

CONTRAT ETD/2007/IM/H2/116

MIS EN OEUVRE PAR



*DEMOLIN, BRULARD, BARTHELEMY
- HOCHÉ -*

POUR



*COMMISSION EUROPEENNE
- DG MARCHE INTERIEUR ET SERVICES -*

INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS TRANSFRONTALIERS DE LA CIRCULATION ROUTIERE DANS L'UE : COMPARAISON DES PRATIQUES NATIONALES, ANALYSE DES PROBLEMES ET EVALUATION DES POSSIBILITES D'AMELIORER LA SITUATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS TRANSFRONTALIERS

- SYNTHÈSE -

Présenté par Jean Albert, Chef de Projet
www.accidentscompensation.org

Chef de Projet : Jean Albert

Aspects juridiques : Professeur Frédéric Leplat

Rapports Nationaux et Cas pratique « Tartarin et Farandelle » :

Autriche : Benedikt Spiegelheld

Belgique : Yves Brulard

Bulgarie : Emilyia Atanasova

Chypre : Yiannos Georgiades

République Tchèque : JUDr. Ondrej Dostal

Estonie : Ants Mailend

Finlande : Professor Juha Karhu

France : Isabelle Tinel

Allemagne : Norbert Häger

Grèce : Panagiotidou Vassiliki

Hongrie : Csaba Pataky and Tibor Pataky

Italie : Enrico Adriano Raffaelli

Lettonie : Valters Gencs

Lithuanie : Valentinas Mikelenas

Luxembourg : Patrick Goergen

Malte : Marse-Ann Farrugia

Pays-Bas : Mrs S.C.Banga

Pologne : Piotr Sadownik

Portugal : Dr. Ronald Charles Wolf

Romanie : Melnic Virgil

Slovénie : Pipan Nahtigal Nataša

Slovaquie : Peter Bartosik

Espagne : Emilie Pavageau

Suède : Jur. Dr. Roland Dahlman

Royaume-Uni : Hugh James

Rapports Nationaux uniquement :

Danemark : Christian Riewe

Irlande : John Sweetman B.L. et Neil Long B.L.

Cas pratique « Tartarin et Farandelle » seulement :

Danemark : Jørgen Rasch

Irlande : Damian Doyle

Pays-Bas : W.A. (Wim) Luiten

Suède : Åke Fransson

Participants:

Emilie Dessens (conduite du projet)

Jacqueline Duband (aspects assurances/traduction/édition)

Cécile Fargier (aspects juridiques)

Isabelle Tinel (aspects juridiques)

CETE Sud-Ouest, Gilles Duchamp

Recherche, Traduction et Administration :

Julie Béral

Simon Elliott

Saoussen Farhat

Barbara Hatzimichail

Maud Leroyer

Jenny Maidment

Jean-Baptiste Merlin

Anaïs Nizon

Cécile Pinel

Julien Saintpierre

Virginie Touzet

Sylvain Traversa

Principal collaborateur extérieur :

PEOPIL, Dr Wolfgang Resch

TABLE DES MATIERES

- SYNTHESE -	1
1 Contexte	6
1.1 Les Directives sur l'assurance automobile	6
1.2 Règlement (CE) N° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la loi applicable aux obligations non-contractuelles (Rome II)	8
2. Les principales difficultés en termes d'accès à l'indemnisation (éviter l'expiration du délai de prescription) pour les citoyens de l'Union Européenne accidentés dans un état Membre autre que celui de leur lieu résidence.	8
2.1 Difficultés relatives aux délais de prescription	8
2.2 Variations des niveaux d'indemnisation dues aux procédures et aux délais de prescription	9
2.3 L'importance du risque de variation des niveaux de l'indemnisation.....	10
2.4 L'importance du niveau de variation.....	11
2.5 Les difficultés rencontrées par les accidentés de la route en dehors de leur Etat membre de résidence.....	12
2.6 Solutions aux problèmes relatifs aux délais de prescription.....	13
3. Les principales difficultés en termes de niveaux d'indemnisation (risques de sous-indemnisation ou de sur-indemnisation) pour les résidents de l'Union Européenne accidentés dans un autre Etat membre.	16
3.1 Variations des niveaux d'indemnisation en cas de dommages matériels	16
3.1.1 Les montants d'indemnisation au sein de l'Union Européenne	16
3.1.2 Détermination des niveaux d'indemnisation	16
3.1.3 Les différents types de préjudices pris en considération	17
3.1.4 Les risques de sur ou sous-indemnisation.....	17
3.2 Les indemnisations pour un dommage corporel	18
3.3 Les montants d'indemnisation au sein des différents pays de l'UE.....	20
3.3.1 Les différences générales dans les pratiques d'indemnisation.....	20
3.3.2 Certains pays octroient des montants d'indemnisation plus élevés en fonction du type de préjudices subis.....	22
3.3.3 Prévisions et spécificités transfrontalières.....	24
3.3.4 Les augmentations des montants d'indemnisation.....	24
3.4 Solutions aux problèmes relatifs aux niveaux d'indemnisation.....	24
4 Présentation des solutions.....	27
5 Les accidents de la route impliquant des victimes européennes dans un Etat membre autre que celui où elles résident	28

5.1 Informations recueillies sur les accidents de la route	28
5.2 Précisions sur le nombre de victimes.....	33
5.3 L'étendue du problème.....	35
6 Conclusions et recommandations	36

1 Contexte

1.1 Les Directives sur l'assurance automobile

L'Union Européenne a déjà mis en œuvre cinq directives destinées à améliorer la protection des citoyens de l'Union Européenne impliqués dans des accidents de la route transfrontaliers, et visant à l'harmonisation de la loi applicable. Ces principes sont fondamentaux pour la libre circulation des véhicules au sein de l'Europe.

Les trois premières directives¹ ont été adoptées en vue de créer un marché unique de l'assurance automobile. Ces directives obligent tout conducteur à souscrire une assurance au tiers et suppriment les contrôles aux frontières des certificats d'assurance afin de faciliter la libre circulation des véhicules. Par ailleurs, ces directives garantissent une meilleure protection des victimes d'accidents de la route, même lorsque ceux-ci sont causés par un véhicule inconnu ou non assuré.

La 4^{ème} directive automobile² a complété ce système avec la mise en place d'un dispositif efficace destiné à optimiser les demandes d'indemnisation quand un accident se produit en dehors de l'Etat membre de résidence de la victime (« Victime »)³.

¹ Directive 72/430/CEE du Conseil, du 19 décembre 1972, modifiant la directive 72/166/CEE du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

Deuxième directive 84/5/CEE du Conseil du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (84/5/CEE).

Troisième directive 90/232/CEE du Conseil du 14 mai 1990 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

² Directive 2000/26/CE du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE du Conseil.

La 5^{ème} directive automobile⁴ améliore le contenu des directives précédentes facilitant la souscription d'une assurance par les automobilistes⁵. Cette directive impose aux assurances une indemnisation minimum pour les dommages corporels et les dommages matériels. Sont aussi concernés les piétons et les cyclistes, répertoriés dans une catégorie spéciale d'accidentés, qui peuvent avoir besoin d'une protection plus importante que les conducteurs de véhicules motorisés.

Les changements les plus marquants apportés par les directives sont les suivants⁶ :

- Suppression du contrôle des certificats d'assurance aux frontières ;
- Assurance obligatoire « responsabilité civile » en termes d'utilisation du véhicule ;
- Protection des parties lésées (dans leur pays ou à l'étranger) notamment grâce à l'imposition de seuils minimums d'indemnisation ;
- Instauration de représentants chargés de régler les demandes d'indemnisation et qui sont dans l'obligation de mieux renseigner les victimes ;
- Des fonds de garantie, des centres d'information, des organismes chargés des indemnisations, et des organismes centralisés doivent être mis en place afin d'améliorer la protection et l'indemnisation des victimes.

³ Le terme « Victime » avec une majuscule, dans ce contexte, fait référence uniquement aux résidents de l'UE impliqués dans un accident de la route dans un Etat membre autre que celui où ils résident habituellement.

⁴ Directive 2005/14/CE Du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs.

⁵ Communiqué de presse de la Commission Européenne, Charlie Mc Creevy, Commissaire responsable du marché intérieur et des services, communiqué sur la directive automobile, 12.01.2005.

⁶ Source : l'assurance responsabilité civile des véhicules automoteurs, résumés de règlements, disponibles sur le site : <http://europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb/l22028.htm> .

1.2 Règlement (CE) N° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la loi applicable aux obligations non-contractuelles (Rome II)⁷

Avant l'adoption de ce règlement (qui entrera en vigueur en Juillet 2009), La Convention de La Haye de 1971 était en vigueur dans certains Etats membres.

Ce règlement prévoit que le principe d'indemnisation applicable/général est le principe du «*Restitutio in integrum* », qui prend en compte la qualité de vie de la Victime dans son lieu de résidence. La loi applicable lorsque la Victime est étrangère, sera celle du pays où le dommage a été causé (art 4.1). Cependant, quand la partie responsable et la partie lésée viennent du même pays, la loi de ce pays doit s'appliquer (art 4.2). De plus, si le tribunal détermine que les circonstances de l'affaire sont plus particulièrement liées à un Etat membre autre que celui dans lequel l'accident a eu lieu, c'est alors la législation de ce dernier qui sera appliquée.

2. Les principales difficultés en termes d'accès à l'indemnisation (éviter l'expiration du délai de prescription) pour les citoyens de l'Union Européenne accidentés dans un état Membre autre que celui de leur lieu résidence.

