



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 19.06.2002

COM(2002) 244 final/2

2002/0124 (COD)

CORRIGENDUM

Annule et remplace la page de couverture
et la page 17 du document COM(2002) 244 final
du 07.06.2002 (acronyme)
Concerne uniquement la version FR.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et
la directive 2000/26/CE sur l'assurance de la responsabilité civile
résultant de la circulation des véhicules automoteurs**

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBSERVATIONS GENERALES

1.1. Les directives sur l'assurance automobile existantes

La série des directives relatives à "l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs" (directives sur l'assurance automobile)¹ s'est ouverte en 1972, date d'adoption de la première, et a trouvé son dernier développement en l'an 2000, date d'adoption de la quatrième.

Avec les trois premières, la Communauté a réalisé des avancées importantes vers l'achèvement d'un marché unique de l'assurance automobile:

- ces directives ont instauré l'obligation, pour tous les véhicules automoteurs stationnés dans la Communauté, d'être couverts par une assurance de responsabilité civile (assurance automobile obligatoire) et ont fixé des montants minimaux à cette fin;
- elles ont garanti la libre circulation des véhicules automoteurs en donnant aux certificats d'assurance un caractère de validité générale sur tout le territoire communautaire, ce qui a rendu superflus les contrôles d'assurance aux frontières. Il s'est agi là d'une étape majeure pour la libre circulation des personnes et des marchandises dans la Communauté;
- elles ont garanti l'indemnisation des victimes d'accidents causés par des véhicules non identifiés ou non assurés, en imposant la constitution d'organismes ad hoc (fonds de garantie) dans tous les États membres;
- elles ont garanti que tous les passagers d'un véhicule (y compris la famille du conducteur) entrent dans le champ d'application de la définition de victime couverte par l'assurance obligatoire.

Ces trois directives sont fondées sur le système des "cartes vertes", institué pour faciliter le règlement des sinistres causés par un véhicule automoteur circulant dans un État membre autre que celui de son stationnement habituel. Ce système garantit le versement d'indemnités aux victimes de tels accidents via un réseau privé de bureaux de carte verte, constitué par les assureurs et établi dans tous les États membres.

Toutefois, une lacune importante demeurait: l'objectif initial étant d'éliminer les contrôles d'assurance aux frontières, le système des "cartes vertes" ne couvrait que les victimes accidentées dans leur État membre de résidence, mais non celles accidentées dans un autre État membre (victimes accidentées à l'étranger). Cette lacune a été comblée par la quatrième directive sur l'assurance automobile², qui a introduit un dispositif efficace de règlement de tels sinistres.

¹ Directive 72/166/CEE, JO L 103 du 2.5.1972, p. 1 (première directive sur l'assurance automobile); directive 84/5/CEE, JO L 8 du 11.1.1984, p. 17 (deuxième directive sur l'assurance automobile); directive 90/232/CEE, JO L 129 du 19.5.1990, p. 33 (troisième directive sur l'assurance automobile); directive 2000/26/CE JO L 181 du 20.7.2000, p. 65 (quatrième directive sur l'assurance automobile).

² Directive 2000/26/CE, JO L 181 du 20.7.2000, p. 65 (quatrième directive sur l'assurance automobile).

1.2 Nécessité d'une cinquième directive sur l'assurance automobile

De nouvelles mesures sont nécessaires. De fait, le trafic intracommunautaire est en constante augmentation, et la Commission continue de recevoir, de la part de citoyens et de membres du Parlement européen, quantité de questions, plaintes et pétitions relatives à l'application des directives sur l'assurance automobile.

D'une part, certaines dispositions des textes adoptés dans les années 70 ou 80 (notamment celles relatives aux montants minimums de couverture) doivent être actualisées; d'autre part, il apparaît également nécessaire de combler certaines lacunes ou d'apporter des solutions à des problèmes récurrents, notamment:

- un grand nombre de citoyens se plaint de la difficulté de trouver une assurance couvrant un séjour temporaire (pour études, travail, habitation d'une résidence secondaire) dans un autre État membre que le leur;
- les citoyens désireux d'acheter un véhicule neuf ou d'occasion dans un autre État membre que le leur jugent également difficile de trouver une assurance de courte durée, qui couvre le véhicule jusqu'à sa réimmatriculation dans le pays d'importation;
- il y a une demande croissante d'inclusion des piétons et des cyclistes dans le champ d'application de l'assurance automobile;
- certains automobilistes demandent à leur assureur une attestation de sinistralité aux fins de négocier un nouveau contrat auprès d'un autre assureur.

La quatrième directive sur l'assurance automobile ne traite que du règlement des sinistres liés à des accidents survenus hors de l'État membre de résidence de la victime. Le dispositif qu'elle prévoit à cet effet poursuit un double objectif: garantir que les personnes accidentées à l'étranger se voient rapidement offrir réparation, en mettant en place un système d'indemnisation efficace, qui permette de réduire les frais juridiques au minimum.

Il est désormais proposé d'étendre le champ d'application de ce dispositif à tous les accidents, quel que soit l'État membre de résidence de la victime.

La nécessité de réviser et de moderniser les directives sur l'assurance automobile a été confirmée par la vaste consultation engagée en 1999 par la Commission auprès des autorités nationales, des professionnels concernés et des associations de consommateurs et de victimes de la route. Le Parlement européen, conscient de l'importance de l'assurance automobile dans la vie quotidienne de chacun, a adopté, en juillet 2001, une résolution recommandant l'adoption d'une cinquième directive. La présente proposition est la réponse de la Commission à cette résolution.

1.3. Objectifs de la proposition

La proposition vise à modifier les directives sur l'assurance automobile, en vue d'atteindre les grands objectifs suivants:

- (1) moderniser et améliorer la couverture offerte par l'assurance obligatoire aux victimes d'accidents causés par des véhicules automoteurs;

- (2) combler les lacunes et clarifier certaines dispositions des directives existantes et, ce faisant, assurer une plus grande convergence dans l'interprétation et la mise en œuvre de ces textes par les États membres;
- (3) porter remède à des problèmes qui se posent fréquemment, de manière à créer un marché unique de l'assurance automobile plus efficace.

1.4. Contenu de la proposition: questions traitées

Les raisons qui ont motivé la révision et la modernisation des directives sur l'assurance automobile sont exposées en détail ci-après. Les solutions proposées sont décrites au paragraphe 2 ("Description du dispositif") du présent exposé des motifs.

(a) *Plaques d'immatriculation temporaires [article 1er, paragraphe 1, point a)]*

L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 72/166/CEE définit "*le territoire où le véhicule a son stationnement habituel*" comme le territoire de l'État où le véhicule est immatriculé, sans préciser si la plaque d'immatriculation doit être permanente ou s'il peut s'agir d'une plaque temporaire. Cette lacune a été source de problèmes pour les automobilistes désireux de faire assurer, dans l'État membre d'immatriculation, un véhicule portant une plaque temporaire.

Pour éviter toute interprétation erronée de la disposition susmentionnée, il convient de la modifier par l'introduction d'une référence expresse aux plaques d'immatriculation temporaires.

(b) *Véhicules sans plaque ou portant une plaque ne correspondant pas [article 1er, paragraphe 1, point b)]*

Lorsqu'un accident est causé par un véhicule sans plaque ou portant une plaque ne correspondant pas, la détermination du "*territoire où le véhicule a son stationnement habituel*" pose un problème qui ne peut être aisément résolu.

Interprétant les directives, la Cour de justice des Communautés européennes a estimé qu'"*un véhicule portant, lors du franchissement de la frontière, une plaque d'immatriculation régulièrement délivrée par les autorités d'un État membre, mais fautive du fait qu'elle constitue, en réalité, la plaque minéralogique attribuée à un autre véhicule, est à considérer comme ayant son stationnement habituel sur le territoire de l'État qui a délivré la plaque en question*" (arrêt Fournier)³ et qu'un contrôle systématique de l'immatriculation serait nécessaire pour vérifier la validité de la plaque (arrêt Gambetta)⁴.

Du fait de ces arrêts, les bureaux d'assurance nationaux se voient souvent contraints d'assumer les conséquences économiques d'accidents qui ne regardent nullement l'État membre où ils sont établis. Toutefois, rien n'empêche le législateur européen de concevoir une solution différente pour l'avenir. À cet égard, le Conseil des bureaux a suggéré que l'on considère, pour tout véhicule sans plaque ou portant une plaque ne correspondant pas, que le

³ Arrêt Fournier ...
⁴ Arrêt Gambetta ...

territoire de stationnement habituel est, aux fins de régler tout sinistre, le territoire de l'État membre où l'accident a eu lieu.

(c) *Contrôles d'assurance [article 1er, paragraphe 2]*

En vue de faciliter la libre circulation des véhicules et des personnes dans la Communauté, l'article 2 de la directive 72/166/CEE a aboli les contrôles de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un État membre, à l'entrée sur le territoire d'un autre État membre.

