

DIRECTIVE 2005/14/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 11 mai 2005****modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs****(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 Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

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 présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une grande partie 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 en ce qui concerne l'assurance automobile devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action communautaire dans le domaine des services financiers.

(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 États 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 responsabilité ⁽⁴⁾, la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ⁽⁵⁾, la troisième directive 90/232/CEE du Conseil du 14 mai 1990 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ⁽⁶⁾ et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (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 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 devrait faire référence au territoire de l'État dont ledit véhicule porte une plaque d'immatriculation, que celle-ci soit permanente ou temporaire.

(5) Conformément à la directive 72/166/CEE, les véhicules portant une plaque fautive ou illégale sont réputés avoir leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui a émis la plaque originale. Cette règle contraint souvent les bureaux nationaux d'assurance à gérer les conséquences économiques d'accidents qui n'ont aucune

⁽¹⁾ JO C 227 E du 24.9.2002, p. 387.

⁽²⁾ JO C 95 du 23.4.2003, p. 45.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 22 octobre 2003 (JO C 82 E du 1.4.2004, p. 297). Position commune du Conseil du 26 avril 2004 (non encore parue au Journal officiel) et position du Parlement européen du 12 janvier 2005 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 18 avril 2005.

⁽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.

corrélation avec l'État 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 les accidents causés 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 devrait être considéré comme le territoire dans lequel l'accident s'est produit.

(6) Pour faciliter l'interprétation et l'application de l'expression «contrôle par sondage» employée dans la directive 72/166/CEE, la disposition correspondante devrait être précisée. L'interdiction de contrôler systématiquement l'assurance des véhicules automobiles devrait s'appliquer tant aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre qu'aux véhicules habituellement stationnés sur le territoire d'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 ne visant pas exclusivement à vérifier que le véhicule est assuré, peuvent être autorisés.

(7) L'article 4, point a), de la directive 72/166/CEE permet à chaque État membre de déroger à l'obligation générale d'assurance en ce qui concerne les véhicules appartenant à certaines personnes physiques ou morales, publiques ou privées. En cas d'accident causé par ces véhicules, l'État membre qui prévoit cette dérogation doit désigner une autorité ou un organisme chargé d'indemniser les victimes d'accidents causés dans un autre État membre. Afin de garantir que soient dûment indemnisées non seulement les victimes d'accidents causés par ces véhicules à l'étranger, mais aussi les victimes d'accidents survenus dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné, qu'elles résident ou non sur le territoire de cet État membre, il convient de modifier l'article susmentionné. En outre, les États membres devraient veiller à ce que la liste des personnes dispensées de l'obligation d'assurance et des autorités ou des organismes chargés de l'indemnisation des victimes d'accidents causés par ces véhicules soit communiquée à la Commission en vue de sa publication.

(8) L'article 4, point b), de la directive 72/166/CEE permet à chaque État membre de déroger à l'obligation générale d'assurance en ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale. Dans ce cas, les autres États membres ont le droit d'exiger, à l'entrée du véhicule sur leur territoire, une carte verte en état de validité ou un contrat d'assurance-frontière afin de garantir que les victimes d'accidents causés par ces véhicules sur leur territoire soient indemnisées. Toutefois, étant donné que l'élimination des contrôles aux frontières à l'intérieur

de la Communauté implique qu'il n'est pas possible de vérifier que les véhicules qui franchissent des frontières sont assurés, l'indemnisation des victimes d'accidents causés à l'étranger ne peut plus être garantie. En outre, il convient également de veiller à ce que soient dûment indemnisées les victimes d'accidents causés par ces véhicules non seulement à l'étranger, mais également dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné. À cette fin, les États membres devraient traiter de la même manière les victimes d'accidents causés par ces véhicules et les victimes d'accidents causés par des véhicules non assurés. En effet, comme le prévoit la directive 84/5/CEE, l'indemnisation des victimes d'accidents causés par un véhicule non assuré devrait être versée par l'organisme d'indemnisation de l'État membre où est survenu l'accident. Lorsque l'organisme d'indemnisation intervient en faveur de victimes d'un accident causé par un véhicule bénéficiant de la dérogation, il devrait pouvoir faire valoir son droit auprès de l'organisme de l'État membre où le véhicule est habituellement stationné. Après une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission devrait, s'il y a lieu, compte tenu des enseignements tirés de la mise en œuvre et de l'application de cette dérogation, présenter des propositions visant à la remplacer ou à l'abroger. La disposition correspondante de la directive 2000/26/CE devrait également être supprimée.