2.1 Difficultés relatives aux délais de prescription

Il y a autant de systèmes régissant les délais de prescription au sein de l'Union Européenne qu'il y a d'Etats membres. D'autre part, la plupart de ces systèmes sont complexes et incluent des principes qui comprennent de nombreuses exceptions. Enfin, les informations concernant les délais de prescription sont très difficiles à obtenir. Les différences entre les Etats membres sont liées aux éléments suivants :

- L'évènement déclencheur détermine le moment où le délai de prescription commence à courir.
- L'existence et la nature des faits, ou des circonstances indépendantes des actions de la Victime qui peuvent suspendre ou interrompre le délai de prescription :

⁷ Disponible sur le site :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:199:0040:0049:FR:PDF>

- L'existence d'actions de la Victime et/ou de facteurs qui peuvent suspendre ou interrompre les périodes de prescription, et les différentes significations données aux mots « suspension » et « interruption ».
- La latitude accordée aux différents tribunaux pour prolonger le délai de prescription ;
- L'existence de délais de prescription dont la durée varie en fonction du type de préjudice (dommages corporels ou dégâts matériels) ;
- L'existence de délais de prescription généraux et spécifiques ;
- L'existence de délais de prescription différents pour des actions délictuelles et des actions contractuelles;
- L'existence de délais de prescription concomitants : court/long et flexible/absolu ;
- L'impact d'autres délais de prescription sur le délai de prescription au civil ;
- La durée des délais de prescription ; et
- Le régime spécial applicable aux mineurs et aux personnes handicapées.

2.2 Variations des niveaux d'indemnisation dues aux procédures et aux délais de prescription

Etant donné la complexité des systèmes régissant les délais de prescription dans chaque Etat membre, qui se trouve encore amplifiée par les dispositions procédurales afférentes, il semble que les victimes étrangères ne soient pas désavantagées par rapport aux victimes résidentes quant à la compréhension de l'application des délais de prescription.

Ces deux catégories de victimes ont besoin des conseils de professionnels afin de s'assurer que le délai de prescription n'expire pas.

Les Victimes impliquées dans un accident, même si elles ne sont pas responsables, devront rapporter les faits à leur compagnie d'assurance. L'assureur de la Victime devra être la première source immédiate de conseils, et il fera souvent appel à des professionnels du droit.

La plupart des professionnels, assureurs et avocats conseilleront à leurs clients d'entamer la procédure de demande d'indemnisation dès que possible. Les seules raisons qui pourraient conduire à l'expiration du délai de prescription sont les suivantes : l'incapacité de la Victime à identifier l'autre partie impliquée, son incapacité à évaluer clairement les

dommages subis ou sa méconnaissance des conséquences possibles d'une demande de dommages et intérêts auprès d'un assureur.

2.3 L'importance du risque de variation des niveaux de l'indemnisation

Le risque de variation des niveaux de l'indemnisation est très élevé à cause de la complexité et du manque d'uniformité des délais de prescription⁸.

Premièrement, le délai de prescription de base diffère d'un Etat membre à l'autre. Par exemple, le délai de prescription contre l'assureur du Tiers responsable :

Espagne : 1 an

Malte : 2 ans

Autriche, Allemagne, Finlande, Pologne, Portugal, Roumanie, Suède, Slovénie et le Royaume-Uni (pour les dommages corporels) : 3 ans

Bulgarie, Luxembourg : 5 ans

France : 10 ans

Deuxièmement, selon le fondement qui s'applique (délictuel ou contractuel), un délai de prescription spécifique s'appliquera. Certains pays comme l'**Autriche** et l'**Irlande**, prévoient le même délai de prescription pour les actions délictuelles ou les actions contractuelles. Ce n'est pas le cas dans d'autres pays, comme la **France**.

Troisièmement, s'il s'agit d'accidents qui dépendent du droit pénal, les délais de prescription qui s'appliquent aux infractions peuvent s'appliquer à l'ensemble des aspects de l'affaire : par exemple en **France**, si le litige est rattaché à une action pénale, la durée du délai de prescription est la même que pour l'infraction considérée⁹. Le délai de prescription est de trois ans pour les délits¹⁰ et de dix ans pour les crimes¹¹.

Ces principes peuvent différer lorsqu'il s'agit d'actions au civil ; ils ne sont d'ailleurs pas non plus harmonisés au sein de l'Union Européenne.

⁸ Informations sur ce thème: Les indemnisations sur les dommages corporels en Europe, Groupe de recherche Peopil, Kluwer 2003.

⁹ ARTICLE 10 du code de procédure pénale (issu de la loi n° 2008/561 du 17 juin 2008).

¹⁰ ARTICLE 8 du code de procédure pénale (issu de la loi n° 2008/561 du 17 juin 2008).

¹¹ ARTICLE 7 du code de procédure pénale (issu de la loi n° 2008/561 du 17 juin 2008).

Quatrièmement, le type de Victime impliquée dans un accident de la route peut affecter l'application d'un délai de prescription. Certains pays prévoient des dispositions spéciales pour la protection des mineurs et des personnes qui se trouvent en incapacité temporaire. Le délai de prescription ne peut débuter que lorsque ces parties sont en pleine possession de leurs capacités.

Cinquièmement, certains pays (**Estonie**, **Autriche**, **Belgique** et **Malte**) ont adopté le principe de « date de prise de connaissance », comme date de commencement du délai de prescription. D'autres pays, comme la **Hongrie** par exemple, ont opté pour le principe de la « date de l'accident ». D'autres pays utilisent un mélange des deux avec un délai de prescription « long arrêt » ou « plafond » qui commence à la date de l'accident, et un délai de prescription plus court basé sur la date de prise de connaissance.

Sixièmement, certains tribunaux, (les tribunaux français par exemple), ont le pouvoir de prolonger le délai de prescription selon les circonstances de l'affaire.

Septièmement, les raisons de l'interruption ou de la suspension d'un délai de prescription varient d'un pays à l'autre. Certains pays ont un délai de prescription de base très court mais une simple notification à la partie adverse suffira à le suspendre. Dans d'autres pays, le délai de prescription est plus long mais seule une action du tribunal ou un accord officiel pourra le suspendre ; c'est le cas en **Slovaquie** par exemple.

Huitièmement, la procédure pour la suspension d'un délai de prescription varie en fonction de l'Etat membre.

Enfin, selon l'Etat membre, lorsqu'un délai de prescription reprend son cours après avoir été suspendu, il peut recommencer à courir sur la base du temps restant au moment de la suspension, sur la base du temps déterminé au début de l'affaire ou bien encore sous la forme d'un tout nouveau délai de prescription (habituellement plus court que le délai d'origine).

2.4 L'importance du niveau de variation

Le niveau de variation créé par les raisons citées ci-dessus est très important, comme indiqué dans le chapitre 4.

Les raisons qui influent sur le niveau de variation sont :

- (i) la durée réelle du délai de prescription,
- (ii) le début du délai de prescription, prenant en compte la « date de prise de connaissance » et/ou la date de l'accident, ainsi que les clauses concernant les mineurs et les personnes en état d'incapacité, et
- (iii) les facteurs qui conduiront à la suspension des délais de prescription.

Les autres causes de variation ont des effets moins sensibles, notamment car ils favorisent la Victime.

Le fait qu'il y ait beaucoup de niveaux de variation ne veut pas forcément dire que les Victimes d'accidents de la route font face à une réelle possibilité d'expiration du délai de prescription qui s'appliquerait dans un cas et un pays donnés. Il y a certains cas où les tribunaux¹² ont déclaré une demande irrecevable parce que le délai de prescription avait expiré. Cependant, même s'il n'y a pas de statistiques récentes sur ce sujet, les recherches et études menées montrent que ces cas sont relativement rares. Souvent, l'assureur de la Victime jouera un rôle important en l'aidant à remplir les documents nécessaires après l'accident. De plus, le conseiller juridique ou l'avocat conseillera d'entamer la procédure aussi rapidement que possible.

2.5 Les difficultés rencontrées par les accidentés de la route en dehors de leur Etat membre de résidence.

Les connaissances limitées des victimes sur les délais de prescription dans l'Etat membre où l'accident se produit, constituent clairement une cause d'anxiété et peuvent conduire à la perte d'un droit à indemnisation. Les victimes d'accidents sont susceptibles de ne pas connaître ou d'avoir une connaissance limitée de la langue et des procédures du pays dans lequel a lieu l'accident, ainsi, d'ailleurs, que des autorités auxquelles elles doivent s'adresser. Les différences importantes qui existent entre les Etats membres accentuent les risques (voir les exemples de l'Irlande et de la France).

Les victimes étrangères sont désavantagées par rapport aux victimes locales, du fait que le visiteur devra, la plupart du temps, retourner dans son pays d'origine afin d'organiser sa demande d'indemnisation.

¹² Cour Suprême Tchèque, 25 Cdo 113/2006.

Ainsi, la dépendance vis-à-vis des compagnies d'assurance sera importante et leur aide garantira le respect du délai de prescription. Comme décrit ci-dessus, les victimes sont extrêmement dépendantes de leur compagnie d'assurance à cet égard.

Dans certains cas, cette confiance n'est pas suffisante pour garantir une protection adéquate aux victimes, en particulier dans les cas où la compagnie d'assurance a un conflit d'intérêt, (c'est-à-dire quand la compagnie d'assurance représente à la fois la victime et la partie fautive).

Ainsi, bien que les différences entre Etats membres soient importantes, les connaissances sur le fonctionnement des délais de prescription que possèdent les compagnies d'assurances permettent de limiter leur impact sur l'issue des litiges.

Toutefois, le voyageur victime d'un accident de la route ne sera peut-être pas en mesure d'exploiter pleinement les subtilités de la procédure en vigueur au niveau local, et n'aura peut-être pas le temps de préparer sa demande de manière adéquate. Il est également possible que les compagnies d'assurances soient plus intéressées à faire la demande d'indemnisation dans les plus brefs délais que par le fonctionnement des délais de prescription. Elles ne sont peut-être pas à même de comprendre pleinement la situation locale et donc de donner les meilleurs conseils.

Enfin le fait, que certains Etats membres ne reconnaissent pas de droits spécifiques aux mineurs et aux personnes en incapacité peut conduire ces victimes à ne pas déposer de demande d'indemnisation ou à ce que ces demandes soient faites en leur nom par leur représentants.