Cependant, on a constaté une certaine confusion quant à la portée des "*contrôles par sondage*" (*random checks*) visés au paragraphe 1 dudit article 2. Premier problème d'interprétation: la dernière phrase du second alinéa de ce paragraphe s'applique-t-elle également au premier alinéa? Autrement dit, dans quelle mesure les "*contrôles par sondage*" sont-ils autorisés dans le cas de véhicules normalement stationnés dans un État membre, à l'entrée sur le territoire d'un autre État membre? Second problème d'interprétation: la signification du terme "*random checks*" lui-même n'est pas évidente, ce qui rend difficile une traduction appropriée dans les autres langues communautaires.

La Commission souhaite clarifier ce point et propose que les contrôles d'assurance afférents au trafic intracommunautaire puissent être justifiés, dans certaines conditions, par des raisons d'ordre public (par exemple, à la suite d'un accident ou d'un accrochage). Ces conditions seraient que les contrôles ne soient pas systématiques ni discriminatoires et ne visent pas uniquement à vérifier si le véhicule est assuré.

(d) *Dérogation à l'obligation d'assurance pour certains véhicules [article 1er, paragraphe 3]*

L'article 4 de la directive 72/166/CEE dispose que tout État membre peut exclure de l'assurance obligatoire certains types de véhicules portant une plaque d'immatriculation spéciale, sous réserve de notifier une telle exclusion aux autres États membres et à la Commission.

Le point a) de cet article fait référence aux véhicules détenus par certaines personnes physiques ou morales. Pour ces véhicules, l'État membre qui prévoit la dérogation veille à l'indemnisation des victimes d'accidents qu'ils peuvent causer sur le territoire d'un autre État membre. L'application de cette disposition ne pose pas de problème particulier, dans la mesure où l'État membre concerné est garant de l'indemnisation.

Le point b) autorise tout État membre à exclure de l'assurance obligatoire "*certain types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale*" (véhicules à vitesse réduite, certaines machines à moteur, etc.). Pour ces véhicules, l'État membre qui prévoit la dérogation n'est nullement tenu de pourvoir à l'indemnisation des victimes d'accidents qu'ils peuvent causer sur le territoire d'un autre État membre. Aussi la disposition autorise-t-elle les États membres à les soumettre à des contrôles frontaliers afin de vérifier que le conducteur est en possession d'une carte verte ou qu'il a conclu un contrat d'assurance-frontière.

Cependant, ces contrôles ne sont plus autorisés aux frontières intérieures des États membres signataires des accords de Schengen. Par conséquent, les conditions d'application de la dérogation susmentionnée ne sont plus réunies.

(e) *Révision des montants minimums de couverture [article 2]*

En vertu de l'article 6, paragraphe 2, de la directive 84/5/CEE, la Commission "soumet, le cas échéant, des propositions, notamment en ce qui concerne l'adaptation des montants prévus à l'article 1er, paragraphes 2 et 4". Toutefois, ces montants minimums de couverture n'ont fait l'objet d'aucune révision depuis l'adoption de la directive.

Entre-temps, les législations nationales ont grandement évolué à cet égard: parmi les États membres, huit ont introduit le principe d'une couverture illimitée des dommages aux personnes, et beaucoup, des montants de couverture beaucoup plus élevés que le minimum prévu par la directive pour les dommages aux biens.

Si l'on corrige les montants en vigueur⁵ en fonction de l'inflation depuis l'adoption de la directive en 1984, on aboutit aux résultats suivants: dommages corporels: 605 500 EUR lorsqu'il n'y a qu'une victime et 865 000 EUR par sinistre s'il y en a plusieurs; dommages matériels: 173 000 EUR par sinistre; dommages corporels et matériels: 1 038 000 EUR par sinistre.

Il convient de noter que le projet de résolution relative à une cinquième directive sur l'assurance automobile présenté par le Parlement européen prévoyait une couverture unique d'un montant minimum de 2 000 000 EUR, mais sans donner d'explication quant à la base retenue pour ce calcul.

(f) *Suppression de la faculté, pour les États membres, de limiter la réparation des dommages matériels causés par un véhicule non identifié [article 2]*

L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5/CEE dispose que chaque État membre crée ou agréé un organisme ayant pour mission de réparer, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou non assuré.

Toutefois, le quatrième alinéa de ce paragraphe contient une exception de nature à limiter fortement la portée de l'indemnisation accordée par l'organisme susmentionné. Cet alinéa dispose en effet que: "Les États membres peuvent limiter ou exclure l'intervention de cet organisme en cas de dommages matériels causés par un véhicule non identifié." Cette exception trouve sa justification dans la dernière phrase du sixième considérant de la directive, qui mentionne les "risques de fraude".

⁵

En assurance obligatoire, les montants minimums de couverture sont actuellement les suivants: dommages corporels: 350 000 EUR s'il y a une seule victime et 500 000 EUR par sinistre s'il y a plusieurs victimes; dommages matériels: 100 000 EUR par sinistre; dommages corporels et matériels: 600 000 EUR par sinistre.

Selon un certain nombre de plaintes envoyées à la Commission par des victimes d'accidents, il semble que certains États membres excluent l'indemnisation de dommages matériels par leur organisme national, même lorsque les circonstances spécifiques de l'accident considéré écartent tout risque de fraude, notamment lorsque la victime, outre des dommages matériels, a subi des dommages corporels.

(g) *Régime applicable aux représentants [article 3]*

L'article 12 bis, paragraphe 4, deuxième alinéa, première phrase, de la directive 88/357/CEE (deuxième directive sur l'assurance non-vie), telle que modifiée par la directive 90/618/CEE (libre prestation de services – assurance automobile), dispose que: "*l'État membre de prestation de services [sur le territoire duquel le risque est situé] exige de l'entreprise qu'elle désigne un représentant résident ou établi sur son territoire, qui réunira toutes les informations nécessaires en relation avec les dossiers d'indemnisation [...].*" La dernière phrase du quatrième alinéa précise toutefois que: "*La personne désignée ne se livre à aucune opération d'assurance directe pour le compte de ladite entreprise.*"

Cette dernière disposition empêche que les succursales d'une entreprise d'assurance ne soient désignées comme représentants pour la libre prestation de services, étant entendu que les filiales (qui sont des personnes juridiques indépendantes) ne sont pas concernées par cette interdiction. Cela peut générer des surcoûts.

La raison de cette disposition, qui n'est pas exposée dans les considérants de la directive, était probablement d'empêcher le cumul de la libre prestation de services et de l'établissement. Toutefois, les directives de troisième génération ont, par la suite, supprimé toute restriction à ce cumul. Conséquence de cette évolution législative: les succursales d'entreprises d'assurance ont le pouvoir d'agir comme représentants pour toutes les opérations d'assurance, sauf dans la branche de l'assurance automobile.

(h) *Couverture des passagers qui savaient ou auraient dû savoir que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue au moment de l'accident [article 4, paragraphe 1]*

L'intention des directives sur l'assurance automobile, qui est de garantir la couverture de tous les passagers d'un véhicule au titre de l'assurance obligatoire, n'est pas contestée. Selon une interprétation persistante, un passager peut cependant être exclu de cette couverture lorsqu'il savait ou aurait dû savoir que le conducteur du véhicule accidenté était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue au moment de l'accident. Une telle interprétation a même été ancrée dans certaines législations nationales.

Or, en règle générale, les passagers ne sont pas en mesure d'apprécier correctement le degré d'intoxication du conducteur. Dans tous les cas, l'accent doit être mis sur la protection de la victime. Dissuader les personnes sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue de prendre le volant est un objectif très louable, mais il n'est pas juste de vouloir l'atteindre en réduisant la couverture d'assurance offerte aux passagers victimes d'un accident de la route.

Il est donc important de clarifier ce point dans les directives, conformément à la ligne fixée par la Cour de justice⁶.

(i) *Piétons et cyclistes [article 4, paragraphe 2]*

Si certains accidents impliquant des véhicules automoteurs peuvent être causés par des piétons ou des cyclistes, la plupart sont le fait des automobilistes eux-mêmes. Quel que soit le responsable, les premiers sont souvent les plus grièvement blessés.

La situation des piétons et des cyclistes à l'origine d'un accident varie grandement d'un État membre à l'autre. Dans certains États membres, aucune couverture d'assurance n'étant prévue, les tribunaux s'efforcent d'établir la responsabilité du conducteur du véhicule, de manière à faire entrer la victime dans le champ d'application de l'assurance automobile. Dans d'autres États membres, la législation prévoit que les piétons et les cyclistes sont couverts par l'assurance souscrite pour le véhicule impliqué dans l'accident, que le conducteur soit en tort ou non – les circonstances particulières dans lesquelles la responsabilité civile du piéton ou du cycliste est engagée sont cependant variables.

Pour autant que la Commission sache, l'inclusion des piétons et des cyclistes dans la couverture offerte par l'assurance automobile, conformément à certaines législations nationales, n'a pas d'impact significatif sur le coût d'une telle assurance.