(9) Afin de préciser le champ d'application des directives sur l'assurance automobile en accord avec l'article 299 du traité, la référence au territoire non européen des États membres qui figure à l'article 6 et à l'article 7, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE devrait être supprimée.

(10) L'obligation faite aux États membres de veiller à ce que la couverture d'assurance ne tombe pas sous certains montants minimaux constitue un élément majeur pour la protection des victimes. Les montants minimaux prévus dans la directive 84/5/CEE devraient être non seulement ajustés pour tenir compte de l'inflation, mais aussi relevés en termes réels pour renforcer la protection des victimes. Le montant minimal de couverture en cas de dommages corporels devrait être calculé de manière à indemniser totalement et équitablement toutes les victimes ayant subi des blessures très graves, tout en tenant compte de la faible fréquence d'accidents impliquant des victimes multiples et du petit nombre d'accidents où plusieurs victimes subissent des blessures très graves au cours d'un seul et même accident. Un montant minimal de couverture de 1 million EUR par victime ou de 5 millions EUR par sinistre, indépendamment du nombre de victimes, représente un montant raisonnable et adéquat. Afin de faciliter l'introduction de ces montants minimaux, il convient de fixer une période transitoire de cinq ans à partir de la date de mise en œuvre de la présente directive. Dans les trente mois suivant la date de mise en œuvre, les États membres devraient accroître les montants minimaux pour qu'ils atteignent au moins la moitié des niveaux prévus.

- (11) Pour éviter l'érosion du montant minimal de la couverture, il convient d'introduire une clause de révision périodique utilisant comme base l'indice européen des prix à la consommation (IPCE) publié par Eurostat, conformément au règlement (CE) n° 2494/95 du Conseil du 23 octobre 1995 relatif aux indices des prix à la consommation harmonisés ⁽¹⁾. Il est nécessaire d'établir les règles procédurales relatives à cette révision.
- (12) La directive 84/5/CEE qui permet aux États membres, pour éviter les fraudes, de limiter ou d'exclure l'intervention de l'organisme d'indemnisation en cas de dommages matériels causés par un véhicule non identifié peut faire obstacle à une indemnisation légitime des victimes dans certains cas. La faculté de limiter ou d'exclure l'indemnisation au motif qu'il s'agit d'un véhicule non identifié ne devrait pas s'appliquer lorsque l'organisme d'indemnisation est intervenu en raison de dommages corporels importants pour toute victime du sinistre ayant causé des dommages matériels. Les États membres peuvent prévoir d'imposer à la victime de dommages matériels une franchise d'un montant maximal égal à la limite fixée dans ladite directive. Les conditions dans lesquelles les dommages corporels sont considérés comme importants devraient être déterminées conformément à la législation ou aux dispositions administratives de l'État membre où l'accident a eu lieu. En déterminant ces conditions, l'État membre peut tenir compte, entre autres, du fait que les lésions ont nécessité des soins hospitaliers.
- (13) 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 devrait donc plus être permise.
- (14) 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 ⁽²⁾, devrait être modifiée pour permettre aux succursales des entreprises d'assurances de devenir les représentants de ces entreprises dans la branche de l'assurance automobile, comme c'est déjà le cas pour d'autres branches d'assurance.
- (15) L'extension de la couverture d'assurance à tous les passagers d'un véhicule est un résultat remarquable de la législation existante. Cet objectif serait compromis si la législation nationale ou une clause contractuelle contenue dans une police d'assurance venait à exclure de cette couverture le passager qui 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. 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 couverture d'assurance offerte aux passagers de véhicules automoteurs accidentés. Le fait que ces passagers soient couverts par l'assurance automobile obligatoire ne préjuge en rien la responsabilité qui pourrait leur être imputée en vertu de la législation nationale applicable ni le niveau d'indemnisation des dommages subis lors d'un accident déterminé.
- (16) Les dommages corporels et matériels subis par des piétons, des cyclistes et d'autres usagers de la route non motorisés, qui constituent généralement la «partie faible» dans un accident, devraient être couverts par l'assurance obligatoire du véhicule impliqué dans un accident, lorsqu'ils ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Cette disposition ne préjuge pas la responsabilité civile ni le niveau d'indemnisation des dommages subis lors d'un accident déterminé conformément à la législation nationale.
- (17) Certaines entreprises d'assurances 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 déterminée. Cette pratique est contraire au principe énoncé dans la directive 90/232/CEE, selon lequel l'assurance automobile obligatoire devrait 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 doit rester valide pendant toute la durée du contrat, que le véhicule séjourne ou non dans un autre État membre pendant une période déterminée, sans préjudice des obligations imposées par les législations nationales des États membres en ce qui concerne l'immatriculation des véhicules.
- (18) Des mesures devraient être prises afin de faciliter l'obtention d'une assurance couvrant un véhicule importé d'un État membre dans un autre, même si le véhicule n'est pas encore immatriculé dans l'État membre de destination. Il convient d'accorder une dérogation temporaire à la règle générale déterminant l'État membre dans lequel le risque est situé. Pendant les trente jours qui suivent la livraison, la mise à disposition ou l'expédition du véhicule à l'acheteur, c'est l'État membre de destination qui devrait être considéré comme l'État membre dans lequel le risque est situé.