2.6 Solutions aux problèmes relatifs aux délais de prescription

Beaucoup de solutions aux problèmes évoqués ci-dessus ont été identifiées grâce aux entretiens et aux divers rapports nationaux.

Ces solutions sont les suivantes :

- Ne rien faire¹³ (au niveau de l'UE) ;
- Appliquer les délais de prescriptions en vigueur dans le lieu de résidence de la Victime ;
- Harmoniser la législation concernant les accidents de la route en se basant sur les règlements européens existant dans d'autres domaines (par exemple sur les produits défectueux) ;
- Obliger les assureurs à informer les victimes sur les délais de prescriptions et sur les procédures afférentes, faute de quoi ils pourraient être tenu responsables en cas d'expiration du délai de prescription ou de la perte d'une chance ;
- Prolonger le délai de prescription afin que les Victimes étrangères puissent réfléchir à la manière dont elles envisagent l'organisation de leur demande d'indemnisation à partir de leur lieu de résidence ;
- Créer une règle de suspension qui pourrait suspendre les délais de prescription dès que la Victime a envoyé une demande par lettre recommandée avec accusé de réception : soit au tiers, soit à la compagnie d'assurance de la partie responsable ou à sa propre compagnie d'assurance (ou alors à un fond de garantie). Le délai de prescription pourrait être suspendu jusqu'à ce que l'autre partie décline la demande d'indemnisation ou fasse une offre d'indemnisation. Si l'autre partie refuse la demande sur la base que celle-ci n'a pas été adressée à l'organisme approprié, le délai de prescription sera à nouveau suspendu quand la Victime aura fait sa demande à l'organisme en question. L'avantage de la suspension est qu'un délai de prescription peut paraître très court (comme c'est le cas en **Espagne**) mais, en fait, par suite d'un grand nombre de procédures particulières, se révéler plutôt long et inversement ;
- Mettre en place un délai de prescription ou une date de commencement de ce délai qui prenne en compte la situation particulière des mineurs et des personnes en incapacité (c'est déjà le cas en **France**);
- Rendre certaines informations plus disponibles pour les personnes en situations transfrontalières, ou pour les citoyens européens qui veulent voyager dans d'autres Etats membres (par exemple une brochure qui expliquerait les différences entre les délais de prescriptions et qui pourraient être distribuées par l'assureur) ;

¹³ Présenté dans *Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road Traffic Accidents In The EU: The Economic Impact Of Selected Options*, Andrea Renda et Lorna Schrefler, Centre européen d'Etudes Politiques, Bruxelles, étude réalisée à la demande de la Commission des affaires juridiques du Parlement Européen, 2007, page 60.

- Créer un accord entre les assureurs afin d'harmoniser le délai maximum dans lequel une demande doit être faite auprès de la compagnie d'assurance étrangère, ou de ses représentants dans l'Etat membre où réside la Victime;
- Introduire un délai de prescription minimum général pour les demandes d'indemnisation dans les cas d'accident de la route transfrontalier;
- Mettre en place une réglementation à l'échelle de l'Union Européenne qui prévoirait un délai de prescription minimum standardisé, ainsi que des règles régissant les éventuelles prolongations et suspensions des délais de prescription dans certains cas de figure;
- Permettre aux Victimes de demander au tribunal concerné l'application de la loi de leur pays (*lex conveniens*) ;
- Fournir une couverture d'assurance par le biais d'une assurance personnelle à la place d'une assurance au tiers, ce qui impliquerait que la loi applicable serait, dans la plupart des cas, celle du pays dans lequel le contrat a été signé, par conséquent l'État membre où réside habituellement la victime plutôt que celui où s'est produit l'accident. Ainsi, la victime déposerait sa demande d'indemnisation auprès de son assureur dans son pays de résidence. Le délai de prescription applicable serait donc celui prévu par la loi du pays de résidence de la Victime; et/ou
- Créer un nouveau tribunal qui appliquerait une réglementation européenne sur les délais de prescription.¹⁴.

¹⁴ Rapport sur la législation de l'indemnisation des dommages corporels / Sujet N° 1 du Comité Permanent (Sydney, N.S.W) : Le Comité, 200, page 27

3. Les principales difficultés en termes de niveaux d'indemnisation (risques de sous-indemnisation ou de sur-indemnisation) pour les résidents de l'Union Européenne accidentés dans un autre Etat membre.

3.1 Variations des niveaux d'indemnisation en cas de dommages matériels

3.1.1 Les montants d'indemnisation au sein de l'Union Européenne

Les différents niveaux d'indemnisation demandés pour des dommages matériels dans l'Union Européenne peuvent être, dans certains cas, une indication des différentes variations au sein de l'UE. Une voiture d'occasion n'est pas évaluée de la même manière, suivant l'Etat membre. Toutefois, la fluctuation des montants d'indemnisation peut dépendre de plusieurs autres facteurs. Par suite des différences qui existent entre les niveaux de vie au sein des Etats membres, les biens soumis à indemnisation peuvent varier et donner lieu à divers montants d'indemnisation. Les citoyens des Etats membres les plus riches peuvent acheter des voitures plus onéreuses que ceux des autres Etats membres. De plus, le nombre de vieilles voitures peut être plus important dans certains Etats membres.

En **Estonie**, la Cour Suprême a établi que l'indemnisation octroyée aux victimes résidant dans un autre Etat membre ne peut être supérieure à celle octroyée à une victime nationale. Ainsi, le niveau de vie dans l'Etat membre où réside la Victime n'est pas pris en considération dans le calcul de l'indemnité de compensation.

3.1.2 Détermination des niveaux d'indemnisation

L'indemnisation pour les dommages matériels est généralement beaucoup plus facile à évaluer que celle pour un dommage corporel (en particulier les préjudices qui ne peuvent être évalués en termes économiques). Les dommages matériels sont facilement identifiables et calculables.

Le concept de dommage corporel peut être ambigu. Un dommage corporel comme le syndrome cervical traumatique (« le coup du lapin ») n'existait pas en tant que tel il y a quelques années et ne figurait pas parmi les dommages corporels donnant lieu à une

indemnisation, ou alors ne générerait pas un montant d'indemnisation suffisant pour que la demande aboutisse. Cependant, le syndrome cervical traumatique et d'autres lésions ont transformé le concept de « dommage corporel » au cours de ces dernières années.

Les dommages corporels sont maintenant évalués en fonction de leur impact immédiat et à venir.

La souffrance des proches est aussi reconnue dans certains Etats membres comme un dommage qui peut donner lieu à indemnisation. A **Malte**, toutefois, de tels dommages ne sont ni reconnus, ni indemnisés.

Cette évolution est due aux changements importants qui se sont produits au niveau social et dans divers domaines comme la science et l'économie

3.1.3 Les différents types de préjudices pris en considération

La plupart des pertes sont prises en considération, bien que dans certains pays la perte subie suite à des vacances gâchées, par exemple, ne soit pas indemnisée.

Toutefois, il faut noter que l'impact de la reconnaissance d'une telle perte par des pays qui ont peu de visiteurs ne peut se comparer à l'impact de cette reconnaissance par des pays qui en reçoivent beaucoup.

Si la **Grèce** devait reconnaître cette perte par exemple, cela aurait un impact plus important sur le nombre et le niveau des demandes d'indemnisation que pour la **Lituanie**.

3.1.4 Les risques de sur ou sous-indemnisation

Le principal problème posé par l'indemnisation est de savoir s'il faut remplacer le bien endommagé à l'identique, ou appliquer un multiplicateur prenant en compte l'âge, la vétusté ou le kilométrage d'une voiture, par exemple. La valeur de remplacement n'est pas toujours équivalente à la valeur vénale du véhicule. La valeur vénale d'une voiture d'occasion peut varier selon les Etats membres. L'indemnisation proposée pour un véhicule donné peut changer d'un pays à un autre.

Toutefois, dans la pratique et dans de nombreux Etats membres, c'est le pays dans lequel la Victime réside qui détermine le montant de l'indemnisation. Par exemple, le coût de réparation du véhicule d'un visiteur français, assuré au Tiers, ayant eu un accident au **Portugal** sera évalué en **France** par un expert désigné par sa compagnie d'assurance. La

compagnie d'assurance portugaise, représentant la partie fautive, pourra examiner le rapport de l'expert français et faire intervenir un de ses experts, mais l'indemnisation prendra en compte le coût de réparation en France sur la base de l'estimation faite par l'expert français. Si le véhicule est trop endommagé pour être rapatrié en France, l'expert portugais fera une estimation de la valeur du véhicule au Portugal, mais son estimation sera revue par un expert français désigné par la compagnie d'assurance de la Victime. C'est la pratique dans l'UE¹⁵.

3.2 Les indemnisations pour un dommage corporel

Il est impossible d'obtenir une indemnisation parfaite pour un dommage corporel. Par conséquent, il est difficile de parler de sur ou sous indemnisation. Quelle somme pourrait « sur-indemniser » la perte d'un être cher ?

Rares sont les victimes d'accidents de la route ou leurs proches qui se considèrent « sur-indemnisés » pour les effets psychologiques, émotionnels ou physiques qui résultent d'un accident.

De plus, il n'y a pas de règle générale concernant le montant des indemnisations de victimes d'accidents de la route. L'enquête montre que les avocats d'une même juridiction demanderont des montants d'indemnisation différents au vu de faits similaires. Ceci est dû à leur différente formation, à leur expérience ou à leur situation géographique au sein de la juridiction. Cela peut également dépendre de la réputation du juge de l'affaire, ou de la façon dont les honoraires de l'avocat sont calculés. Il y a des différences au niveau des indemnisations qui peuvent fluctuer d'une région à une autre (dans un même pays), d'une cour à l'autre et même entre les différents niveaux de juridiction d'un Etat membre¹⁶. Si pour des dommages corporels identiques, le montant d'indemnisation requis diffère selon des éléments exogènes au dommage propre, alors dans des cas qui sont simplement similaires, les différences seront encore plus grandes.