(j) *Couverture de la totalité du territoire communautaire pendant toute la durée du contrat (séjour temporaire dans un autre État membre) [article 4, paragraphe 3]*

La Commission reçoit un abondant courrier de citoyens européens qui se plaignent de la difficulté de trouver une couverture d'assurance pour un séjour temporaire à l'étranger. Cette difficulté est inhérente aux pratiques de certains assureurs, dont les polices prévoient l'expiration de la garantie si le véhicule assuré demeure au-delà d'une période donnée dans un autre État membre ou stipulent que l'assuré doit déclarer tout dépassement d'une telle période, ce qui entraîne une révision de la prime (faute de notification, il peut y avoir résiliation anticipée de la police).

Ces clauses ont des effets similaires: elles entravent la libre circulation des personnes ainsi que le fonctionnement du marché intérieur. Elles sont également contraires à l'article 2, premier tiret, de la directive 90/232/CEE, qui impose aux États membres l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour que les polices d'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile couvrent, sur la base d'une prime unique, la totalité du territoire de la Communauté.

⁶

Affaire C-129/94 Ruiz Bernáldez.

Il semble donc approprié de rendre cette disposition plus explicite, de manière à garantir son application effective, afin qu'un assuré désireux d'effectuer un séjour temporaire dans un autre État membre – pour raisons professionnelles ou privées – ne puisse se voir privé de couverture. Cependant, cela ne doit en rien affecter les exigences fixées par les législations nationales en matière d'immatriculation des véhicules.

(k) *Assurance des véhicules importés [article 4, paragraphe 4]*

Chaque année, des milliers de citoyens demandent l'immatriculation, dans leur État membre de résidence, d'un véhicule importé, précédemment immatriculé dans un autre État membre⁷. Il peut s'agir d'un véhicule neuf ou d'occasion acheté à l'étranger par le demandeur lui-même ou par un concessionnaire. Au sein de la Communauté, les écarts de prix sont importants, et il n'est que normal que les citoyens cherchent à tirer avantage du marché intérieur.

Pour toute la durée du trajet jusqu'à l'État membre de destination, le véhicule doit être couvert par une police souscrite par un assureur agréé dans l'État membre d'origine. Une telle assurance temporaire est généralement beaucoup plus chère, proportionnellement, qu'une assurance prise pour une durée normale, et il est souvent difficile de trouver un assureur disposé à accorder cette couverture.

Lorsque le véhicule atteint l'État membre de destination, il doit également être couvert par une assurance en attendant l'achèvement des formalités de réimmatriculation. Souvent, la première assurance ne couvre pas le véhicule pendant cette période, et il est malaisé de trouver une autre assurance dans l'État membre de destination.

Il convient donc de fournir une solution qui facilite l'obtention d'une couverture dans ces situations.

(l) *Attestation de sinistralité fournie par l'assureur [article 4, paragraphe 4]*

Un assuré qui, à l'échéance de sa police, souhaite souscrire un nouveau contrat auprès d'un assureur établi dans un autre État membre (pour changement de domicile ou désir de bénéficier d'une prestation transfrontalière de services) peut avoir du mal à obtenir de son ancien assureur une attestation relative à sa sinistralité passée. Or, très souvent, s'il ne peut produire ce document, il ne peut négocier le meilleur tarif avec son nouvel assureur.

Il convient donc d'imposer aux entreprises d'assurance l'obligation de délivrer l'attestation susmentionnée à l'échéance de toute police. Cette obligation ne doit cependant pas affecter la liberté dont jouissent les parties quant à la fixation du montant de la prime.

⁷

Les délais de réimmatriculation des véhicules ne sont guère harmonisés. Ils varient largement au sein de l'EEE: un jour en Irlande, trois jours en Autriche, quatorze jours au Danemark, un mois en Finlande, au Portugal et en Suède, trois mois en France et au Royaume-Uni, six mois en Grèce, au Luxembourg et en Espagne et un an en Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas et en Norvège.

(m) *Franchises [article 4, paragraphe 4]*

La franchise est la part de tout sinistre restant à la charge de l'assuré.

Si l'on veut garantir une protection effective des victimes d'accidents de la route, et pour autant que l'assurance automobile obligatoire est concernée, il convient de veiller à ce que les franchises prévues par la législation nationale ou convenues dans les polices ne puissent être appliquées au détriment desdites victimes.

Par conséquent, les franchises ne devraient être autorisées que dans le cadre strict de la relation liant l'assuré à l'assureur.

(n) *Extension, à tous les accidents, du dispositif introduit par la quatrième directive sur l'assurance automobile⁸ pour un règlement rapide et efficace des sinistres [article 4, paragraphe 4]*

Le dispositif prévu par la quatrième directive sur l'assurance automobile pour le règlement des sinistres poursuit un double objectif: garantir une indemnisation rapide des personnes accidentées ainsi qu'une efficacité telle du système d'indemnisation que les frais juridiques sont réduits au minimum. Cette directive ne traite toutefois que du règlement des sinistres liés à des accidents survenus hors de l'État membre de résidence de la victime.

Dans le cadre de la modernisation des directives sur l'assurance automobile, il a semblé approprié d'étendre les dispositions introduites par la quatrième directive à tout type d'accident, indépendamment de l'État membre de résidence de la victime. Une telle extension devrait être compatible avec le système des bureaux actuellement prévu par l'article 2, paragraphe 2, de la directive 72/166/CEE pour le règlement des sinistres causés par des véhicules normalement stationnés sur le territoire d'un autre État membre.

Le dispositif proposé se compose des éléments suivants:

- droit d'action directe des victimes d'accidents causés par un véhicule automoteur

L'article 3 de la directive 2000/26/CE (quatrième directive sur l'assurance automobile) dispose que les victimes d'accidents survenant dans un État membre autre que leur État membre de résidence ou dans un pays tiers adhérant au système des cartes vertes disposent d'un droit d'action directe à l'encontre de l'entreprise d'assurance couvrant la personne responsable. Ce droit d'action directe est une condition nécessaire à l'application appropriée de la procédure de présentation d'une offre motivée (cf. ci-après).

⁸

Directive 2000/26/CE, JO L 181 du 20.7.2000, p. 65 (quatrième directive sur l'assurance automobile).

Il convient de noter que le droit des victimes d'engager une action directe à l'encontre d'un assureur n'est pas un point de procédure ou de droit civil étranger à l'assurance. L'instauration, dans la Communauté, d'un régime amélioré d'assurance obligatoire, garantissant un niveau approprié de protection des victimes, requiert toutefois l'extension de ce droit à toutes les victimes d'accidents causés par un véhicule automoteur.

- désignation, par l'entreprise d'assurance, d'un représentant chargé du règlement des sinistres

L'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/26/CE dispose que chaque entreprise d'assurance doit désigner, dans tous les États membres, un représentant chargé du règlement des sinistres. Les fonctions de ce représentant sont actuellement limitées aux accidents couverts par cette directive (à savoir, les accidents survenant hors de l'État membre de résidence de la victime).

- procédure de présentation d'une offre d'indemnisation motivée

L'article 4, paragraphe 6, de la directive 2000/26/CE dispose que les États membres doivent exiger de l'entreprise d'assurance de la personne qui a causé l'accident qu'elle présente, dans un délai de trois mois, une offre d'indemnisation motivée dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et où le dommage a été quantifié ou bien qu'elle donne une réponse motivée dans le cas où la responsabilité est rejetée. Cette obligation doit, en outre, être assortie de sanctions financières appropriées, efficaces et systématiques ou de sanctions administratives équivalentes.

- institution d'organismes d'information

L'article 5 de la directive 2000/26/CE impose à chaque État membre d'instituer un organisme d'information chargé de tenir un registre contenant certaines informations de nature à faciliter le règlement des sinistres.

L'extension, à tous les accidents, du champ d'activité de l'organisme d'indemnisation prévu à l'article 6 de la quatrième directive sur l'assurance automobile ne serait cependant pas appropriée, dans la mesure où cet organisme interférerait alors avec le système existant des bureaux de "carte verte", compétents pour le règlement des sinistres liés à des accidents causés par des véhicules normalement stationnés sur le territoire d'un autre État membre.

2. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

Article 1er, paragraphe 1 – Plaques d'immatriculation temporaires – Véhicules sans plaque ou portant une plaque ne correspondant pas

Le paragraphe 1 de cet article modifie l'article 1er, paragraphe 4, premier tiret, de la directive 72/166/CEE, qui énonce la définition du "territoire où le véhicule a son stationnement habituel". L'objectif est ici d'empêcher toute interprétation erronée. Aussi la nouvelle formulation indique-t-elle expressément que la définition s'applique aux immatriculations tant temporaires que permanentes.

Le paragraphe 2 ajoute un tiret à la définition susmentionnée, afin de clarifier son application dans le cas de véhicules sans plaque ou portant une plaque ne correspondant pas. La nouvelle disposition prévoit qu'en cas d'accident, le territoire où l'on considère que ces véhicules ont leur stationnement habituel est le territoire de l'État membre où l'accident a eu lieu. D'autres critères ont été envisagés (tels que le territoire de l'État membre où la dernière plaque légalement attribuée au véhicule a été délivrée), mais la proposition suit en définitive la recommandation du Conseil des bureaux, ce qui facilitera le règlement des sinistres impliquant de tels véhicules.

