



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 30.4.2004
COM(2004) 351 final

2002/0124 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une 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 du Parlement européen
et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des
véhicules automoteurs
(cinquième directive d'assurance automobile)**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une 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 du Parlement européen
et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des
véhicules automoteurs
(cinquième directive d'assurance automobile)**

1. HISTORIQUE

- Le 7 juin 2002, la Commission a adopté une proposition de directive modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs¹. Cette proposition a été soumise au Conseil et au Parlement européen à la même date.
- Lors de sa session plénière des 26 et 27 février 2003², le Comité économique et social a rendu un avis favorable sur la proposition avec certaines réserves.
- Lors de sa session plénière du 22 octobre 2003, le Parlement européen a adopté une résolution législative³ portant avis du Parlement européen sur la proposition de la Commission.
- Le 26 avril 2004, le Conseil a adopté la position commune⁴ qui fait l'objet de la présente communication.

2. OBJET DE LA PROPOSITION

La proposition vise à réviser les directives d'assurance automobile existantes en vue:

- (1) d'actualiser et de renforcer la protection qu'offre l'assurance obligatoire aux victimes d'accidents causés par un véhicule automobile;
- (2) de combler certaines lacunes et de clarifier certaines dispositions de ces directives afin d'assurer une plus grande convergence de leur interprétation et de leur application par les États membres;

¹ COM(2002) 244 final – 2002/0124 (COD), JO C 227 E du 24.9.2002, p. 387-392.

² JO C 95 du 23.4.2003, p. 45-47.

³ PE A5-0346/03/fin. Rapporteur W. Rothley.

⁴ JO...

- (3) d'apporter une solution aux problèmes qui se posent fréquemment afin de créer un marché unique plus efficace dans le secteur de l'assurance automobile.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE

3.1. Considérations générales

- 3.1.1. La position commune adoptée à la majorité qualifiée par le Conseil conserve l'essentiel de la proposition de la Commission (dénommée ci-après «*la proposition*») et apporte certaines améliorations sur certains points. Premièrement, elle incorpore, intégralement ou dans leur esprit, tous les amendements du Parlement qui avaient été acceptés par la Commission en session plénière. Deuxièmement, elle tient compte, dans certains cas importants, des préoccupations exprimées dans d'autres amendements du Parlement et apporte des solutions allant dans le même sens, même s'ils ne correspondent pas exactement à ces amendements. Enfin, la position commune aborde également certaines questions techniques que le Parlement n'avait pas soulevées.
- 3.1.2. Les principales modifications introduites dans la position commune par comparaison avec la proposition sont commentées en détail ci-après. Elles sont classées en deux grandes catégories: les modifications qui répondent aux amendements du Parlement et les autres modifications introduites par le Conseil.

3.2. Modifications correspondant aux amendements du Parlement

- 3.2.1. La position commune tient compte, intégralement ou dans leur esprit, des amendements adoptés par le Parlement en première lecture et acceptés par la Commission. Ces amendements sont les suivants:
- Amendements 5 et 20 (représentant chargé du règlement des sinistres): La position commune (considérant 22 et article 4) reflète le contenu des deux amendements du Parlement. Ils visent à éviter que l'extension à tous les accidents de l'obligation pour l'entreprise d'assurance de désigner un représentant chargé du règlement des sinistres dans chaque État membre – comme le prévoit la proposition – n'entraîne un chevauchement avec le système actuel des bureaux de carte verte pour le règlement des accidents et n'entrave son bon fonctionnement.
 - Amendements 7 et 21 (Cohérence entre la quatrième directive d'assurance automobile et le règlement n° 44/2001 du Conseil): La position commune, qui tient compte de ces amendements, modifie l'article 5 de la proposition et introduit une modification de l'article 4, paragraphe 8, de la quatrième directive d'assurance automobile. Elle ajoute à l'article 4, paragraphe 8, en plus de la référence à la «*Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale*», une nouvelle mention du règlement du Conseil n° 44/2001 du 22 décembre 2000. Ce règlement, qui a remplacé la convention de Bruxelles en ce qui concerne tous les États membres (à l'exception du Danemark), a été adopté après la quatrième directive d'assurance automobile et n'était donc pas mentionné dans celle-ci. La référence aux deux instruments juridiques, la Convention et le règlement, est donc désormais nécessaire.

- Amendement 14 (Dommages corporels causés par un véhicule non identifié): La position commune (article 2) modifie la proposition et tient compte de l'esprit de cet amendement. Elle dispose que les conditions dans lesquelles les dommages corporels sont considérés comme importants sont déterminées conformément à la législation des États membres et spécifie, comme le recommandait le Parlement, que les États membres peuvent tenir compte du fait que les lésions ont nécessité des soins hospitaliers.
- Amendement 18 (Attestation relative aux sinistres): Comme le demandait cet amendement, l'article 4 de la position commune prévoit que l'attestation de sinistres doit être fournie par l'entreprise d'assurance à tout moment à la demande du preneur.