Par ailleurs, certains dommages corporels d'un type particulier peuvent avoir des conséquences différentes pour ceux qui sont victimes d'un accident de la route. Par exemple, certains dommages corporels affecteront la vie et la carrière des victimes de

¹⁵ Entretiens avec Pierre Stewart, Directeur de la Coordination Régionale du BCA, organisme d'expertise.

¹⁶ Affaire du 13 Septembre 2007 Cour suprême polonaise III CSK 109/07.

façon différente. Ainsi la perte d'un doigt aura un impact différent sur la carrière d'un pianiste¹⁷ et sur celle d'un chanteur. En conséquence, les niveaux d'indemnisation pourront être ajustés par rapport au dommage. Les circonstances spécifiques de chaque cas détermineront les niveaux d'indemnisation.

Les dommages peuvent affecter les hommes et les femmes différemment. Un accident qui provoque un avortement a des implications évidentes pour un sexe et pas pour l'autre.

Les dommages corporels peuvent avoir un impact différent sur les familles des victimes. Une victime, mère célibataire de cinq enfants, aura plus de mal à faire face financièrement qu'une victime sans enfants à charge en partant du principe qu'elles disposaient de moyens économiques comparables au départ.

Avec le même dommage corporel, des victimes réagiront de manière différente, et ce pour plusieurs raisons. Certaines personnes récupèrent beaucoup plus vite que d'autres, et certaines victimes bénéficient de l'aide de leur famille alors que d'autres comptent plus sur une aide extérieure à leur cercle social immédiat.

C'est pourquoi dans de nombreux pays, les juges disposent souvent d'une grande latitude pour déterminer le montant de l'indemnisation octroyée. Chaque cas est unique et requiert une attention spécifique. Même si les juges peuvent s'appuyer sur la jurisprudence, les directives ou les conseils d'experts afin d'éviter les décisions arbitraires¹⁸; une généralisation pourrait créer un risque d'injustice¹⁹. Selon Willi Rothley, un expert du groupe social démocrate allemand du Parlement Européen et vice président de la Commission des affaires légales, les dommages corporels sont indemnisés dans les Etats membres de l'UE entre 1 million d'euros par personne et 5 millions d'euros par accident suivant la somme maximale assurée par la victime. Ces montants peuvent paraître peu importants si l'on considère les conséquences de dommages corporels extrêmement graves²⁰.

¹⁷ Haute Cour de Justice d'Irlande 11 août 2003 Procès verbal 1394P/2000.

¹⁸ L. Reiss, *Le juge et le préjudice*. Etude comparée des droits français et anglais, préface P. Delebecque, PUAM 2003, n° 358, p. 277.

¹⁹ Décision de la Cour d'Appel du 27 Février 2004 "Annunziata sive Nancy Caruana vs. Odette Camilleri".

²⁰ Rapport sur la 6ème édition des journées européennes du droit de la circulation à Trèves, Prof. Dr. Christian Huber, Trèves 2005, page 7

Certains Etats membres ne prennent pas en considération des critères pourtant communément reconnus dans le calcul de l'indemnisation des victimes d'accident de la route. En **Slovaquie**, par exemple, des facteurs tels que la famille, la profession, le niveau de vie et le statut social ne sont pas pris en compte ; c'est pour cette raison que les victimes d'accident dans ce pays peuvent s'estimer sous-indemnisées.

3.3 Les montants d'indemnisation au sein des différents pays de l'UE

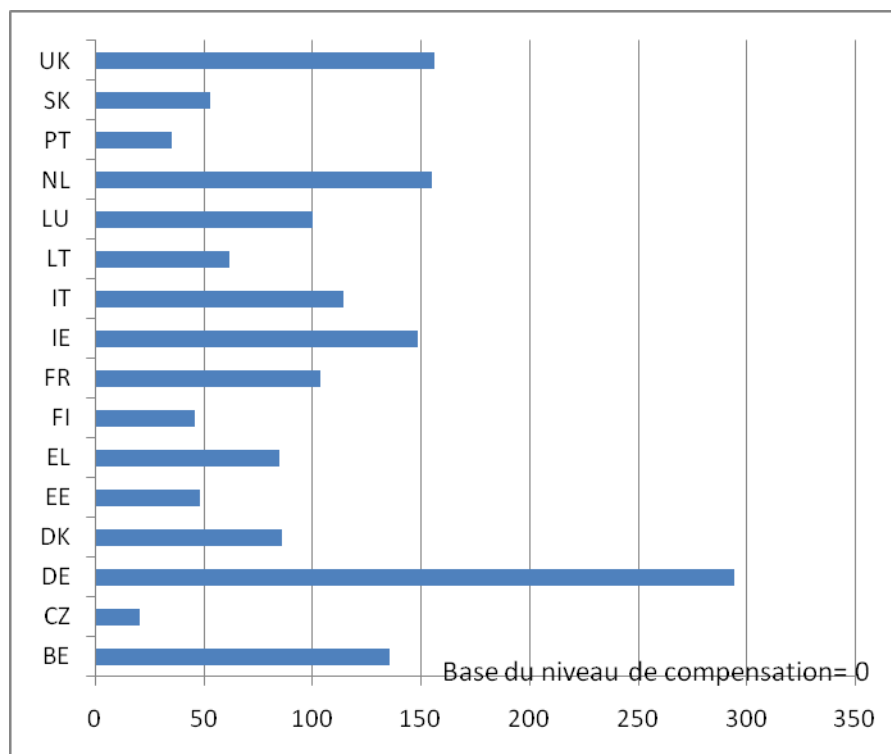
Il est pratiquement impossible de calculer précisément le montant d'une indemnisation dans chaque Etat membre, à cause du nombre de paramètres qui doivent être pris en compte et même si l'on identifie tous ces paramètres, les données sur certains restent quelquefois inaccessibles. Ainsi, toute présentation des niveaux d'indemnisation devrait être interprétée avec précaution et n'être utilisée que pour identifier des tendances générales.

3.3.1 Les différences générales dans les pratiques d'indemnisation

L'équipe a généré le graphique ci-dessous en se basant sur diverses sources dont des informations recueillies auprès d'avocats spécialisés en matière de dommages corporels, des rapports sur les assurances et réassurances et des études nationales effectuées ces sept dernières années par des organisations spécialisées.

L'intérêt du bilan de cette recherche est qu'il dévoile des différences entre les pays, qu'il serait difficile d'atténuer de façon notable même en les soumettant à une analyse régressive.

GRAPHIQUE 3



Sources : diverses

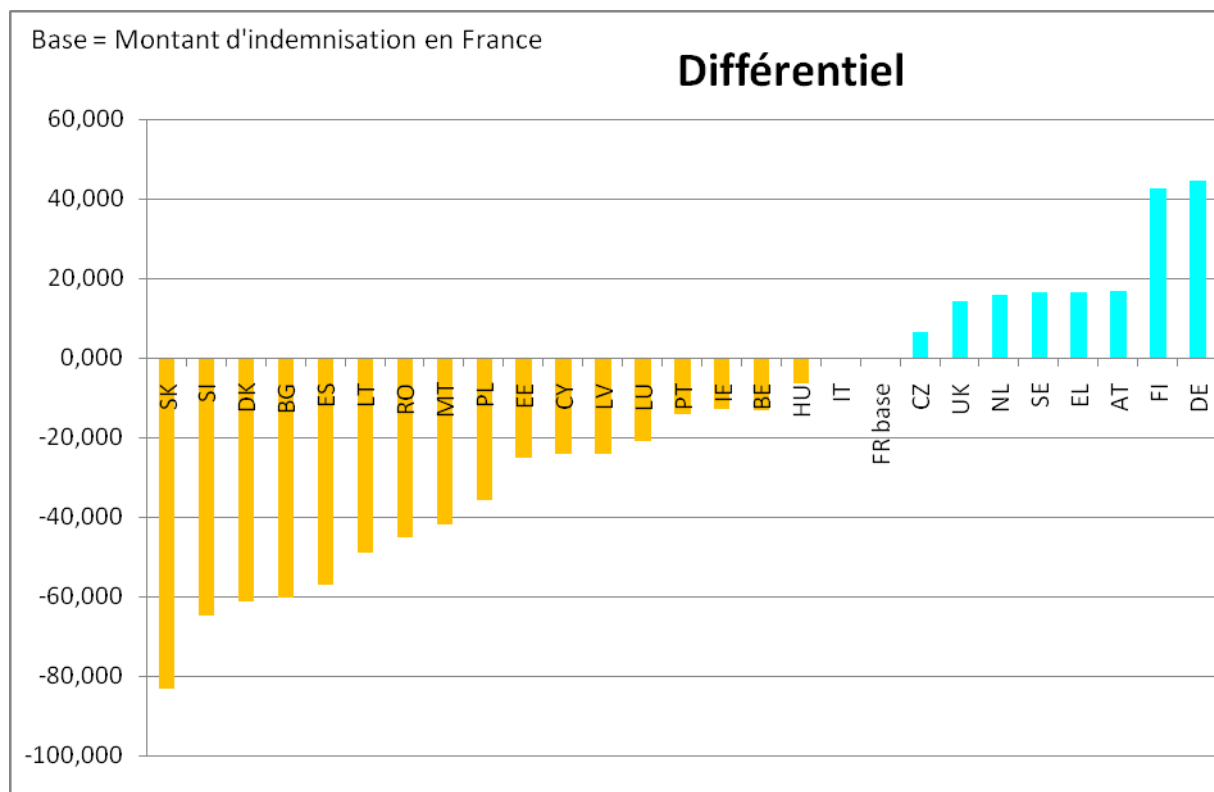
D'après le graphique ci-dessus, les rapports nationaux, les entretiens et enquêtes menés nous pouvons conclure que les montants d'indemnisation diffèrent de façon considérable d'un pays à un autre²¹.

