

## II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

## CONSEIL

## TROISIÈME DIRECTIVE 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

(90/232/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100 A,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

en coopération avec le Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que, par la directive 72/166/CEE <sup>(4)</sup>, modifiée en dernier lieu par la directive 84/5/CEE <sup>(5)</sup>, le Conseil a adopté des dispositions concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ;

considérant que la directive 72/166/CEE, dans son article 3, impose à chaque État membre de prendre toutes mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance ; que les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance devraient être déterminés dans le cadre de ces mesures ;

considérant que la directive 84/5/CEE, modifiée par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, a réduit considérablement les divergences entre les États membres en ce qui concerne le niveau et le contenu de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile ; que des divergences

significatives subsistent cependant dans la couverture de cette assurance ;

considérant qu'il y a lieu de garantir aux victimes d'accidents de la circulation automobile un traitement comparable quels que soient les endroits de la Communauté où les accidents se sont produits ;

considérant qu'il existe en particulier des lacunes dans la couverture d'assurance obligatoire des passagers des véhicules automobiles dans certains États membres ; que, pour protéger cette catégorie particulièrement vulnérable de victimes potentielles, il convient de combler ces lacunes ;

considérant qu'il convient de lever toute incertitude quant à l'application du premier tiret de l'article 3 paragraphe 2 de la directive 72/166/CEE ; que toutes les polices d'assurance automobile obligatoire doivent couvrir la totalité du territoire de la Communauté ;

considérant que, dans l'intérêt de l'assuré, il convient en outre que chaque police d'assurance garantisse par une prime unique dans chacun des États membres la couverture requise par sa législation ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel, lorsque cette dernière est supérieure ;

considérant que l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 4 de la directive 84/5/CEE dispose que chaque État membre crée ou agréé un organisme qui indemnise les victimes d'accidents causés par des véhicules non assurés ou non identifiés ; que, toutefois, ladite disposition ne porte pas atteinte au droit des États membres de donner ou non un caractère subsidiaire à l'intervention de cet organisme ;

<sup>(1)</sup> JO n° C 16 du 20. 1. 1989, p. 12.

<sup>(2)</sup> JO n° C 304 du 4. 12. 1989, p. 41 et  
JO n° C 113 du 7. 5. 1990.

<sup>(3)</sup> JO n° C 159 du 26. 6. 1989, p. 7.

<sup>(4)</sup> JO n° L 103 du 2. 5. 1972, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO n° L 8 du 11. 1. 1984, p. 17.

considérant toutefois que, dans le cas d'un accident causé par un véhicule non assuré, la victime est tenue dans certains États membres de prouver que la partie responsable n'est pas en mesure ou refuse de l'indemniser, avant de pouvoir faire appel audit organisme; que celui-ci est mieux placé que la victime pour engager une action contre la partie responsable; que, en conséquence, il convient d'éviter que cet organisme puisse exiger, pour indemniser la victime, que celle-ci établisse que le responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer;

considérant que, en cas de litige entre l'organisme susmentionné et un assureur de la responsabilité civile sur le point de savoir lequel d'entre eux doit indemniser la victime d'un accident, les États membres devraient, pour éviter tout retard dans l'indemnisation de la victime, faire en sorte que soit désignée celle de ces parties qui est tenue dans un premier temps à indemniser la victime en attendant le règlement du litige;

considérant que les victimes d'accidents de la circulation éprouvent parfois des difficultés à connaître le nom de l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité civile résultant de l'utilisation d'un véhicule automoteur impliqué dans un accident; que, dans l'intérêt de telles victimes, il convient que les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que cette information est disponible dans les meilleurs délais;

considérant qu'il convient de compléter de façon uniforme, compte tenu de toutes les considérations qui précèdent, les deux directives précédentes en matière de responsabilité civile automobile;

considérant qu'un tel complément, qui a pour effet de renforcer la protection des assurés et des victimes d'accidents, facilitera encore davantage le franchissement des frontières intérieures de la Communauté et donc l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur; qu'il convient dès lors de prendre pour base un niveau élevé de protection du consommateur;

considérant que, aux termes de l'article 8 C du traité, il convient de tenir compte de l'ampleur de l'effort qui doit être consenti par certaines économies qui présentent des différences de développement; qu'il convient, par conséquent, d'accorder à certains États membres un régime transitoire permettant une application graduelle de certaines dispositions de la présente directive,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

#### *Article premier*

Sans préjudice du deuxième alinéa de l'article 2 paragraphe 1 de la directive 84/5/CEE, l'assurance visée à l'article 3 paragraphe 1 de la directive 72/166/CEE couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

Aux fins de la présente directive, on entend par « véhicule » un véhicule tel que défini à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 72/166/CEE.

#### *Article 2*

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que toutes les polices d'assurance obligatoire de responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules :

- couvrent, sur la base d'une prime unique, la totalité du territoire de la Communauté et
- garantissent, sur la base de cette même prime unique, dans chacun des États membres, la couverture exigée par sa législation, ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel lorsque cette dernière est supérieure.

#### *Article 3*

À l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 4 premier alinéa de la directive 84/5/CEE, la phrase suivante est ajoutée :

- « Toutefois, les États membres n'autorisent pas l'organisme à subordonner le paiement de l'indemnisation à la condition que la victime établisse d'une manière quelconque que la personne responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer. »

#### *Article 4*

En cas de litige entre l'organisme visé à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 4 de la directive 84/5/CEE et l'assureur de la responsabilité civile sur le point de savoir qui doit indemniser la victime, les États membres prennent les mesures appropriées pour que soit désignée celle de ces parties qui est tenue, dans un premier temps, d'indemniser la victime sans délai.

S'il est finalement décidé que l'autre partie aurait dû payer tout ou partie de l'indemnisation, cette autre partie remboursera en conséquence la partie qui a payé.

#### *Article 5*

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les personnes impliquées dans un accident de la circulation routière sont en mesure de connaître dans les meilleurs délais le nom des entreprises d'assurance couvrant la responsabilité civile résultant de l'utilisation de chacun des véhicules concernés par cet accident.

2. La Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1995, un rapport sur l'application du paragraphe 1.

Le cas échéant, la Commission soumet au Conseil des propositions appropriées.

#### *Article 6*

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1992. Ils en informent immédiatement la Commission.

## 2. Par dérogation au paragraphe 1 :

- la République hellénique, le royaume d'Espagne et la République portugaise disposent d'un délai allant jusqu'au 31 décembre 1995 pour se conformer aux articles 1<sup>er</sup> et 2,
- l'Irlande dispose d'un délai allant jusqu'au 31 décembre 1998 pour se conformer à l'article 1<sup>er</sup> en ce qui concerne les passagers arrière des motocyclettes et d'un délai allant jusqu'au 31 décembre 1995 pour se conformer à l'article 1<sup>er</sup> en ce qui concerne les autres véhicules ainsi que pour se conformer à l'article 2.

*Article 7*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 14 mai 1990.

*Par le Conseil*

*Le président*

D. J. O'MALLEY