⁽¹⁾ JO L 257 du 27.10.1995, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 172 du 4.7.1988, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/26/CE.

- (19) Toute personne qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance automobile avec un autre assureur devrait être à même d'attester de sa sinistralité dans le cadre de son ancienne police. Le preneur d'assurance devrait avoir le droit de demander à tout moment une attestation relative aux sinistres ou à l'absence de sinistres impliquant le véhicule ou les véhicules couverts par le contrat d'assurance au cours des cinq dernières années au moins de la relation contractuelle. L'entreprise d'assurances, ou un organisme éventuellement désigné par un État membre pour fournir des services d'assurance obligatoire ou pour délivrer de telles attestations, devrait fournir cette attestation au preneur d'assurance dans les quinze jours qui suivent la demande.
- (20) Pour garantir toute la protection voulue aux victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs, les États membres ne devraient pas permettre aux entreprises d'assurances d'opposer une franchise à une victime.
- (21) Le droit d'invoquer le contrat d'assurance et d'opposer celui-ci directement à l'entreprise d'assurances est très important pour la protection des 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'assurances 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 devrait être étendu à toutes les victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs.
- (22) 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 devrait s'appliquer à tout accident impliquant un tel véhicule. La même procédure devrait également s'appliquer mutatis mutandis aux sinistres dont le règlement est effectué par le système de bureaux nationaux d'assurance prévu par la directive 72/166/CEE.
- (23) Afin que les personnes lésées puissent demander plus facilement une indemnisation, les organismes d'information créés en application de la directive 2000/26/CE ne devraient pas se borner à fournir des renseignements relatifs aux accidents relevant de ladite directive, mais ils devraient aussi pouvoir fournir le même type de renseignements pour tout accident impliquant un véhicule automoteur.
- (24) Conformément à l'article 11, paragraphe 2, en liaison avec l'article 9, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽¹⁾, les personnes lésées peuvent intenter une action en justice contre l'assureur de la responsabilité civile dans l'État membre sur le territoire duquel elles sont domiciliées.
- (25) Étant donné que la directive 2000/26/CE a été adoptée avant le règlement (CE) n° 44/2001, qui a remplacé la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 sur le même sujet dans un certain nombre d'États membres, la référence à cette convention dans ladite directive devrait être dûment adaptée.
- (26) Il convient dès lors de modifier les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil ainsi que la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil 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 1^{er}, le point 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, de la présente directive ou à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (*).

(*) JO L 8 du 11.1.1984, p. 17.»;

⁽¹⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2245/2004 (JO L 381 du 28.12.2004, p. 10).

2) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque État membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur son territoire à partir du territoire d'un autre État membre. Il peut 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 ne visant pas exclusivement à vérifier ladite assurance.»

3) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au point a), second alinéa:

i) la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Dans ce cas, l'État membre qui prévoit cette dérogation prend les mesures appropriées en vue d'assurer l'indemnisation des dommages causés sur son territoire et sur le territoire des autres États membres par des véhicules appartenant à ces personnes.»;

ii) la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«Il communique à la Commission la liste des personnes dispensées de l'obligation d'assurance et des autorités ou des organismes chargés de l'indemnisation. La Commission publie cette liste.»;

b) au point b), le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Dans ce cas, chaque État membre veille à ce que les véhicules mentionnés au premier alinéa du présent point soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1. L'organisme d'indemnisation de l'État membre dans lequel l'accident a eu lieu pourra dès lors faire valoir son droit auprès du fonds de garantie visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 84/5/CEE dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné.»

Après une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (*), les États membres font rapport à la Commission sur la mise en œuvre et l'application concrète du présent point. La Commission, après examen de ces rapports, soumet, s'il y a lieu, des propositions concernant le remplacement ou l'abrogation de cette dérogation.

(*) JO L 149 du 11.6.2005, p. 14.»

4) À l'article 6 et à l'article 7, paragraphe 1, les termes «ou sur le territoire non européen d'un État membre» sont supprimés.

Article 2

Modification de la directive 84/5/CEE

L'article 1^{er} 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) pour les dommages corporels, à un montant minimal de couverture de 1 million EUR par victime ou de 5 millions EUR par sinistre, quel que soit le nombre de victimes;

b) pour les dommages matériels, à 1 million EUR par sinistre, quel que soit le nombre de victimes.

Si nécessaire, les États membres peuvent établir une période transitoire d'un maximum de cinq ans à compter de la date de mise en œuvre de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (*), au cours de laquelle les montants minimaux de couverture sont adaptés aux montants prévus dans le présent paragraphe.

Les États membres qui établissent une telle période transitoire en informent la Commission et indiquent la durée de cette période.

Dans les trente mois de la date de mise en œuvre de la directive 2005/14/CE, les États membres augmentent les montants de garantie afin qu'ils atteignent au moins la moitié des niveaux prévus dans le présent paragraphe.

3. Tous les cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive 2005/14/CE ou du terme de la période transitoire prévue au paragraphe 2, les montants visés audit paragraphe sont révisés, en fonction de l'évolution de l'indice européen des prix à la consommation (IPCE) établi conformément au règlement (CE) n° 2494/95 du Conseil du 23 octobre 1995 relatif aux indices des prix à la consommation harmonisés (**).

Les montants sont adaptés automatiquement. Ils sont augmentés du pourcentage de variation de l'IPCE sur la période à considérer, c'est-à-dire sur les cinq années précédant immédiatement la révision, puis arrondis au multiple de 10 000 EUR directement supérieur.

La Commission notifie les montants adaptés au Parlement européen et au Conseil et veille à leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

4. Chaque État membre crée ou agréé un organisme ayant pour mission d'indemniser, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou un véhicule 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 l'organisme un caractère subsidiaire, ainsi qu'à celui de régler 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 ne peuvent pas autoriser l'organisme 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 qui, sur la base des informations fournies à sa demande par la victime, est tenu de lui donner une réponse motivée quant à une intervention.

Les États membres peuvent toutefois exclure l'intervention de cet organisme en ce qui concerne les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'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 en cas de dommages matériels causés par un véhicule non identifié.

Toutefois, lorsque l'organisme est intervenu en raison de dommages corporels importants pour toute victime du sinistre dans lequel des dommages matériels ont été causés par un véhicule non identifié, les États membres ne peuvent pas exclure l'indemnisation des dommages matériels au motif qu'il s'agit d'un véhicule non identifié. Néanmoins, les États membres peuvent prévoir une franchise inférieure ou égale à 500 EUR qui peut être imposée à la victime de tels dommages matériels.

Les conditions dans lesquelles les dommages corporels sont considérés comme importants sont déterminées conformément aux dispositions législatives ou administratives de l'État membre où l'accident a eu lieu. À cet égard, les États membres peuvent tenir compte, entre autres, du fait que les lésions ont nécessité des soins hospitaliers.

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

(*) JO L 149 du 11.6.2005, p. 14.

(**) JO L 257 du 27.10.1995, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).»