Les recherches et enquêtes menées révèlent des niveaux d'indemnisation différents pour chaque pays. Le cas pratique (« Cas Pratique » ou « Cas Pratique de Tartarin et Farandelle ») réalisé pour cette Etude confirme qu'il existe d'importantes disparités entre les Etats membres.

Le graphique différentiel ci-dessous montre les niveaux d'indemnisation des Etats membres les uns par rapport aux autres, avec la France comme base de référence.

²¹ Cela a été confirmé par des études telles que « *Personnel Injury Awards in EU and EFTA Countries* », Edité par David McIntosh et Marjorie Holmes, Kluwer Law International, 2003.

GRAPHIQUE 4

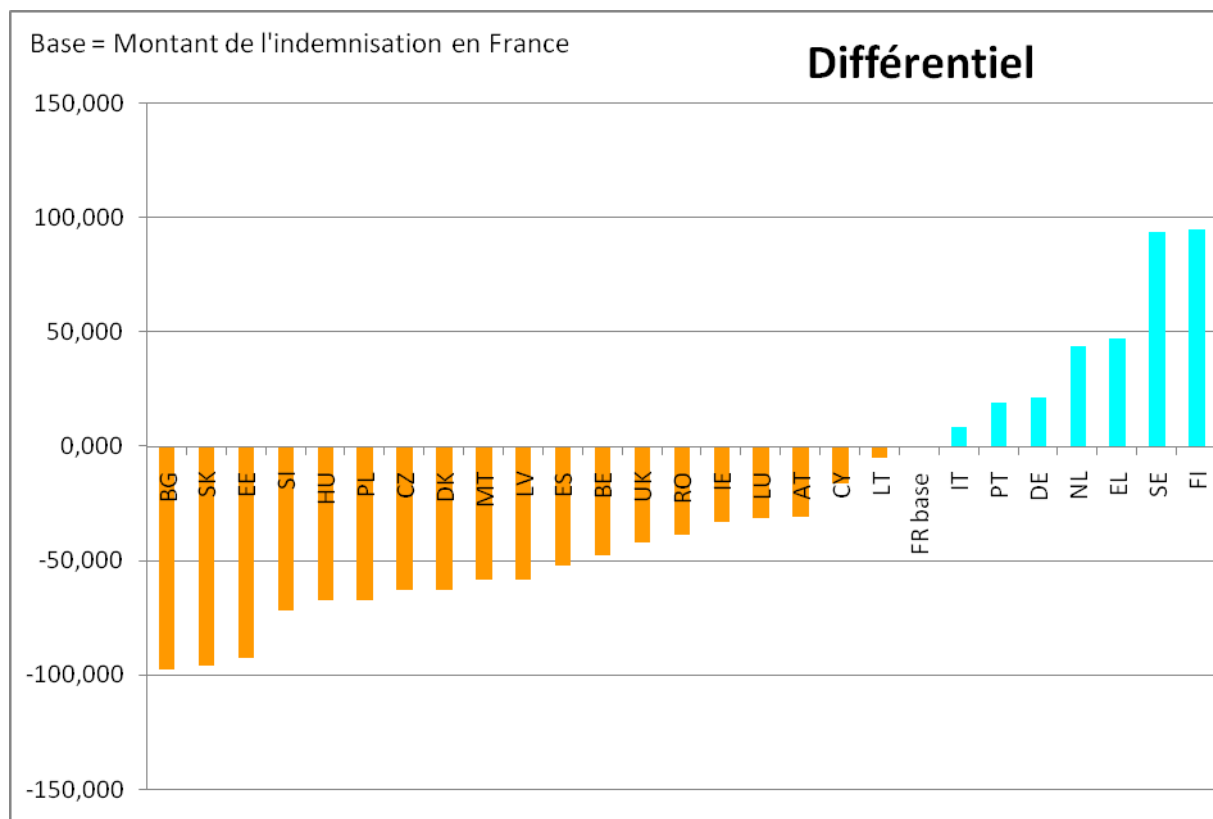


Source: Le cas pratique de Tartarin et Farandelle remplis par les experts nationaux pour cette Etude

3.3 .2 Certains pays octroient des montants d'indemnisation plus élevés en fonction du type de préjudices subis

Il est important de noter que l'on ne peut pas tirer de conclusion générale et affirmer qu'un pays donné accorde des indemnités plus élevées qu'un autre en se basant sur un seul cas. Le cas pratique présenté ci-dessus inclut un décès et des dommages corporels pour l'époux survivant. Le graphique n° 4 ci-dessus donne une estimation du montant total d'indemnisation. Si l'on regarde les résultats concernant l'indemnisation du « décès » en excluant les dommages corporels causés à l'époux survivant, les résultats différentiels varient. Ceci est illustré dans le graphique ci-dessous, prenant seulement en compte le « décès » de Tartarin et les dommages causés au véhicule.

GRAPHIQUE 5



Source: *Le cas pratique de Tartarin et Farandelle remplis par les experts nationaux pour cette Etude*

Ceci est confirmé par d'autres études. Selon une étude menée par Patrick Le Roy et Sasha Krahe de GeneralCologne Re, intitulé « A European Compensation of Bodily Injury Claims », certains pays octroient de plus fortes indemnisations pour les « décès » alors que d'autres prévoient des indemnisations plus importantes pour les cas de tétraplégie ou d'amputation d'une jambe²².

Par conséquent, non seulement les montants d'indemnisation varient de façon générale mais il est impossible de dire qu'un pays indemnise mieux qu'un autre.

²² Patrick Le Roy et Sascha Krahe, *A European Comparison of Bodily Injury Claims, The Bases and practice of the Law of Damages for Bodily Injury in the light of the Liability Implications for Motor Third Party Liability Insurers: A comparison of Six European Countries*, GeneralCologne Re, N 44, 2001. Voir aussi *Personnel Injury Awards in EU and EFTA Countries*, Edité par David McIntosh et Marjorie Holmes, Kluwer Law International, 2003.

3.3.3 Prévisions et spécificités transfrontalières

La plupart des experts interrogés ont déclaré qu'il est très difficile d'évaluer le montant d'une indemnisation car celui-ci dépend toujours des circonstances spécifiques de l'affaire.

Il est aussi important de souligner que l'impact du système de protection sociale ne devrait pas être pris en compte pour le calcul d'une indemnisation, car il peut fausser les résultats. De nombreuses études montrent que la **Suède** et la **Finlande** octroient des montants d'indemnisation parmi les plus bas. Ceci est dû au fait que ces études ne prennent pas en compte les éléments transfrontaliers. Le cas pratique réalisé pour cette Etude intègre totalement l'aspect transfrontalier. Il en ressort que la **Finlande** et la **Suède** octroient les montants d'indemnisation les plus importants. Le rôle et la fonction de l'aide sociale sont dissociés dans le cas pratique car ils sont en quelque sorte, étant donné les circonstances, neutralisés. La partie lésée retourne dans son pays d'origine de sorte que, le montant de l'indemnisation doit être calculé sans tenir compte du système d'aide sociale.

3.3.4 Les augmentations des montants d'indemnisation

Les recherches et études menées pour cette Étude ont montré que les montants d'indemnisation ont augmenté au fil du temps. Analyser la vitesse à laquelle ces montants ont augmenté dans chaque pays permettrait de constater si les variations actuelles se maintiendront sur le long terme, ou s'il y aura convergence entre les différentes pratiques et différents montants d'indemnisation à l'avenir. Les entretiens confirment que certains préjudices, qui n'étaient pas reconnus par le passé dans certains pays, font maintenant l'objet d'indemnisation, et qu'il y a une certaine convergence dans la reconnaissance des préjudices.

3.4 Solutions aux problèmes relatifs aux niveaux d'indemnisation

Certaines solutions présentées ont été identifiées grâce à des entretiens et aux divers rapports nationaux. Elles sont :

- Ne rien faire (application de Rome II) ;

- Appliquer la *lex damni* pour évaluer le quantum²³ ;
- Créer des principes communs d'évaluation des dommages sur lesquels les juges pourraient s'appuyer²⁴;
- Fournir une couverture d'assurance pour les dommages corporels par l'assurance au tiers de la Victime ;
- Créer un fond d'indemnisation européen pour les victimes d'accidents de la route transfrontaliers²⁵;
- Créer des directives européennes contenant une liste des préjudices soumis à indemnisation ;
- Harmoniser les types de préjudices reconnus et les niveaux de dommages ;
- Créer des directives européennes qui permettraient de calculer les taux d'intérêts ou taux d'escompte pour l'attribution des indemnisations ;
- Etablir des tables de référence qui serviraient de guides pour l'évaluation des préjudices qui pourraient alors, être généralisées, classées par catégories, normalisées et traduites dans toutes les langues européennes afin qu'un juge confronté à un cas transfrontalier puisse appliquer les règles spécifiques au pays de la Victime (l'espérance de vie locale, l'âge de la retraite, les perspectives d'emploi, etc) tout en utilisant des tables de références basées sur les mêmes paramètres. Ces tables seraient utilisées comme guides mais laisseraient au juge suffisamment de liberté pour prendre une décision au vu des éléments spécifiques de l'affaire ;
- Permettre à la Victime d'effectuer sa demande directement auprès de son assureur (comme il est possible de le faire pour les assurances tous risques et au tiers avec des garanties supplémentaires) ;
- Augmenter le nombre d'informations disponibles pour les juges, pour qu'ils aient des informations précises dans leur langue sur les montants des indemnisations, les pratiques et attentes dans les autres Etats membres. Ainsi ils seraient plus disposés et mieux à même de prendre en considération de nombreux aspects de la situation de la Victime dans son lieu de résidence.
- Permettre à la victime étrangère de faire une demande d'indemnisation auprès de sa compagnie d'assurance si, dans un délai de 30 jours après l'envoi d'une demande

²³ *Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road Traffic Accidents In The EU: The Economic Impact Of Selected Options*, Andrea Renda et Lorna Schrefler, Centre européen d'études politiques, Bruxelles, étude réalisée à la demande de la Commission des affaires juridiques du Parlement Européen, 2007, p 60.

