

Avis sur la proposition de troisième directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs⁽¹⁾

(89/C 159/04)

Le 16 janvier 1989, le Conseil a décidé, conformément à l'article 100 A du Traité instituant la Communauté économique européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 5 avril 1989 (rapporteur: M. Speirs).

Le 26 avril 1989, au cours de sa 265^e session plénière, le Comité économique et social a adopté l'avis suivant à l'unanimité (une abstention).

Le Comité accueille favorablement la proposition de la Commission sous réserve des observations suivantes.

bres sont tenus d'obliger l'un ou l'autre à indemniser la victime sans délai.

1. Observations générales

1.1. Le Comité accueille favorablement la proposition de directive dans la mesure où elle poursuit les actions entreprises dans le cadre des deux premières directives sur l'assurance automobile en vue de promouvoir la libre circulation des véhicules et de leurs passagers et d'améliorer la couverture de l'assurance et du Fonds de garantie pour les victimes d'accidents dans toute la Communauté. Cependant, pour des raisons de clarté, il faudrait améliorer le libellé de certains articles.

1.3. Le Comité comprend que la proposition de la Commission a pour base le principe du système de la carte verte, c'est-à-dire la couverture minimale obligatoire requise par la législation du pays visité (cf. annexe). Il note que la Commission n'a pas retenu la possibilité d'exiger que les polices d'assurance automobile établies dans les États membres qui imposent des niveaux de couverture obligatoire élevés étendent ce niveau de couverture à l'ensemble de la Communauté, sans tenir compte du niveau de couverture (inférieur) requis par la législation du pays visité. Le Comité peut souscrire à l'approche adoptée par la Commission à la condition que celle-ci suive de près la progression de la mise en application des niveaux de couverture obligatoire minimale prescrits à l'article 1.2 de la deuxième directive sur l'assurance automobile (84/5/CEE) (à savoir une couverture minimale d'un montant de 350 000 Écus par victime ou un montant global minimal de 500 000 Écus pour les dommages corporels quel que soit le nombre de victimes et de 600 000 Écus pour les dommages corporels et matériels causés lors d'un seul et même sinistre).

1.2. Les principales dispositions de la proposition de directive peuvent être résumées comme suit :

- a) Les passagers autres que le conducteur et les passagers qui ont pris place en connaissance de cause et de leur plein gré dans un véhicule volé, doivent être couverts par l'assurance de la responsabilité civile. (Dans certains pays, la couverture passagers n'est pas obligatoire à l'heure actuelle.)
- b) Les États membres doivent veiller à ce que les polices d'assurance de la responsabilité civile automobile garantissent la couverture minimale requise par les législations de tous les États membres. Ainsi, toute police d'assurance de la responsabilité civile automobile devrait, à l'avenir, garantir une couverture sur l'ensemble du territoire communautaire, sur la base d'une prime unique.
- c) Les Fonds de garantie institués, notamment pour indemniser les victimes de conducteurs non assurés, ne doivent pas exiger que ces victimes établissent tout d'abord que la partie non assurée responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer l'indemnisation.
- d) En cas de litige entre un assureur et le Fonds de garantie quant à savoir lequel d'entre eux doit indemniser la victime d'un accident, les États mem-

1.4. Il semblerait que la proposition de mettre fin au principe d'une couverture par État soit la plus controversée. Le Comité approuve l'approche que la Commission a adoptée. Les compagnies d'assurances ajusteront bien entendu les primes pour les véhicules qui ne quitteront probablement pas leur pays d'origine.

1.5. Il apparaît que la deuxième directive n'est pas encore intégralement mise en œuvre dans tous les États membres. La Commission devrait prendre toutes les mesures nécessaires afin de garantir le respect de l'esprit et de la lettre de la loi.

1.6. Il semble que la Commission et les pays qui ont déjà signifié qu'ils étaient d'accord d'appliquer les dispositions des 1^{re} et 2^e directives sur la base de la réciprocité discutent actuellement d'un éventuel élargissement en vue de se conformer aux termes de cette directive-ci. Le Comité encourage la Commission à

⁽¹⁾ JO n° C 16 du 20. 1. 1989, p. 12.

poursuivre ces discussions activement afin d'en garantir une mise en œuvre rapide, notamment par les pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE).