Article 3

Modification de la directive 88/357/CEE

À l'article 12 bis, paragraphe 4, quatrième alinéa, de la directive 88/357/CEE, la deuxième 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 1^{er}, l'alinéa suivant est inséré entre les premier et deuxième alinéas:

«Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que toute disposition légale ou toute clause contractuelle contenue dans une police d'assurance, qui exclut un passager de cette 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, soit réputée sans effet en ce qui concerne le recours de ce passager.»

2) L'article 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 et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.»

3) À l'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 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 acceptation de la livraison par l'acheteur, 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 du présent article alors qu'il n'est pas assuré, l'organisme, visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la directive 84/5/CEE, de l'État membre de destination est responsable de l'indemnisation prévue à l'article 1^{er} de la même directive.

Article 4 ter

Les États membres veillent à ce que le preneur d'assurance ait le droit de demander à tout moment une attestation relative aux recours en responsabilité de tiers impliquant le véhicule ou les véhicules couverts par le contrat d'assurance au cours des cinq dernières années au moins de la relation contractuelle, ou relative à l'absence de tels recours. L'entreprise d'assurances, ou un organisme éventuellement désigné par un État membre pour fournir des services d'assurance obligatoire ou pour délivrer de telles attestations, fournit cette attestation au preneur d'assurance dans les quinze jours qui suivent la demande.

Article 4 quater

Les entreprises d'assurances n'opposent pas de franchises 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 à la suite 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'assurances couvrant la responsabilité civile de la personne responsable.

Article 4 sexies

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.

Lorsqu'il s'agit de sinistres pouvant être réglés par le système de bureaux nationaux d'assurance prévu à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 72/166/CEE, les États membres instaurent la même procédure que celle visée à l'article 4, paragraphe 6, de la directive 2000/26/CE. Aux fins de l'application de cette procédure, toute référence à une entreprise d'assurances s'entend comme une référence aux bureaux nationaux d'assurance tels qu'ils sont définis à l'article 1^{er}, point 3, de la directive 72/166/CEE.

(*) 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 (JO L 172 du 4.7.1988, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 181 du 20.7.2000, p. 65).

(**) Directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (quatrième directive sur l'assurance automobile) (JO L 181 du 20.7.2000, p. 65).»

5) À l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. 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 impliquée dans un accident de la circulation causé par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE.»

Article 5

Modification de la directive 2000/26/CE

La directive 2000/26/CE est modifiée comme suit:

1) Le considérant suivant est inséré:

«(16 bis) Conformément à l'article 11, paragraphe 2, en liaison avec l'article 9, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (*), les personnes lésées peuvent intenter une action en justice contre l'assureur de la responsabilité civile dans l'État membre sur le territoire duquel elles sont domiciliées.

(*) JO L 12 du 16.1.2001, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2245/2004 (JO L 381 du 28.12.2004, p. 10).»

2) À l'article 4, le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. La désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres ne constitue pas en soi l'ouverture d'une succursale au sens de l'article 1^{er}, point b), de la directive 92/49/CEE et le représentant chargé du règlement des sinistres n'est pas considéré comme un établissement au sens de l'article 2, point c), de la directive 88/357/CEE ni

— comme un établissement au sens de la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (*) — en ce qui concerne le Danemark,

— comme un établissement au sens du règlement (CE) n° 44/2001 — en ce qui concerne les autres États membres.

(*) JO C 27 du 26.1.1998, p. 1 (version consolidée).»

3) À l'article 5, paragraphe 1, point a), le point 2) ii) est supprimé.

4) L'article suivant est inséré:

«Article 6 bis

Organisme central

Les États membres prennent toutes les mesures appropriées pour faciliter la fourniture, en temps utile, aux victimes, à leurs assureurs ou à leurs représentants légaux des données de base nécessaires au règlement des sinistres.

Ces données de base sont, le cas échéant, mises à disposition sous forme électronique dans un dépôt central dans chaque État membre et sont accessibles aux parties concernées par le sinistre, à leur demande expresse.»

Article 6

Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 11 juin 2007. 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 peuvent, conformément au traité, maintenir ou mettre en vigueur des dispositions qui sont plus favorables à la personne lésée que les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive.

3. 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 jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 8

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 11 mai 2005.

Par le Parlement européen

Le président

J. P. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil

Le président

N. SCHMIT