²⁴ *Idem*, p 60.

²⁵ *Idem*, p 60.

d'indemnisation à un fond de garantie ou à l'assurance de la partie adverse, elle n'a pas obtenu de réponse ;

- Permettre aux Victimes de porter l'affaire devant les tribunaux de leur propre pays si, dans un délai de 30 jours après l'envoi d'une demande d'indemnisation à un fond de garantie ou à l'assurance de la partie adverse, elles n'ont pas obtenu de réponse ;
- Imposer aux compagnies d'assurance l'obligation d'informer et d'aider les Victimes à engager des poursuites contre la partie responsable se trouvant à l'étranger ;
- Fournir de meilleures informations aux personnes se trouvant en dehors de leur lieu de résidence ou pour les citoyens européens qui veulent voyager dans les autres Etats membres. Des brochures pourraient expliquer les différences de niveau d'indemnisation des préjudices selon les pays, ainsi que les possibilités ou options qui existent pour réduire ou éliminer le risque de sous-indemnisation ;
- Rendre l'assurance conducteur obligatoire dans tous les Etats membres ou aménager un délai pendant lequel l'assuré peut visiter un autre Etat membre tout en étant couvert par son assurance, à condition d'avoir prévenu son assureur. Ce délai pourrait être déterminé au niveau européen ;
- Etendre aux demandes d'indemnisations transfrontalières la pratique du règlement direct tel qu'il est pratiqué en **France, Allemagne et Italie**;
- Appliquer le principe de *restitutio in integrum* afin d'éviter la sous-indemnisation ;
- Créer une institution européenne qui pourrait faire des recommandations quant aux montants moyens d'indemnisation pour les dommages corporels et matériels (tel que le Bureau de détermination des préjudices causés par les accidents de la route, le « Liikennevahinkolautakunta » en **Finlande**), afin d'harmoniser les règles d'indemnisation européennes et de centraliser les informations concernant ces règles ;
- Permettre à la Victime d'aller devant un tribunal afin de faire appliquer la loi de son pays (*lex conveniens*) ;
- Fournir une assurance au conducteur au lieu d'une assurance au Tiers, ce qui impliquerait que la loi applicable serait la loi du contrat, et non celle du lieu de l'accident ;
- Créer un marché unique de la distribution des assurances²⁶ afin d'unifier les produits d'assurance ;

²⁶ *Une stratégie pour le marché intérieur des services*, Communication de la Communauté Européenne, Note du CEA, Juin 2001, p6

- Créer une rétribution minimum par type de préjudice au niveau européen (similaire à la convention IDA²⁷ en France) ; et/ou
- Créer une cour européenne qui ne s'occuperait que des montants d'indemnisation.

4 Présentation des solutions

Certaines solutions présentées ci-dessus permettent de résoudre des problèmes relatifs à la fois à l'accès à l'indemnisation et aux différences de niveaux d'indemnisation. Ces solutions incluent l'une des cinq solutions proposées dans l'étude menée en 2007 par Andrea Renda et Lorna Schrefler du centre européen d'études politiques, à la demande de la Commission des affaires juridiques du Parlement Européen²⁸. La solution n'a pas été identifiée comme le résultat d'une analyse relative aux accidents transfrontaliers de la route, mais comme une proposition de l'application devant le tribunal du « principe d'ubiquité ». Les raisons en sont expliquées dans la Partie 5 ci-dessous. Dans le contexte de cette étude, si ce principe devait être appliqué, une redéfinition serait nécessaire ou alors il faudrait aller au-delà de son interprétation traditionnelle. De plus, il devrait être compris comme un droit accordé à la Victime et non pas comme un élément discrétionnaire laissé à l'appréciation des juges, comme indiqué dans l'étude menée en 2007. Quoiqu'il en soit dans la mesure où cette solution a été proposée dans l'étude de 2007, elle est aussi évaluée ici en considérant que, dans ce contexte, le principe d'ubiquité fait référence à l'application d'une loi par un tribunal situé dans l'État membre où s'est produit l'accident ou par application de la loi de l'Etat Membre dans lequel la Victime subit les conséquences de l'accident.

Les solutions ont été évaluées. Mais avant de conclure quant à l'opportunité de recommander ou non une solution donnée, il semble pertinent d'identifier l'étendue du problème de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route transfrontaliers dans l'UE. Les solutions proposées doivent être proportionnées à l'ampleur du problème.

²⁷ Accords entre les compagnies d'assurances sur un barème de responsabilité servant de base à la détermination des indemnisations, afin d'éviter de trop longues négociations entre les assureurs.

²⁸ *Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road Traffic Accidents In The EU: The Economic Impact Of Selected Options*, Andrea Renda et Lorna Schrefler, Centre Européen d'études politiques, Bruxelles, étude réalisée à la demande de la Commission des affaires juridiques du Parlement Européen, 2007.

5 Les accidents de la route impliquant des victimes européennes dans un Etat membre autre que celui où elles résident

Combien d'étrangers courent le risque de sur ou sous-indemnisation au sein de l'Union Européenne, ou bien des effets de l'expiration du délai de prescription ?

5.1 Informations recueillies sur les accidents de la route

Des statistiques sur les accidents de la route existent et sont disponibles dans de nombreuses bases de données. Cependant, très peu de bases de données fournissent des informations sur les accidents de la route impliquant des non-résidents pour chacun des 27 Etats membres²⁹.

La principale base de données utilisée pour calculer le nombre d'accidents de la route de cette étude est CARE³⁰. Afin de compléter l'ensemble de données fourni par CARE, les fonds de garantie et les organismes compensateurs ont été spécialement contactés afin d'obtenir des statistiques sur le nombre de non-résidents qui ont été victimes d'accidents provoqués par une personne non assurée ou non identifiée. Toutes les compagnies d'assurance européennes ont été contactées mais des informations n'ont été fournies que par un très petit nombre de pays.

Les informations recueillies par l'intermédiaire de la base de données CARE (ainsi que d'autres ensembles de données) indiquent que dans les Etats membres pour lesquels l'information était disponible, le nombre d'accidents de la route impliquant des non-résidents n'est pas insignifiant. Cependant, il est important de souligner que les non-résidents impliqués dans des accidents de la route peuvent se classer en trois catégories bien distinctes.

La première catégorie concerne les touristes impliqués dans un accident de la route. La seconde catégorie concerne les navetteurs transfrontaliers. La troisième catégorie

²⁹ Voir le Document de travail du personnel de la Commission adressé au Parlement européen et au Conseil sur certaines questions relatives à l'assurance automobile, SEC(2005)1777, 19.12.2005.

³⁰ CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) - Banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière créée par décision du Conseil du 30 Novembre, 1993, 93/704/CE, JO No L329 du 30.12.1993, pp. 63-65.

concerne les travailleurs transfrontaliers. La distinction entre ces catégories est importante.

Premièrement, la propension de chaque type de profil à être impliqué dans un accident de la route peut varier. Leurs comportements peuvent être différents. Par exemple, on peut supposer que les navetteurs connaîtront mieux les routes que les touristes. De même, on peut supposer que les touristes auront plus de chances d'être impliqués dans un accident de la route que les navetteurs transfrontaliers puisqu'ils ne connaissent pas les routes mais ils les utilisent aussi moins souvent que les navetteurs. Donc, les navetteurs ont de plus grandes chances d'avoir un accident.

De la même manière, le travailleur transfrontalier est plus exposé aux accidents de la route que le voyageur occasionnel. Cependant, le navetteur transfrontalier connaîtra la langue locale, ce qui peut être très utile au volant.

Deuxièmement, l'impact d'un accident de la route sera différent en fonction de la catégorie ou du profil de la Victime. Le travailleur transfrontalier peut être couvert par une « assurance-travail » et tous les dédommagements seront liés aux lois relatives aux accidents du travail. Les navetteurs transfrontaliers peuvent être assurés de manière spécifique, soit par leur employeur, soit par un régime d'assurance régional³¹. Le navetteur transfrontalier peut non seulement comprendre la langue du pays qu'il traverse, mais il peut également être au fait de ses droits et des lois locales. De plus, les navetteurs transfrontaliers vont, la plupart du temps, dans les pays limitrophes où les systèmes judiciaires sont semblables aux leurs y compris en ce qui concerne les niveaux d'indemnisation. Le tourisme frontalier en bénéficiera aussi. Les statistiques présentées dans cette étude montrent qu'un pourcentage significatif des accidents de la route au **Luxembourg** (à peu près 50% des accidents de la route) impliquent des non-résidents. Les statistiques montrent aussi que la plupart des non-résidents impliqués dans des accidents de la route au **Luxembourg** viennent de **France** ou de **Belgique**, pays qui ont un système d'indemnisation similaire à celui du **Luxembourg**. Le choc d'un accident ne sera pas le même pour un touriste que pour un navetteur ou pour un conducteur transfrontalier. Les touristes sont bien souvent plus loin de leur domicile et il y a de plus fortes chances pour que des enfants soient impliqués dans de tels accidents.

³¹http://gcportal.guycarp.com/portal/extranet/popup/pdf_2007/GCPub/Casualty%20Specialty%20Uodate%20Sept%202006.pdf

Par conséquent, même si le nombre d'accidents impliquant des non-résidents n'est pas insignifiant, le profil de ces visiteurs déterminera en premier lieu leur propension à être impliqués dans un accident de la route, en second lieu la manière dont ces accidents les affecteront et si les questions soulevées au sujet de leur indemnisation entrent bien dans le cadre de cette étude. De même, cela montrera de quelle manière les accidents sont perçus et l'on pourra alors savoir si le problème de l'indemnisation financière entre bien dans le cadre de cette étude.

Les statistiques ne font pas de distinctions entre ces différents profils, et les statistiques concernant le tourisme ne font pas de distinction entre les différents types de touristes (ceux qui louent des voitures, les passagers de cars de tourisme, etc.).