Afin de couvrir toutes les situations d'illégalité possible en matière de plaque d'immatriculation (plaque fausse ou falsifiée, absence de plaque ou plaque non valide), la disposition fait référence aux véhicules qui sont "*dépourvu(s) de plaque d'immatriculation ou porte(nt) une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus*".

Article 1er, paragraphe 2 – Contrôles d'assurance

On a constaté une certaine confusion quant au champ d'application des "*contrôles par sondage*" visés à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 72/166/CCE et quant à la manière d'interpréter le terme même.

La proposition clarifie cette disposition sur deux points importants: d'une part, elle limite la portée de l'interdiction d'effectuer des contrôles d'assurance aux véhicules ayant leur stationnement habituel dans un autre État membre ainsi qu'aux véhicules ayant leur stationnement habituel dans un pays tiers, mais entrant sur le territoire de l'État membre concerné à partir du territoire d'un autre État membre; d'autre part, elle évite le terme "*contrôles par sondage*" et définit les contrôles autorisés par trois conditions négatives: non systématiques, non discriminatoires et n'ayant pas pour seul objectif de vérifier si le véhicule est assuré.

Article 1er, paragraphe 3 – Dérogation à l'obligation d'assurance pour certains véhicules

La proposition supprime l'article 4, point b), de la directive 72/166/CEE.

L'article 4 de la première directive sur l'assurance automobile autorise les États membres à admettre, dans certaines circonstances, des dérogations à l'obligation générale d'assurer les véhicules automoteurs. Le point a) de cet article prévoit ainsi certains cas (véhicules détenus par des personnes légales définies) dans lesquels l'État membre ayant accordé la dérogation doit garantir l'indemnisation des sinistres liés à des accidents survenus sur le territoire d'un autre État membre. Dans ces cas précis, la protection des victimes étant assurée, la dérogation peut être maintenue.

Le point b) prévoit d'autres cas de dérogation (véhicules présentant certaines caractéristiques) dans lesquels les États membres conservent le droit d'exiger, à l'entrée sur leur territoire, la présentation d'une carte verte valide ou la conclusion d'un contrat d'assurance-frontière, comme moyen de garantir l'indemnisation des victimes d'accidents causés par des véhicules de ce type en provenance d'un autre État membre. Cependant, du fait de l'abolition des contrôles frontaliers intracommunautaires qui a fait suite aux accords de Schengen, l'indemnisation des victimes d'accidents causés, hors du territoire de leur État membre d'immatriculation, par des véhicules relevant dudit point b) n'est plus garantie. Il convenait, par conséquent, de supprimer cette disposition.

Article 2 – Minima de garantie

En choisissant de revoir les montants minimums de couverture convenus il y a des années, la Commission a rejeté l'option consistant à prescrire une couverture illimitée, comme c'est le cas dans certains États membres. Elle a également écarté le principe d'une couverture unique minimum pour les dommages corporels et matériels. Elle considère, en effet, que les premiers lèsent davantage la victime que les seconds et appellent donc une meilleure protection.

En conséquence, la proposition modifie l'article 1er, paragraphe 2, de la directive 84/5/CEE comme suit: elle prévoit un montant minimum de couverture de 1 000 000 EUR par victime pour dommages corporels et de 500 000 EUR par sinistre pour dommages matériels. Le montant global minimum par sinistre en cas de dommages corporels infligés à plusieurs personnes est supprimé, de même que le montant global minimum en cas de dommages corporels et matériels. La Commission a estimé que les montants retenus devaient constituer un minimum ad hoc, qui permette de tenir compte de l'inflation et de la réalité financière de tous les États membres, mais aussi d'améliorer la protection offerte aux victimes.

Outre les relèvements de montant prévus, la suppression susmentionnée constitue un facteur clé d'amélioration de la protection offerte aux personnes lésées. Il convient, de fait, de répéter que l'intention de la Commission n'est pas uniquement de préserver la valeur économique des seuils en vigueur en les ajustant en fonction de l'inflation, mais aussi de renforcer, de manière substantielle, cette protection.

Dans l'article modifié, un nouveau paragraphe 3 remplace l'ancien. Ce dernier contenait, en effet, une clause de conversion monétaire qui n'est plus applicable, du fait de l'introduction de l'euro. Le nouveau paragraphe 3 introduit une clause de révision périodique garantissant l'actualisation des montants minimums de couverture sans qu'il soit pour autant nécessaire de modifier la directive. À cet égard, l'indice le plus clair et le plus objectif est probablement l'indice européen des prix à la consommation que publie Eurostat.

Pour faciliter le processus de révision, la Commission doit informer le Conseil et le Parlement de l'opération, leur notifier les montants adaptés et procéder à leur publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

En vue d'améliorer la protection offerte aux victimes en cas de dommages causés par un véhicule non identifié, une modification de l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5/CEE est enfin proposée. Cette modification vise à restreindre la faculté qu'ont les États membres de limiter ou d'exclure l'intervention de l'organisme d'indemnisation aux fins de prévenir la fraude: elle interdit l'exercice de cette faculté lorsqu'un accident a causé, outre des dommages matériels, des dommages corporels importants et que, par conséquent, le risque de fraude est négligeable. Vu la difficulté d'élaborer une définition harmonisée du

concept de "dommages corporels importants", cette définition est laissée à l'appréciation des législateurs nationaux.

Article 3 – Représentants

L'article 12 bis, paragraphe 4, de la directive 88/357/CEE est modifié, pour permettre aux succursales des entreprises d'assurance de devenir les représentants de ces entreprises pour la libre prestation de services, comme c'est déjà le cas pour toutes les opérations d'assurance autres que d'assurance automobile.

Article 4, paragraphe 1 – Connaissance, par les passagers, de l'incapacité du conducteur

Cette disposition vise à empêcher toute interprétation erronée des directives ainsi qu'à garantir la couverture pleine et entière de tous les passagers d'un véhicule. Dans certains États membres, en effet, un passager peut ne pas être couvert dès lors qu'il savait ou aurait dû savoir que le conducteur était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue au moment de l'accident. Or, cela est en totale contradiction avec l'esprit des directives ainsi qu'avec la jurisprudence établie par la Cour de justice.

Toutefois, la couverture de tous les passagers par l'assurance automobile obligatoire ne préjuge pas de l'éventuel engagement de leur responsabilité en vertu de la législation nationale applicable, ni du niveau d'indemnisation des dommages causés par un accident donné (qui est du ressort des tribunaux nationaux).

Article 4, paragraphe 2 – Piétons et cyclistes

Une nouvelle disposition est insérée dans la directive 84/5/CEE, afin d'inclure, dans la garantie offerte par l'assurance obligatoire, les dommages corporels subis par les piétons et les cyclistes lors d'accidents impliquant un véhicule automoteur. Cette couverture doit jouer, que le conducteur soit ou non fautif.

Pour éviter toute confusion possible entre ce qui doit relever du droit de l'assurance (directives européennes) et du droit civil (législations nationales), un considérant précise que la responsabilité civile des piétons et des cyclistes est régie par la législation nationale applicable. Autrement dit: le piéton ou le cycliste victime est, en principe, couvert par l'assurance obligatoire du véhicule, mais cette couverture ne règle pas la question de sa responsabilité civile ni celle du niveau d'indemnisation des dommages subis. Ces questions sont du ressort des législateurs et tribunaux nationaux.

Article 4, paragraphe 3 – Couverture de la totalité du territoire communautaire, pendant toute la durée du contrat

L'article 2, premier tiret, de la directive 90/232/CEE dispose que l'assurance obligatoire couvre, sur la base d'une prime unique, la totalité du territoire communautaire.

L'article 4, paragraphe 3, de la proposition vise à clarifier cette obligation pour empêcher les assureurs de recourir à des pratiques qui en limitent la portée. L'idée est de faire en sorte qu'un assuré en séjour temporaire dans un autre État membre que celui où il réside (pour raisons professionnelles ou privées) ne se voie pas privé, directement ou indirectement, de couverture.

Article 4, paragraphe 4 – Assurance des véhicules importés

Les personnes désireuses d'acheter un véhicule neuf ou d'occasion dans un État membres, puis de l'importer dans un autre État membre se plaignent souvent de la difficulté de trouver une couverture d'assurance à cette fin.

Le fait de considérer, pour une période de trente jours suivant la livraison, l'État membre d'importation comme le territoire où le véhicule a son stationnement habituel doit permettre à une entreprise d'assurance dudit État membre de couvrir le risque pendant cette période, sans être obligée de remplir les conditions prescrites par les directives sur l'assurance pour accéder à la libre prestation de services. Pour l'acheteur, il doit dès lors être plus facile de trouver une assurance couvrant le mois suivant la livraison, pendant lequel il peut faire importer et immatriculer le véhicule.

Si, durant cette période, le véhicule importé est impliqué dans un accident sans être couvert par une assurance, l'organisme d'indemnisation de l'État membre d'importation doit intervenir. Sa compétence en ce cas découle de la disposition selon laquelle ledit État membre est considéré comme le territoire où le véhicule a son stationnement habituel.