3.2.2. La position commune contient également d'autres modifications qui tiennent compte des préoccupations exprimées dans d'autres amendements du Parlement et qui vont donc dans le même sens, même si la solution retenue par le Conseil ne coïncide pas exactement avec ces amendements:

- Amendements 25, 27 et 28 (Montants minimaux de garantie): La position commune (article 2) tient compte dans une large mesure des demandes du Parlement concernant la majoration des montants minimaux de garantie. En effet, le montant minimal pour les dommages corporels est porté à cinq millions d'euros par sinistre, comme le demandait le Parlement, bien que le montant minimum pour les dommages matériels ait été fixé à un million d'euros par sinistre et non pas à deux millions d'euros comme demandé. En outre, la position commune offre aux États membres la faculté de fixer un montant minimum d'un million d'euros par victime. La demande du Parlement de prévoir une période transitoire de cinq ans a été retenue dans la position commune.
- Amendements 11 et 26 (Dérogation à l'obligation d'assurance en faveur de certains véhicules spéciaux): La première directive d'assurance automobile autorise les États membres à accorder une dérogation à l'obligation d'assurance en faveur de certaines catégories spéciales de véhicules. La proposition voulait éliminer cette dérogation parce que, après Schengen, si l'un de ces véhicules franchit la frontière, il n'est pas possible de garantir le droit des autres États membres d'exiger à l'entrée la possession d'une carte verte valide ou d'une assurance-frontière pour indemniser les victimes potentielles comme le prévoit la directive. Toutefois, la position commune (article 1^{er}, paragraphe 3, sous b et article 5, paragraphe 2) a conservé cette dérogation suivant les amendements 11 et 26 du Parlement, mais en introduisant un mécanisme pour garantir l'indemnisation des victimes de sinistres causés par ces véhicules soit dans l'État membre dans lequel ils sont habituellement stationnés, soit dans n'importe quel autre État membre. Cette dérogation peut être révisée après cinq ans sur la base de l'expérience acquise à la suite de son application. Enfin, pour tenir compte de cette modification, la position commune supprime le point 2(ii) de l'article 5, paragraphe 1, de la quatrième directive d'assurance automobile, mais conserve le point 5(ii) de l'article 5, paragraphe 1, de la même directive. En d'autres termes: sur ce point, la position commune respecte l'esprit de la demande du Parlement et tient compte en même temps de la préoccupation de la proposition de garantir une protection totale aux victimes de sinistres causés par ces véhicules.

3.3. Autres modifications introduites par le Conseil dans la position commune

La position commune a également introduit les modifications suivantes qui n'avaient pas été demandées par le Parlement:

- Indemnisation des victimes de sinistres causés par des véhicules dispensés de l'obligation d'assurance conformément à l'article 4, point a, de la première directive d'assurance automobile: la position commune (article 1^{er}, point 3, sous a) dispose que les victimes d'accidents causés par des véhicules dispensés de l'obligation d'assurance conformément à l'article 4, point a, de la première directive d'assurance dans l'État membre dans lequel le véhicule a son stationnement habituel doivent être dûment indemnisées par les autorités ou organismes désignés par l'État membre. La première directive d'assurance automobile prévoyait également l'indemnisation des victimes de sinistres causés à l'étranger par de tels véhicules, mais pas des victimes de sinistres survenant dans l'État membre d'immatriculation. La position commune prévoit en outre que la Commission publiera la liste des catégories de véhicules concernés par cette dispense et des autorités ou des organismes chargés de l'indemnisation. Ces modifications renforcent la protection des victimes.
- Champ d'application géographique des directives d'assurance automobile: Afin de préciser le champ d'application géographique des directives d'assurance automobile conformément à l'article 299 du traité, la position commune (article 1^{er}, point 4) supprime la référence au «*territoire non européen*» des États membres aux articles 6 et 7, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE.
- Piétons et cyclistes: La position commune (article 4, point 2) ne suit pas totalement la Proposition en ce qui concerne la protection des piétons et des cyclistes. Toutefois, le nouveau libellé de cette disposition souligne que l'assurance obligatoire du véhicule automobile impliqué doit couvrir les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés dans la mesure où ils ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Cette disposition s'inspire d'un projet d'amendement qui a été envisagé par la commission juridique du PE, mais qui n'a finalement pas été retenue.

4. CONCLUSIONS

La Commission estime que la position commune reprend les éléments clés de la proposition de la Commission et des amendements du Parlement européen qui avaient été acceptés par la Commission. Elle recommande donc cette position commune au Parlement européen.