De plus, les informations collectées n'indiquent pas si les non-résidents impliqués dans des accidents de la route sont généralement plus fautifs que les résidents. Toutefois, certaines études suggèrent que les conducteurs étrangers sont proportionnellement plus fautifs³². De nombreux facteurs peuvent expliquer cela. Par exemple, le manque de connaissance des infrastructures routières locales, la barrière de la langue, et un sentiment d'impunité face aux sanctions locales entraînant un comportement moins prudent dans la conduite du véhicule. Cependant, aucune statistique précise n'a été obtenue sur ce sujet

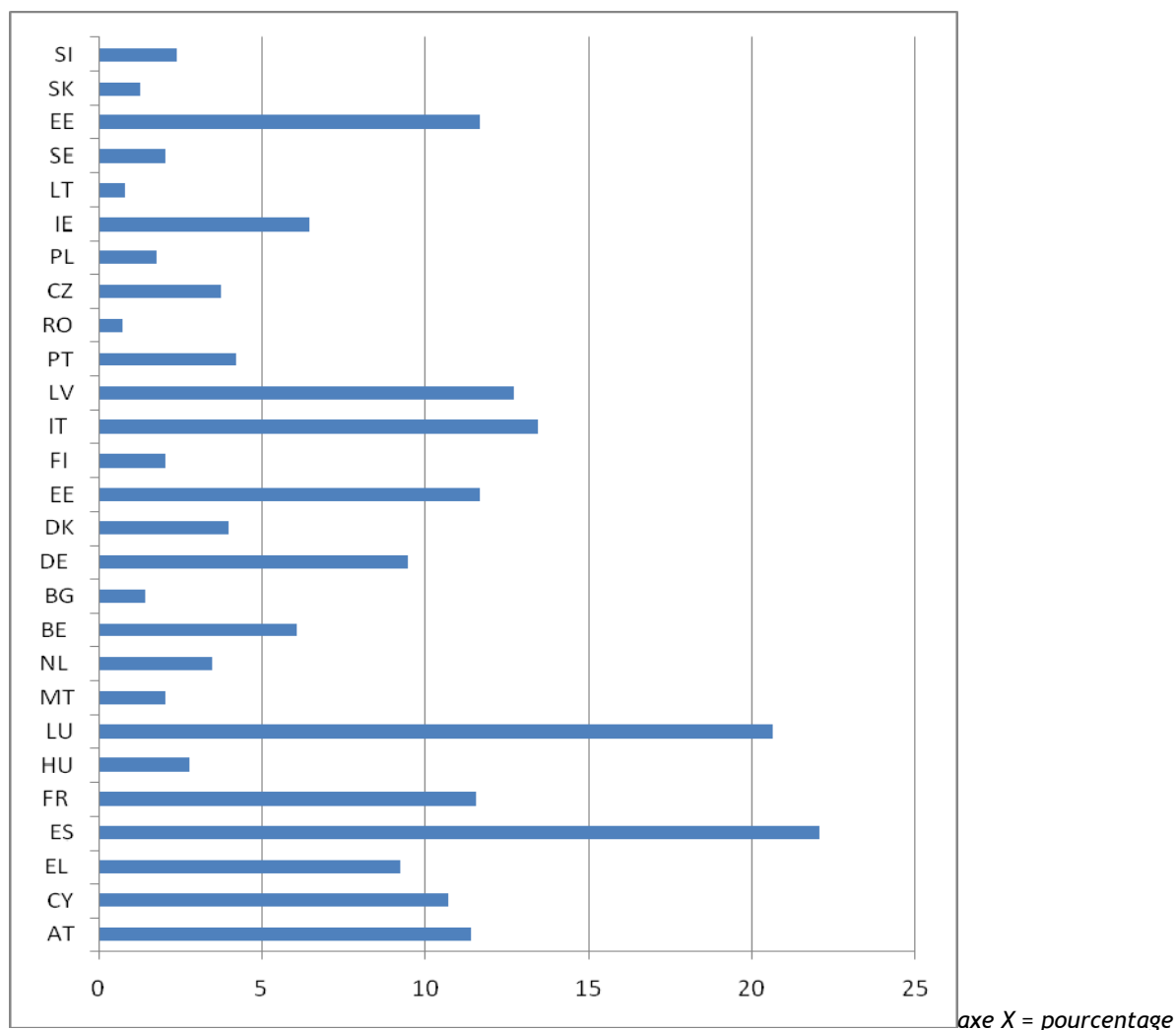
On doit souligner que l'absence de données complètes et comparables ne permet pas de généraliser les résultats obtenus.

Le graphique ci-dessous a été réalisé en utilisant la base de données CARE et d'autres ensembles de données provenant des compagnies d'assurance, des organisations de sécurité routière dans différents Etats membres.

Le graphique ci-dessous donne le pourcentage de victimes non-résidentes impliquées dans des accidents de la route sur une période d'un an avec des préjudices graves (y compris la mort) en tenant compte d'un grand nombre de paramètres et d'analyses régressives.

³² E. Petridou, N. Dessypris, A. Sklalkidou, D. Trichopoulos. (1999). *Are traffic injuries disproportionately more common among tourists in Greece? Struggling with incomplete data.* Accident Analysis and Prevention, Vol 31 (6), pp. 611-15.

GRAPHIQUE 6



Sources : Combinaison de données de CARE obtenues via CETE-SO-France, d'organisations de sécurité routière, Assurance pour 2006

Ces statistiques montrent qu'à peu près 7% des accidents de la route causant de sérieux préjudices dans l'Union Européenne impliquent des non-résidents.

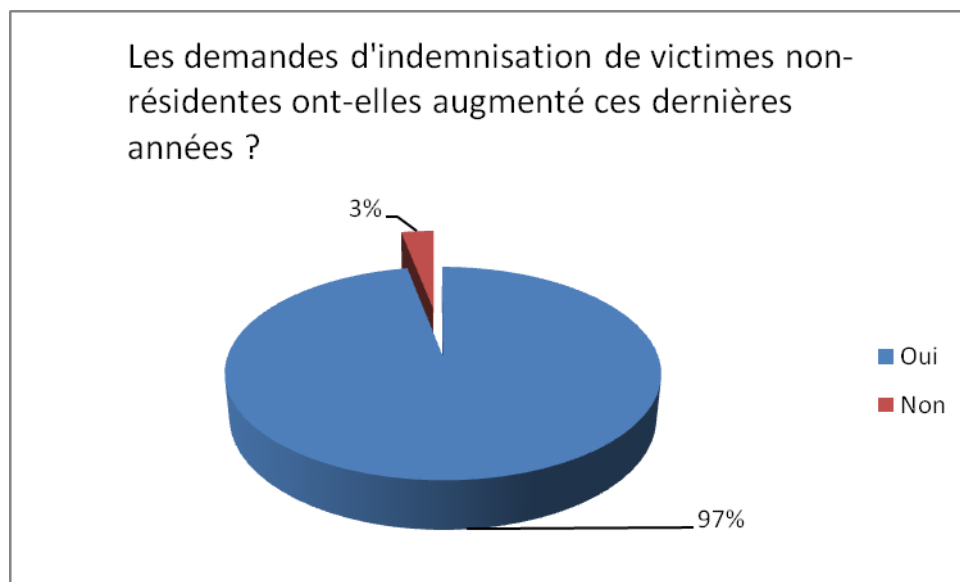
Ces résultats sont très différents de ceux rapportés dans l'étude de 2007 instruite par le Parlement européen³³. Les auteurs de cette étude déclarent qu'en **Allemagne** en 2004, 2% des accidents de la route avaient une dimension transfrontalière. L'information fournie par le graphique ci-dessous montre qu'en 2006 ce pourcentage était de 9%. Cette hausse

³³ *Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road Traffic Accidents In The Eu: The Economic Impact Of Selected Options*, Andrea Renda et Lorna Schrefler, Centre européen d'études politiques, Bruxelles, étude réalisée à la demande de la Commission des affaires juridiques du Parlement Européen, 2007, page 15.

semble peu probable sur une si courte période, même si le trafic transfrontalier a pu augmenter du fait de l'entrée au sein de l'UE de nouveaux Etats membres.

Les entretiens montrent aussi que les demandes d'indemnisation par les non-résidents ont augmenté.

GRAPHIQUE 7



Source: Entretiens

Tout ceci suggère que le pourcentage d'accidents de la route dans lesquels sont impliqués des non-résidents n'est pas statique, et va croître dans les années à venir.

5.2 Précisions sur le nombre de victimes

Dans leur étude pour le Parlement européen de 2007, les auteurs ont établi que « moins d'un pourcent des accidents de la route soulève des questions juridictionnelles »³⁴. Le manque de précision de cette déclaration et le fait qu'elle n'ait pas été étayée par des données montrent à quel point il est difficile d'établir précisément l'étendue des questions soulevées par les accidents de la route impliquant des victimes visitant un autre état que celui où elles résident. De plus, l'expression « moins de » citée plus haut se rapporte en

³⁴ *Full Compensation Of Victims Of Cross-Border Road Traffic Accidents In The Eu: The Economic Impact Of Selected Options*, Andrea Renda et Lorna Schrefler, Centre européen d'études politiques, Bruxelles, étude réalisée à la demande de la Commission des affaires juridiques du Parlement Européen, 2007.

fait à tout pourcentage de 0 à 1 exclus. 0,001 pourcent est aussi possible que 0,99 pourcent. Par ailleurs, l'expression « questions juridictionnelles » fait référence aux affaires impliquant des citoyens européens accidentés dans un autre Etat membre que celui où ils résident, mais aussi des victimes de toutes nationalités, y compris hors Union Européenne. Notamment, elle ne permet pas de déterminer si la victime est européenne, si elle est fautive, si elle est navetteur transfrontalier ou encore si elle participait à un voyage organisé par un tour opérateur.