Article 4, paragraphe 4 – Attestation de sinistralité délivrée par l'assureur

Cette disposition doit permettre à un assuré qui souhaite contracter une nouvelle assurance auprès d'un autre assureur d'apporter la preuve de sa sinistralité passée.

Elle impose à tout assureur de fournir à l'assuré, dans les quinze jours suivant la fin de la relation contractuelle, une attestation relative aux sinistres ayant impliqué le véhicule couvert pendant les cinq dernières années de la relation contractuelle.

Toutefois, la proposition ne vise pas à établir la manière dont le nouvel assureur doit tenir compte de la sinistralité passée de l'assuré afin d'apprécier son profil de risque ou de calculer la prime. Les directives ne doivent, en effet, pas interférer avec le principe de liberté des tarifs appliqué au marché unique des services financiers. C'est pourquoi la proposition n'affecte pas la faculté des parties de convenir librement du montant de la prime d'assurance.

Article 4, paragraphe 4 – Franchises

Pour garantir la protection pleine et entière des victimes de la route, les États membres doivent interdire l'application de franchises à l'encontre de personnes lésées dans un accident, sauf dans les cas exceptionnels où les directives le permettent (notamment afin de prévenir la fraude – cf. l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5/CEE, tel que modifié par l'article 4 de la présente proposition).

Article 4, paragraphe 4 – Droit d'action directe

Cette disposition étend le droit d'action directe prévu à l'article 3 de la quatrième directive sur l'assurance automobile à toute personne ayant subi des dommages corporels ou matériels dans un accident impliquant un véhicule automoteur.

Le fait de déterminer si la victime d'un accident a le droit d'invoquer le contrat d'assurance et, à ce titre, de se retourner directement contre l'entreprise d'assurance du conducteur responsable constitue un élément d'autant plus déterminant pour la relation d'assurance qu'il revêt une grande importance pour la protection de ladite victime. Il n'aurait pas été normal, dans le cadre de la modernisation des directives sur l'assurance automobile, de restreindre l'exercice de ce droit aux victimes d'accidents survenus hors de leur État membre de résidence, comme le prévoit la quatrième directive. Les victimes de tout autre accident de la route méritaient la même protection.

Article 4, paragraphe 4 – Représentants chargés du règlement des sinistres et procédure de présentation d'une offre d'indemnisation motivée

Comme pour le droit d'action directe, il ne semblait pas justifié, dans le cadre de la modernisation des directives sur l'assurance automobile, de limiter des dispositions susceptibles d'influer fortement sur le niveau de protection offert aux victimes au champ d'application restreint de la quatrième directive.

L'article 4, paragraphe 4, de la proposition étend donc la procédure de présentation d'une offre d'indemnisation motivée prévue à l'article 4, paragraphe 6, de la quatrième directive à tout type d'accident impliquant un véhicule automoteur.

En outre, dès lors que l'application de cette procédure suppose que chaque entreprise d'assurance désigne, dans tous les États membres, un représentant chargé du règlement des sinistres et que la quatrième directive contient déjà une disposition en ce sens, la proposition, se fondant sur le dispositif existant, renforce les compétences de ce représentant de telle sorte qu'il puisse traiter tout accident causé par un véhicule couvert par l'assurance obligatoire.

Cette disposition est compatible avec le système des bureaux prévu à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 72/166/CEE pour le règlement des sinistres causés par des véhicules normalement stationnés sur le territoire d'un autre État membre, que ces véhicules soient ou non assurés.

Article 4, paragraphe 4 – Organismes d'information

Pour qu'il soit plus facile aux personnes lésées de demander réparation, les organismes d'information prévus par la quatrième directive sur l'assurance automobile ne doivent pas limiter leur activité aux accidents visés dans cette directive, mais fournir, plus largement, des informations pour tout accident causé par un véhicule que couvre l'assurance obligatoire.

Article 5 – Suppression de références à un article abrogé

L'article 5 de la proposition abroge l'article 4, point b), de la directive 72/166/CEE, qui énonce certains cas de dérogation à l'obligation d'assurer les véhicules automoteurs. Les références à cette disposition contenues à l'article 5 de la directive 2000/26/CE doivent donc être supprimées.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 47, paragraphe 2, première et troisième phrases, son article 55 et son article 95, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social²,

conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité³,

considérant ce qui suit:

- (1) L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou victimes d'un accident. Elle revêt aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurance, puisqu'elle représente le gros des contrats d'assurance non-vie conclus dans la Communauté. L'assurance automobile a, par ailleurs, une incidence sur la libre circulation des personnes et des véhicules. Le renforcement et la consolidation du marché unique de l'assurance automobile doivent donc représenter un objectif fondamental de l'action communautaire dans le domaine des services financiers.

¹ JO C
² JO C
³ JO C

- (2) La voie dans cette direction a déjà été largement ouverte par la directive 72/166/CEE du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité⁴, la 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 automoteurs⁵, la troisième directive 90/232/CEE du Conseil du 14 mai 1990 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs⁶ et la directive 2000/26/CE du Parlement et du Conseil du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats 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 (quatrième directive sur l'assurance automobile)⁷.
- (3) Il est nécessaire d'actualiser et d'améliorer le système communautaire d'assurance automobile. Ce besoin a été confirmé par une consultation menée auprès du secteur concerné, des consommateurs et des associations de victimes.
- (4) Afin d'éviter toute erreur d'interprétation des dispositions actuelles de la directive 72/166/CEE et de faciliter l'obtention d'une couverture d'assurance pour les véhicules portant une plaque d'immatriculation temporaire, la définition du territoire dans lequel le véhicule a son stationnement habituel doit faire référence au territoire de l'Etat membre dont ledit véhicule porte une plaque d'immatriculation, que celle-ci soit permanente ou temporaire.
- (5) Conformément à la directive 72/166/CEE, un véhicule portant une plaque fausse ou illégale est réputé avoir son stationnement habituel sur le territoire de l'Etat membre qui a émis cette plaque. Cette règle contraint souvent les bureaux d'assurance nationaux à gérer les conséquences économiques d'accidents qui n'ont aucune corrélation avec l'Etat membre dans lequel ils sont établis. Sans modifier le critère général selon lequel la plaque d'immatriculation détermine le territoire de stationnement habituel d'un véhicule, il convient de prévoir une disposition spéciale pour le cas où un accident serait causé par un véhicule dépourvu de plaque d'immatriculation ou muni d'une plaque ne correspondant pas ou ne correspondant plus au véhicule considéré. Dans ce cas, et uniquement aux fins du règlement du sinistre, le territoire de stationnement habituel du véhicule doit être le territoire de l'Etat membre dans lequel l'accident s'est produit.

⁴ JO L 103 du 2.5.1972, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 84/5/CEE (JO L 8 du 11.1.1984, p. 17).

⁵ JO L 8 du 11.1.1984, p. 17. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 90/232/CEE (JO L 129 du 19.5.1990, p. 33).

⁶ JO L 129 du 19.5.1990, p. 33.

⁷ JO L 181 du 20.7.2000, p. 65.

- (6) Pour faciliter l'interprétation et l'application de l'expression "contrôles par sondage" employée dans la directive 72/166/CEE, la disposition correspondante doit être précisée. L'interdiction de contrôler systématiquement l'assurance des véhicules automobiles doit s'appliquer tant aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre qu'aux véhicules habituellement stationnés dans un pays tiers, mais provenant du territoire d'un autre État membre. Seuls les contrôles non systématiques, dépourvus de caractère discriminatoire et effectués dans le cadre d'un contrôle de police ne visant pas exclusivement à vérifier que le véhicule est assuré, peuvent être autorisés.
- (7) La directive 72/166/CEE permet aux États membres de déroger, dans certaines circonstances, à l'obligation générale d'assurer les véhicules automoteurs. Dans certains cas, les États membres doivent garantir l'indemnisation des dommages causés sur le territoire d'un autre État membre par les véhicules bénéficiant d'une telle dérogation. Dans ces cas, comme elle n'amoindrit pas la protection offerte aux victimes, la dérogation doit être maintenue. Dans les autres cas, l'État membre qui accorde la dérogation n'est pas tenu d'indemniser la victime d'un accident se produisant à l'étranger aussi longtemps que les autres États membres ont le droit d'exiger, à l'entrée du véhicule sur leur territoire, que le détenteur soit en possession d'une carte verte en état de validité ou qu'il conclue un contrat d'assurance-frontière. Toutefois, depuis l'élimination des contrôles aux frontières à l'intérieur de la Communauté, l'indemnisation des victimes d'accidents causés à l'étranger par ces véhicules non assurés n'est plus garantie. Dans ces cas, la dérogation prévue par la directive 72/166/CEE ne doit donc plus être permise. Les dispositions correspondantes de la directive 2000/26/CE doivent également être supprimées.
- (8) L'obligation faite aux États membres de veiller à ce que la couverture d'assurance ne tombe pas sous certains minima constitue un élément majeur pour la protection des victimes. Les minima prévus dans la directive 84/5/CEE doivent être non seulement ajustés pour tenir compte de l'inflation, mais aussi relevés en termes réels pour renforcer cette protection. Par ailleurs, la couverture globale minimale prévue pour les dommages corporels subis par plusieurs victimes au cours d'un même sinistre et le montant global minimal censé couvrir à la fois les dommages corporels et les dommages matériels réduisent la protection réelle des victimes de certains accidents et doivent donc être supprimés.
- (9) Pour éviter l'érosion de la couverture minimale, il convient d'introduire une clause de révision périodique utilisant l'indice européen des prix à la consommation (IEPC) publié par Eurostat, conformément au règlement (CE) n° 2494/95 du Conseil du 23 octobre 1995 relatif aux indices des prix à la consommation harmonisés⁸. Il est nécessaire d'établir les règles procédurales relatives à cette révision.
- (10) La disposition de la directive 84/5/CEE qui, pour éviter les fraudes, habilite les États membres à limiter ou à exclure l'intervention de l'organisme d'indemnisation en cas de dommages matériels causés par un véhicule non identifié peut parfois faire obstacle à une indemnisation légitime des victimes. La faculté de limiter ou d'exclure l'indemnisation ne doit pas s'appliquer lorsqu'aux dommages matériels s'ajoutent des dommages corporels importants causés lors du même accident et que, par conséquent,