1.7. La Commission devrait prendre toutes les mesures possibles pour garantir que les Fonds de garantie payent l'indemnisation dont ils sont responsables sans délai une fois la responsabilité établie, et le montant de l'indemnisation déterminé.

1.8. Le Comité demande à la Commission de veiller à ce que les compagnies d'assurances, dans leurs contrats, puissent uniquement prendre en considération les facteurs qui ont une incidence sur les risques, et non la nationalité des clients.

2. Observations particulières

2.1. Article 1^{er}

Le Comité peut approuver cet article dans son ensemble. La Commission devrait garantir que soient également couvertes les personnes obligées de monter dans un véhicule contre leur gré.

2.2. Article 2

L'utilisation conjointe des mots « cette même prime unique » et « au moins la couverture requise par la législation de chacun des États membres », fait que le sens de cet article n'est pas clair. Il conviendrait de le

rédigier différemment, en accord avec le paragraphe 1.3 ci-dessus, afin qu'il y soit bien précisé que la couverture à laquelle il est fait référence est la couverture minimale obligatoire requise par la législation dans chacun des autres États membres, étant entendu que rien n'empêche l'assureur de fournir une couverture supplémentaire.

2.3. Article 3

L'accent mis sur l'impossibilité ou le refus d'indemniser complique la question. Il conviendrait de bien préciser que cet article ne s'applique qu'une fois la responsabilité et le montant de l'indemnisation à payer établis, soit par un tribunal soit par accord entre les parties concernées.

2.4. Article 4

Cet article devrait être remanié de manière à préciser que les États membres doivent mettre en place un mécanisme dans la mesure où il n'en existe pas encore pour désigner celle des parties qui est tenue d'indemniser la victime dans un premier temps. La Commission devrait agir auprès des États membres, afin que les victimes soient indemnisées rapidement et de manière appropriée.

2.5. Article 5

Il y a lieu de modifier le libellé de cet article afin qu'il y soit clairement établi que la directive entre en vigueur un an après son adoption par le Conseil.

Fait à Bruxelles, le 26 avril 1989.

Le Président
du Comité économique et social
Alberto MASPRONE

ANNEXE

Assurance automobile obligatoire dans les États membres au 1^{er} janvier 1989

État membre	Dommages corporels par sinistre		Dommages corporels par victime		Dommages matériels	
	Monnaie nationale	Écus	Monnaie nationale	Écus	Monnaie nationale	Écus
Belgique	Montant illimité		Montant illimité		Montant illimité (sauf en cas d'incendie et d'explosion)	
Danemark	60 millions de Dkr	7 514 136	50 millions de Dkr	6 261 780	5 millions de FB	115 940
RFA	1,5 million de DM	721 848	1 million de DM	481 232	10 millions de Dkr	1 252 356
Grèce	10 millions de DR	62 965			400 000 DM	192 493
Espagne			8 millions de Ptas	58 024	2 millions de DR	12 593
France			5 millions de FF	722 871	2,2 millions de Ptas	15 957
Irlande	Montant illimité		Montant illimité		3 millions de FF	433 723
Italie	500 millions de LIT	333 544	300 millions de LIT	200 127	40 000 IRL £	51 672
Luxembourg	Montant illimité		Montant illimité		50 millions de LIT	33 355
					Montant illimité (sauf en cas d'incendie et d'explosion)	
					50 millions de FL	1 159 396
Pays-Bas	2 millions de FL (y compris dommages matériels)	855 334				
Portugal	20 millions d'ESC (y compris dommages matériels)	122 236	12 millions d'ESC (y compris dommages matériels)	73 342		
Royaume-Uni	Montant illimité		Montant illimité		250 000 £	360 288

Notes: — Taux de conversion en Écus en vigueur au 30 septembre 1987 (montants arrondis à l'unité supérieure ou inférieure la plus proche).

— La France, la République fédérale d'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et le Portugal appliquent des montants supérieurs pour certaines catégories de véhicules. La Grèce et l'Italie appliquent des montants inférieurs pour toutes les motocyclettes ou pour certaines d'entre elles.

Source: Commission des CE.