Les auteurs de cette étude concluent d'après notamment (i) les statistiques présentées ci-dessus, (ii) la définition de l'expression « victime non-résidente », (iii) les limitations posées par le thème principale de l'étude comme évoquées ci-dessous, et (iv) le caractère spécifique de Rome II qui ne concernent que les obligations non-contractuelles, que le pourcentage de personnes effectivement concerné par cette étude est très limité et représente bien moins d'1 pourcent des personnes impliquées dans tous les accidents de la route au sein de l'UE.

D'après les informations collectées grâce à CARE, les parties étrangères impliquées dans des accidents de la route représentent à peu près 7,5% de tous les accidents de la route.

Le pourcentage peut être réduit afin de refléter plus précisément les objectifs de cette étude. Les victimes non-résidentes sont :

- des citoyens européens,
- ayant subi un dommage corporel dans un accident de la route ayant eu lieu dans un Etat membre autre que son Etat membre de résidence,
- qui sont couverts par une assurance au Tiers,
- qui ne sont pas fautifs.

Etant donné que :

- Les parties étrangères peuvent inclure des citoyens non-européens (exemple : les citoyens russes visitant les états baltes),
- Dans moins de la moitié des accidents transfrontaliers, la partie fautive est celle qui réside dans l'Etat membre où l'accident est causé³⁵ (non-étranger), ce qui signifie que plus de la moitié des accidents transfrontaliers ne rentrent pas dans le cadre de cette étude.

³⁵ L'Etude du Parlement européen affirme qu'une proportion d'étrangers plus importante est impliquée dans des accidents de la route.

- Dans une proportion significative des accidents, les deux parties sont fautives,
- Beaucoup d'accidents impliquent des navetteurs et des travailleurs transfrontaliers qui sont protégés par le droit du travail, des régimes régionaux d'assurance spéciaux, et/ ou par leur contrat avec leur employeur, ce qui dépasserait à nouveau le cadre de cette étude car le cas serait soit contractuel, soit soumis au droit du travail,
- Certains accidents impliquent des étrangers en voyage organisé ce qui ramène le problème à un niveau contractuel,
- Beaucoup d'accidents se produisent dans les pays limitrophes de celui de la partie étrangère qui ont des lois ou des pratiques similaires, ce qui signifie que les variations des niveaux d'indemnisation seront atténuées, et
- La plupart des cas seront résolus en dehors du tribunal avec les compagnies d'assurance ce qui veut dire que les deux parties se mettent d'accord (l'accord entre les parties sur un montant d'indemnisation devrait exclure tous les problèmes relatifs à la sous ou sur-indemnisation)³⁶.

En l'état, un changement de réglementation au niveau européen sur ce sujet est discutable et ne saurait trouver de justification dans les principes de proportionnalité et de subsidiarité.

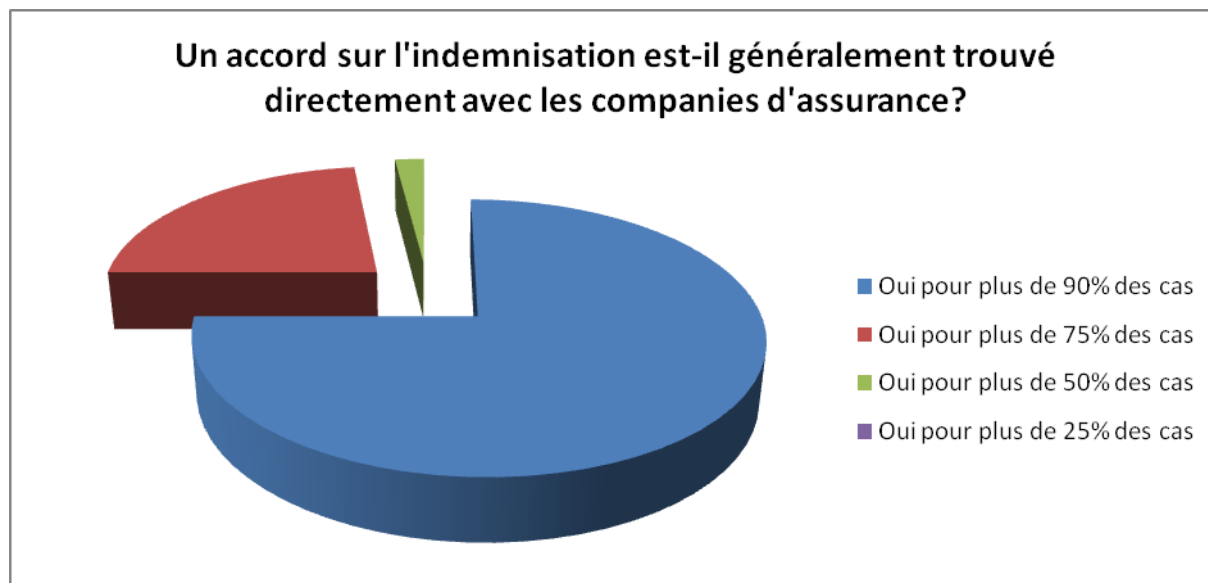
5.3 L'étendue du problème

Comme indiqué ci-dessus, même s'il y a de grandes différences de niveaux d'indemnisation entre les Etats membres, l'importance des questions en jeu ne justifie pas une intervention supplémentaire de l'UE.

La plupart des litiges concernant les accidents de la route sont résolus entre la partie lésée et une compagnie d'assurance. Les études confirment cela. Dans cette étude, les résultats de l'enquête le confirment également comme l'illustre le graphique ci-dessous.

³⁶ Au Royaume-Uni plus de 90 % des affaires sont réglées en dehors des tribunaux. Voir *Tort law and liability insurance: An intricate relationship*, Munich Re Group, 2007. Voir également le rapport annuel 2007-2008 du CEA qui établit que dans l'ensemble de l'UE la plupart des affaires sont réglées en dehors des tribunaux.

GRAPHIQUE 8



Source: Entretiens

D'après le graphique 6 présenté plus haut, il est évident que pour certains pays, comme le **Luxembourg**, le nombre d'accidents est lié au nombre de navetteurs et de travailleurs transfrontaliers, qui sont couverts soit par le droit du travail, soit par leur contrat avec leurs employeurs (ce qui n'est pas le cas pour les touristes)³⁷.

6 Conclusions et recommandations

Comme indiqué précédemment, les solutions devraient être proportionnelles aux objectifs poursuivis. Au niveau de l'Union Européenne, elles devraient être proportionnelles à l'importance que les questions représentent pour le marché interne.

Cette étude a démontré qu'il y a de grosses différences au niveau des montants d'indemnisation dans l'UE. Cela peut conduire à une sur ou sous-indemnisation des victimes d'accidents de la route transfrontaliers.

Les différences des montants d'indemnisation ne sont pas assez tranchées pour permettre de déterminer exactement quel Etat membre dédommagerait le mieux les victimes. Les

³⁷ Voir en particulier, *Commuting accidents, A Challenge for Workers' Compensation Systems*, 2004 par Munich Re.

niveaux d'indemnisation dans chaque Etat membre dépendent de la nature et du degré du dommage corporel ou du préjudice. Certains Etats membres allouent les montants d'indemnisation les plus élevés pour certains dommages corporels alors que pour d'autres leurs niveaux d'indemnisation sont les plus bas.

De plus, certains Etats membres ne reconnaissent pas forcément tous les types de préjudices. Certains Etats membres ne reconnaissent pas les préjudices sexuels par exemple. D'autres classent différents types de préjudices dans la même catégorie. Ceci ajoute à la confusion et rend toute comparaison problématique.

De même, beaucoup de différences existent entre les divers systèmes de délais de prescription des Etats membres. A nouveau, les différences ne sont pas évidentes et il est difficile de savoir quel Etat membre donne le délai de prescription le plus long. Les exceptions et les réglementations régissant les suspensions ou interruptions spécifiques brouillent l'apparente simplicité de la solution.

Les différences qui existent en ce qui concerne les montants d'indemnisation et les délais de prescription provoquent des incertitudes et des risques de sur ou sous-indemnisation.

Cependant, il n'est pas certain que les niveaux de variation créés par ces différences aient un impact significatif sur le marché interne, du moins en ce qui concerne les accidents de la route puisque le nombre réel de citoyens de l'UE accidentés dans un Etat membre autre que celui où ils résident (ou Victime) comme indiqué dans la 4^{ème} Directive, n'est pas significatif.

Etant donné que le nombre de personnes concernées est relativement bas, les solutions les plus appropriées seraient celles qui ne conduiraient pas à une révision complète de la structure juridique des Etats membres. Dans ce cas, des solutions ciblées seraient mieux à même de répondre à ces besoins, même si toute solution retenue devrait tenir compte de l'augmentation du trafic transfrontalier au sein de l'Europe.

Parmi les solutions adaptées figurent :

- Ne rien faire (au niveau européen) et évaluer dans un ou deux ans l'impact de Rome II ;
- Fournir de meilleures informations aux personnes en situation transfrontalière ou aux citoyens européens qui désirent voyager dans les Etats membres ;

- Obliger les compagnies d'assurance à fournir des informations à leurs clients afin d'essayer de promouvoir des polices d'assurance qui offrent de meilleures garanties ;
- Créer un poste de médiateur pour les questions relatives aux montants d'indemnisation ;
- Créer un fond d'indemnisation européen ad hoc, ou une commission pour les victimes d'accidents de la route transfrontaliers, ou encore créer un fond pour les Victimes qui ont le sentiment d'avoir été sous-indemnisées ;
- Créer une organisation européenne qui pourrait faire des recommandations sur les sommes moyennes d'indemnisation pour des dommages corporels/ matériels (tel que le conseil finlandais relatif aux accidents de la route « Liikennevahinkolautakunta ») mais seulement dans le cadre d'un système où une question serait posée par le tribunal national (semblable à une question préjudicielle) pour l'aider à déterminer le *quantum* dans les cas transfrontaliers.

D'autres solutions pourraient être envisagées non seulement pour aborder le cas des accidents de la route transfrontaliers, mais plutôt comme Rome II le fait, pour résoudre un certain nombre de questions transfrontalières.