⁸

JO L 257 du 27.10.1995, p. 1.

le risque de fraude est négligeable. La notion de "dommages corporels importants" doit être déterminée par le droit national de chaque État membre.

- (11) Actuellement, une option prévue par la directive 84/5/CEE permet aux États membres d'autoriser, jusqu'à concurrence d'un certain montant, une franchise opposable à la victime pour les dommages matériels causés par un véhicule non assuré. Cette option amoindrit indûment la protection offerte aux victimes et établit une discrimination par rapport aux victimes d'autres accidents. Elle ne doit donc plus être permise.
- (12) La deuxième directive 88/357/CEE du Conseil du 22 juin 1988 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, fixant les dispositions destinées à faciliter l'exercice effectif de la libre prestation de services et modifiant la directive 73/239/CEE⁹ doit être modifiée pour permettre aux succursales des entreprises d'assurance de devenir les représentants de ces entreprises dans la branche de l'assurance automobile, comme c'est déjà le cas dans les autres branches d'assurance.
- (13) L'extension de la couverture d'assurance à tous les passagers d'un véhicule est un résultat remarquable de la législation existante. Ce résultat serait compromis si la législation nationale venait à exclure de cette couverture tout passager qui savait ou aurait dû savoir que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue lors de l'accident. Le passager n'est d'ordinaire pas en mesure d'évaluer correctement le degré d'intoxication du conducteur. L'objectif visant à décourager les personnes de conduire sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue n'est pas atteint en réduisant la garantie offerte aux passagers de véhicules automoteurs accidentés. Le fait que ceux-ci soient couverts par l'assurance automobile obligatoire ne préjuge en rien de la responsabilité éventuelle qui pourrait leur être imputée en vertu de la législation nationale applicable ni du niveau d'indemnisation des dommages subis lors de l'accident.
- (14) Les garanties offertes aux piétons et aux cyclistes en cas d'accident impliquant un véhicule automoteur diffèrent beaucoup à l'intérieur de la Communauté. Dans certains États membres, les piétons et les cyclistes ne sont pas couverts par l'assurance du véhicule, à moins qu'une forme de responsabilité du conducteur ne puisse être établie. Ailleurs, ils le sont, parce qu'ils représentent généralement la "partie faible" dans un accident. Pour réduire cette disparité, il convient de prévoir que les piétons et les cyclistes sont couverts par l'assurance obligatoire du véhicule impliqué dans un accident, que le conducteur soit ou non fautif. Cette couverture par l'assurance automobile obligatoire ne préjuge pas de la responsabilité civile du piéton ou du cycliste ni du niveau d'indemnisation des dommages subis lors de l'accident qui relèvent de la législation nationale applicable.

⁹

JO L 172 du 4.7.1988, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/26/CE.

- (15) Certaines entreprises d'assurance insèrent, dans leurs contrats d'assurance, une clause en vertu de laquelle la police est annulée si le véhicule assuré reste en dehors de l'État membre d'immatriculation au-delà d'une période précisée. Cette pratique est contraire au principe énoncé dans la directive 90/232/CEE, selon lequel l'assurance automobile obligatoire doit couvrir, sur la base d'une prime unique, la totalité du territoire de la Communauté. Il convient donc de préciser que la couverture d'assurance reste valide pendant toute la période contractuelle, que le véhicule séjourne ou non dans un autre État membre pendant une période déterminée, sans préjudice des obligations imposées par les législations nationales en ce qui concerne l'immatriculation des véhicules.
- (16) Des mesures doivent être prises afin de faciliter l'obtention par les consommateurs d'une assurance couvrant un véhicule expédié d'un État membre dans un autre pendant la période comprise entre l'acceptation de la livraison par l'acheteur et l'immatriculation du véhicule dans l'État membre de destination. Il convient d'instaurer une dérogation temporaire à la règle générale déterminant l'État membre dans lequel le risque est situé. Pendant les trente jours qui suivent l'acceptation de la livraison par l'acheteur, c'est l'État membre de destination, et non pas celui de l'immatriculation, qui doit être considéré comme l'État membre dans lequel le risque est situé.
- (17) La personne qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance automobile avec un autre assureur doit pouvoir attester de sa sinistralité dans le cadre de son ancienne police. Lorsque le contrat prend fin, l'entreprise d'assurance doit donc fournir à l'assuré une attestation relative aux sinistres ou à l'absence de sinistres survenus pendant les cinq dernières années couvertes par ledit contrat, sans préjudice du droit des parties à un contrat d'assurance d'en négocier la prime.
- (18) Pour garantir toute la protection voulue aux victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs, les États membres ne doivent pas permettre qu'une franchise puisse être opposée à une partie lésée.
- (19) Le droit d'invoquer le contrat d'assurance et d'opposer celui-ci directement à l'entreprise d'assurance est très important pour la protection de toutes les victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs. La directive 2000/26/CE accorde déjà aux victimes d'accidents survenus dans un État membre autre que l'État membre de résidence de la personne lésée, et causés par l'utilisation de véhicules assurés et ayant leur stationnement habituel dans un État membre, un droit d'action directe à l'encontre de l'entreprise d'assurance couvrant la responsabilité civile de la personne responsable. Afin de faciliter un règlement efficace et rapide des sinistres et d'éviter dans la mesure du possible des procédures judiciaires coûteuses, ce droit doit être étendu à toutes les victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs.
- (20) Pour améliorer la protection offerte aux victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs, la procédure de présentation d'une « offre d'indemnisation motivée » prévue dans la directive 2000/26/CE doit s'appliquer à tout accident impliquant un tel véhicule. Pour garantir le bon fonctionnement de ce mécanisme sans reproduire la structure prévue dans cette directive, il convient que le représentant désigné par l'entreprise d'assurance aux fins spécifiquement définies dans ladite directive puisse également être chargé de traiter tout accident impliquant un véhicule automoteur. Cette procédure est compatible avec le système des bureaux de carte verte institué par la directive 72/166/CEE aux fins du règlement des sinistres découlant d'accidents

causés dans un État membre par des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre.

- (21) Afin de faciliter les demandes d'indemnisation des personnes lésées, les organismes d'information créés en application de la directive 2000/26/CE ne doivent pas se borner à fournir des renseignements relatifs aux accidents relevant de ladite directive, mais ils doivent aussi pouvoir fournir le même type de renseignements pour tout accident impliquant un véhicule automoteur.
- (22) Il convient dès lors de modifier les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE et 2000/26/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 72/166/CEE

La directive 72/166/CEE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1er, le paragraphe 4 est modifié comme suit:
 - a) le premier tiret est remplacé par le texte suivant:
 - territoire de l'État dont le véhicule porte une plaque d'immatriculation, que celle-ci soit permanente ou temporaire, ou";
 - b) le tiret suivant est ajouté:
 - "- dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'État dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre conformément à l'article 2, paragraphe 2, premier tiret."
- 2) A l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
 - "1. Les États membres s'abstiennent de contrôler l'assurance de la responsabilité civile des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre ainsi que des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrant sur leur territoire à partir du territoire d'un autre État membre.
 - Ils peuvent toutefois procéder à des contrôles non systématiques de cette assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires et qu'ils aient lieu dans le cadre de contrôles de police ne visant pas exclusivement à vérifier ladite assurance."
- 3) A l'article 4, le point b) est supprimé.

Article 2

Modification de la directive 84/5/CEE

L'article 1er de la directive 84/5/CEE est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

1. L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.
2. Sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les États membres, chaque État membre exige que les montants pour lesquels cette assurance est obligatoire s'élèvent au minimum:
 - a) en cas de dommages corporels, à 1 million d'euros par victime;
 - b) en cas de dommages matériels, à 500 000 euros par sinistre, quel que soit le nombre de victimes.

3. Les montants visés au paragraphe 2 sont révisés sur une base quinquennale, afin de tenir compte de l'évolution de l'indice européen des prix à la consommation (IEPC), établi par le règlement (CE) n° 2494/95 du Conseil*. La première révision aura lieu le [cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive 2003/.../CE].

Les adaptations sont automatiques et se déroulent selon la procédure suivante: les montants sont augmentés du pourcentage de variation de l'IEPC sur la période à considérer, c'est-à-dire sur les cinq années précédant la révision, puis arrondis au multiple de 10 000 euros directement supérieur.

La Commission notifie les montants ajustés au Conseil et au Parlement européen et veille à leur publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

4. Chaque État membre crée ou agréé un organisme chargé de réparer, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée au paragraphe 1.

Le premier alinéa ne porte pas atteinte au droit des États membres de donner ou non à l'intervention de cet organisme d'indemnisation un caractère subsidiaire, ni à leur droit de réglementer les recours entre cet organisme et le ou les responsables du sinistre et d'autres assureurs ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la victime pour le même sinistre. Toutefois, les États membres n'autorisent pas l'organisme d'indemnisation à subordonner son intervention à la condition que la victime établisse, d'une quelconque manière, que la personne responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer.

5. La victime peut, en tout état de cause, s'adresser directement à l'organisme d'indemnisation qui, sur la base des informations qu'elle fournit à sa demande, est tenu de lui donner une réponse motivée quant à son intervention.

Les États membres peuvent toutefois exclure de l'intervention de l'organisme d'indemnisation les personnes ayant, de leur plein gré, pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque cet organisme peut prouver qu'elles savaient que le véhicule n'était pas assuré.

6. Les États membres peuvent limiter ou exclure l'intervention de l'organisme d'indemnisation en cas de dommages matériels causés par un véhicule non identifié.

Cette possibilité est exclue lorsque, dans le cadre du même sinistre, la victime a subi des dommages corporels importants.

Les conditions dans lesquelles les dommages corporels sont considérés comme importants sont déterminées par le législateur national.

7. Chaque État membre applique à l'intervention de l'organisme d'indemnisation ses propres dispositions législatives, réglementaires et administratives, sans préjudice de toute autre pratique plus favorable aux victimes.

* JO L 257 du 27.10.1995, p. 1."

Article 3

Modification de la directive 88/357/CEE

À l'article 12 bis, paragraphe 4, quatrième alinéa, la seconde phrase est supprimée.

Article 4

Modification de la directive 90/232/CEE

La directive 90/232/CEE est modifiée comme suit:

1. À l'article 1er, l'alinéa suivant est inséré entre le premier et le deuxième alinéas:

"Un passager ne doit pas être exclu de la couverture d'assurance au motif qu'il savait ou aurait dû savoir que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue au moment de l'accident."

2. L'article 1er bis suivant est inséré:

"Article premier bis

L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE couvre les dommages corporels subis par les piétons et les cyclistes lors d'un accident impliquant un véhicule automoteur, que le conducteur de ce véhicule soit en tort ou non."

3) Al'article 2, le premier tiret, est remplacé par le texte suivant:

"- couvrent, sur la base d'une prime unique et pendant toute la durée du contrat, la totalité du territoire de la Communauté, y compris tout séjour du véhicule dans +d'autres États membres pendant la durée du contrat, et".

4) Les articles 4 bis à 4 septies suivants sont insérés:

"Article 4 bis

1. Par dérogation à l'article 2, point d), deuxième tiret, de la directive 88/357/CEE, lorsqu'un véhicule est expédié d'un État membre dans un autre, l'État membre de destination est réputé être celui où le risque est situé, dès l'acceptation de la livraison par l'acheteur et pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'État membre de destination.
2. Dans l'éventualité où le véhicule est impliqué dans un accident durant la période mentionnée au paragraphe 1 alors qu'il n'est pas assuré, l'organisme visé à l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 84/5/CEE de l'État membre de destination est responsable de l'indemnisation prévue à cet article.

Article 4 ter

Les États membres veillent à ce que, dans les quinze jours qui suivent l'extinction d'un contrat d'assurance couvrant un véhicule conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE, l'assuré reçoive une attestation relative aux sinistres ou à l'absence de sinistres ayant impliqué le véhicule au cours des cinq dernières années de la relation contractuelle.

Article 4 quater

Les franchises ne sont pas opposables aux personnes lésées à la suite d'un accident, pour ce qui concerne l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE.

Article 4 quinquies

Les États membres veillent à ce que les personnes lésées lors d'un accident causé par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE disposent d'un droit d'action directe à l'encontre de l'entreprise d'assurance couvrant la personne civilement responsable.

Article 4 sexties

1. Les États membres veillent à ce que le représentant désigné par une entreprise d'assurance conformément à l'article 4, paragraphes 1 à 5, de la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil* puisse aussi, sans préjudice de ses obligations en vertu de ladite directive, être responsable du traitement et du règlement des sinistres résultant de tout accident causé, dans l'État membre dans lequel il est désigné, par un véhicule couvert par l'assurance obligatoire visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE et souscrite par l'entreprise d'assurance qu'il représente.
2. Les États membres instaurent la procédure prévue à l'article 4, paragraphe 6, de la directive 2000/26/CE pour l'indemnisation des sinistres résultant de tout accident causé par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE.
3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent sans préjudice de l'application du système de bureaux prévu à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 72/166/CEE pour le règlement des sinistres consécutifs aux accidents causés par des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, que ces véhicules soient ou non assurés.

Article 4 septies

Les États membres veillent à ce que les organismes d'information créés ou agréés en vertu de l'article 5 de la directive 2000/26/CE fournissent, sans préjudice de leurs obligations en vertu de ladite directive, les informations spécifiées dans ledit article à toute personne lésée ayant subi des dommages corporels ou matériels causés par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE.

* JO L 181 du 20.7.2000, p. 65."

Article 5

Modification de la directive 2000/26/CE

À l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2000/26/CE, le point a) est modifié comme suit:

- 1) Le point 2 ii) est supprimé.
- 2) Le point 5 ii) est supprimé.

Article 6

Transposition

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des principales dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 7

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 8

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen,
Le Président*

*Par le Conseil,
Le Président*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

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

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

COM(2002) 244 final

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine, et quels sont ses principaux objectifs?

Une législation communautaire est nécessaire pour clarifier et améliorer les directives en vigueur en matière d'assurance automobile obligatoire.

La modification la plus urgente a trait à la révision des minima de garantie prévus dans ces directives. L'article 6, paragraphe 2, de la directive 84/5/CEE dispose ainsi que la Commission *"soumet, le cas échéant, des propositions, notamment en ce qui concerne l'adaptation des montants prévus à l'article 1er, paragraphes 2 et 4"*. Une telle adaptation n'a cependant pas eu lieu depuis l'adoption de la directive 84/5/CEE.

D'autres modifications font suite au grand nombre de questions, plaintes et pétitions reçues de citoyens et de membres du Parlement européen quant à l'application des directives. Lors de la consultation engagée avec les professionnels concernés, les associations de victimes de la route et les organisations d'automobilistes ainsi qu'avec des experts nationaux, la Commission a vérifié, de manière approfondie, que ces modifications étaient bien requises.

Les dernières modifications proposées visent à étendre, à tout type d'accident de la route, le dispositif de règlement des sinistres introduit dans la législation communautaire par la directive 2000/26/CE (quatrième directive sur l'assurance automobile).

Au regard de la subsidiarité, il convient, par ailleurs, de noter qu'en juillet 2001, le Parlement européen avait adopté une résolution recommandant à la Commission de présenter une proposition de cinquième directive sur l'assurance automobile. Les mesures demandées dans cette résolution sont couvertes par la présente proposition.

Celle-ci se limite au champ d'application de la législation communautaire relative à l'assurance automobile: elle porte exclusivement sur l'assurance automobile obligatoire et évite soigneusement de réglementer toute question débordant ce sujet, telle qu'en droit civil ou en matière d'immatriculation des véhicules.

IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

- Quels secteurs d'entreprises? Les entreprises d'assurance non-vie actives dans la branche de l'assurance automobile.
- Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)? Aussi bien les petites et moyennes entreprises que les grandes entreprises d'assurance non-vie seront concernées. La proposition et, plus largement, la législation communautaire relative à l'assurance automobile obligatoire visent à garantir que celle-ci offre une protection ad hoc aux victimes d'accidents de la route, indépendamment de la dimension et des caractéristiques de l'entreprise d'assurance qui accorde sa couverture. Toute discrimination opérée entre les entreprises d'assurance sur la base de leur taille serait inappropriée.
- Y a-t-il, dans la Communauté, des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées? Non.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

La plupart des dispositions contenues dans la proposition n'imposeront manifestement pas de charge supplémentaire aux entreprises d'assurance.

On peut considérer que l'article 2, qui modifie les minima de garantie prévus dans les directives et institue une clause de révision de ces minima, aura un impact sur le montant des indemnisations versées par les entreprises d'assurance. La consultation engagée par la Commission auprès des différentes parties intéressées a toutefois montré que, dans un très petit nombre de cas seulement (en règle générale, moins de 0,1 % des accidents), le plancher de couverture prévu par les directives pour l'assurance obligatoire ou celui fixé dans certains États membres est atteint. Dans plusieurs États membres, il n'y a pas de minima de garantie (système de couverture illimitée) ou il n'y en a que pour les dommages matériels. Par ailleurs, la plupart des États membres ayant fixé des minima de garantie l'ont fait à un niveau plus élevé que celui prévu dans les directives. Pour autant que la Commission sache, les entreprises d'assurance qui y sont établies n'en ont pas souffert. En outre, le Parlement européen, dans sa résolution de juillet 2001, appelait à un relèvement plus important que celui retenu dans la proposition.

L'article 4, paragraphe 2, qui fait entrer les piétons et les cyclistes dans le champ d'application de l'assurance obligatoire d'un véhicule impliqué dans un accident (sans préjudice des dispositions du droit national applicable en matière de responsabilité civile), ne devrait pas avoir d'impact significatif sur les primes. Plusieurs États membres ont déjà pris une telle mesure, et leurs marchés assurantiels ont été en mesure d'assumer cette extension de couverture sans difficulté particulière.

L'article 4, paragraphe 4, qui impose à l'assureur de fournir à l'assuré une attestation de sinistralité à l'expiration du contrat d'assurance, est une pratique courante du secteur et d'ores et déjà une obligation dans certains États membres. La charge administrative que représente une telle obligation pour les assureurs est négligeable.

L'article 4, paragraphe 4, contraint également les entreprises d'assurance à désigner, dans chaque État membre, un représentant chargé du règlement des sinistres. Toutefois, cette disposition ne fait pas peser de contrainte supplémentaire sur leurs structures, dans la mesure où elle est fondée sur le système des représentants déjà instauré par la quatrième directive sur l'assurance automobile. En outre, l'article 3 réduit la charge administrative qu'elle représente en supprimant l'interdiction faite aux assureurs par les directives en vigueur de désigner une succursale comme représentant dans un autre État membre.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir:
- sur l'emploi? largement neutre;
 - sur l'investissement et la création de nouvelles entreprises? largement neutre;
 - sur la compétitivité des entreprises? largement neutre.
5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

La proposition ne modifie en rien les exigences prudentielles de fonds propres imposées aux entreprises d'assurance (constitution de provisions techniques et d'une marge de solvabilité). Son objectif est de renforcer la protection offerte aux victimes de la route et de permettre aux preneurs d'assurance de trouver plus facilement la couverture qu'ils recherchent. Dans ce contexte, aucune distinction fondée sur la taille des entreprises concernées n'est acceptable.

CONSULTATION

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition et exposé les éléments essentiels de leur position.

1) Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR)

Cette organisation soutient les mesures proposées par la Commission. Dans le cas des dommages corporels, elle préférerait toutefois l'option d'une couverture illimitée plutôt que celle d'une garantie minimale, retenue dans les directives en vigueur comme dans la proposition. Par ailleurs, si elle est favorable à l'extension, à tout type d'accident, du dispositif de règlement des sinistres instauré par la quatrième directive sur l'assurance automobile, la FEVR suggère d'imposer des garanties plus poussées et de fixer des délais plus stricts que ceux prévus dans ce texte. Elle propose également des mesures allant au-delà du champ d'application de la législation sur l'assurance, telles qu'une harmonisation du concept de "responsabilité morale" et la fourniture, aux victimes de la route, d'informations sur les associations de défense compétentes sur le territoire du pays où l'accident a eu lieu.

2) Comité Européen des Assurances (CEA)

L'organisation représentant les assureurs européens a exprimé son soutien à l'initiative prise par la Commission pour moderniser les directives sur l'assurance ainsi qu'aux principales dispositions de la proposition. Un certain nombre de ses suggestions techniques y ont, d'ailleurs, été intégrées. En ce qui concerne la révision des minima de garantie, s'il est favorable à une adaptation des montants fixés en 1984 et à l'introduction d'une clause de révision périodique, le CEA n'est cependant pas pour le relèvement substantiel envisagé dans la proposition (et demandé par le Parlement européen) en vue de renforcer la protection offerte aux victimes. Le CEA souhaiterait voir retenu un montant global par sinistre (dans le cas de dommages corporels subis par plusieurs personnes dans un même accident et dans le cas de dommages à la fois corporels et matériels) comme le prévoient les directives en vigueur. Il considère, en outre, que certains marchés assurantiels pourraient avoir besoin d'une période de transition pour s'adapter aux nouveaux montants d'indemnisation annoncés dans la proposition. Enfin, le CEA s'inquiète de l'inclusion des piétons et des cyclistes dans la couverture de l'assurance obligatoire des véhicules, car il estime qu'on touche là à une question de responsabilité civile allant au-delà du champ d'application propre d'une directive sur l'assurance.

3) Conseil des bureaux¹

Le Conseil des bureaux, favorable aux principales dispositions contenues dans la proposition, a aussi apporté sa contribution à la Commission pour résoudre certains problèmes complexes, comme celui des véhicules sans plaque d'immatriculation ou portant une plaque ne correspondant pas ou encore celui de la couverture d'assurance des véhicules importés.

4) Association des Assureurs Coopératifs et Mutualistes Européens (ACME)

L'ACME soutient l'initiative prise par la Commission en vue de moderniser les directives sur l'assurance, de même qu'elle est favorable aux principales dispositions contenues dans la proposition. Plusieurs de ses suggestions ont d'ailleurs été retenues dans celle-ci. Toutefois, l'association s'est dite préoccupée par l'abolition du montant global d'indemnisation par sinistre (dans le cas de dommages corporels lorsqu'un même accident fait plusieurs victimes ou dans le cas de dommages aussi bien matériels que corporels), tel que le prévoient les directives en vigueur. Elle s'inquiète aussi de la suppression de la faculté, actuellement octroyée aux États membres, de limiter l'indemnisation des dommages matériels causés par un véhicule non identifié, compte tenu du risque de fraude. Enfin, elle préférerait que l'obligation faite à l'assureur de délivrer une attestation de sinistralité soit limitée aux cas dans lesquels le contrat d'assurance a été annulé ou aux cas dans lesquels l'assuré présente une demande en ce sens.

¹

Le Conseil des bureaux est l'organe de coordination du système des "cartes vertes". Ce système garantit l'indemnisation des victimes d'accidents causés par un véhicule circulant sur un autre territoire que celui de son stationnement habituel, via un réseau privé de bureaux de carte verte, constitué par les assureurs et établi dans tous les États membres ainsi que dans un grand nombre de pays tiers.

5) Bureau Européen des Unions de Consommateurs (BEUC)

Le BEUC a salué l'initiative prise par la Commission en vue de moderniser les directives sur l'assurance et, partant, à améliorer le cadre législatif communautaire applicable à ce secteur. Il s'est montré généralement favorable aux principales dispositions contenues dans la proposition; plusieurs de ses suggestions y ont, d'ailleurs, été intégrées. Au-delà d'observations spécifiques sur ces dispositions, le BEUC a souligné la nécessité de progresser vers une plus grande harmonisation dans le domaine de la législation relative au contrat d'assurance. Par ailleurs, il s'est dit préoccupé par le niveau élevé des primes exigées pour les polices d'assurance automobile et a recommandé que ces primes soient davantage fondées sur les statistiques de sinistres afférentes aux différentes catégories de risques.

6) Bureau européen de l'Alliance Internationale de Tourisme et de la Fédération Internationale de l'Automobile

Ces deux organisations représentatives des automobilistes ont exprimé leur soutien à l'initiative de la Commission ainsi qu'aux principales dispositions contenues dans la proposition. Elles préféreraient néanmoins l'option d'une couverture illimitée des dommages corporels plutôt que celle d'une garantie minimale, retenue dans les directives en vigueur comme dans la proposition. En outre, elles se disent préoccupées par l'inclusion des piétons et des cyclistes dans le champ d'application de l'assurance obligatoire du véhicule, car elles estiment qu'il s'agit là d'une question de responsabilité civile relevant de la compétence des législateurs nationaux. Elles considèrent aussi que les problèmes de séjour temporaire dans un autre État membre, de résidence secondaire, d'importation de véhicules, etc. devraient faire l'objet d'une directive horizontale distincte traitant tous les aspects y afférents (assurance, immatriculation des véhicules, fiscalité, entre autres).

Comme on l'a indiqué, un grand nombre des suggestions et des préoccupations exprimées par les organisations ci-dessus a été pris en considération dans la proposition. Certaines observations n'ont cependant pas pu l'être, en raison de la nécessité de réaliser un bon compromis entre les intérêts et les droits des différentes parties concernées par l'application des directives sur l'assurance automobile. Enfin, l'approche retenue par la Commission pour chaque question a été amplement justifiée dans l'exposé des motifs et les considérants de la présente proposition.