

AVANT-PROPOS

Depuis sept ans, Trèves est le lieu d'échanges d'idées sur une multitude de sujets liés à la circulation routière. L'Institut peut se féliciter du fait que certaines de ses propositions ont été reprises dans le cadre des quatrième et cinquième directives automobile.

Toutefois, des questions continuent à susciter de profondes interrogations, pouvant donner lieu dans certains pays à une réticence certaine (ex. l'harmonisation de l'indemnisation du dommage corporel ou la protection des usagers faibles), ou ont fait l'objet d'un consensus sans pourtant avoir été consacrées par la législation européenne. De plus, au cours des derniers colloques, d'autres sujets sont venus alimenter les réflexions de Trèves.

L'Institut a donc jugé opportun de recenser dans une liste non exhaustive l'ensemble de ces thèmes, qui servira de base aux discussions lors du Congrès de Trèves VII et qui pourrait être rassemblé dans un projet de 6^{ème} Directive. Ce texte vise d'une part à permettre aux participants de mieux prendre connaissance des thèmes qui seront abordés au cours de ce congrès et, d'autre part, de voir si la position des uns et des autres a pu évoluer sur tel ou tel sujet.

Si un consensus se dégage sur tel ou tel thème, les autorités européennes – Commission et Parlement – pourront être invitées à envisager les outils juridiques qui leur paraîtront les plus adéquats pour mettre en œuvre les propositions qui auront été retenues ou à lancer des études plus approfondies sur tel ou tel sujet.

PROJET DE 6EME DIRECTIVE AUTOMOBILE

L'ETENDUE DE L'ASSURANCE OBLIGATOIRE	
Considérant	Proposition de texte
La directive 72/166/CEE considère que l'objet de l'assurance automobile est de garantir la responsabilité civile découlant de l'utilisation d'un véhicule terrestre à moteur. La directive 84/5/CEE précise que la garantie doit obligatoirement concerner les dommages matériels et corporels. Si les Etats demeurent libres de définir le champ d'application des risques couverts, il apparaît que l'objet de la garantie est d'indemniser les dommages subis par les victimes. Tel n'est pas le cas des dommages et intérêts non compensatoires qui, s'ils sont intégrés dans le droit de tel pays membre, doivent être supportés par le seul responsable et non la collectivité des assurés.	<p style="text-align: center;"><i>Article 1^{er}</i></p> <p>L'article 1^{er} de la directive 84/5/CEE est complété comme suit :</p> <p><i>L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels. Elle ne prend pas en charge les dommages et intérêts non compensatoires qui restent supportés par le responsable.</i></p>

L'INDEMNISATION DES VICTIMES FAIBLES

Considérant	Proposition de texte
<p>L'obligation faite aux Etats membres de mettre en place une obligation d'assurance de responsabilité civile relevant de circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) par la directive 72/166/CEE vise à protéger les victimes d'accident de la circulation. Les piétons, cyclistes, passagers transportés et autres usagers de la route non motorisés, considérés comme des victimes faibles, ont besoin d'une protection encore plus accrue. C'est pourquoi la directive 2005/14/CE a souhaité généraliser en Europe l'indemnisation des victimes non conductrices en précisant que l'assureur de responsabilité civile doit couvrir les dommages subis par les piétons, cyclistes et autres usagers non motorisés dans la mesure où l'application des règles du droit civil national leur accorde ce droit. Pour compléter ce dispositif, il convient de préciser que l'indemnisation de ces victimes par l'assureur de responsabilité civile est indépendante de l'existence d'une faute du conducteur du véhicule automoteur, et donc de la responsabilité civile.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Article 2</i></p> <p>L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE indemnise les piétons, cyclistes, passagers transportés et autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur, ont subi des dommages corporels.</p> <p>Seule peut être opposée au bénéficiaire et a pour effet d'entraîner la suppression ou la réduction de son droit, la faute d'une particulière gravité de la victime.</p> <p>En l'absence d'assurance couvrant le véhicule, le droit à indemnisation est exercé directement contre l'organisme créé dans chaque Etat membre conformément au point 4 de l'article 1^{er} de la directive 84/5/CEE et selon les règles en vigueur dans cet Etat.</p>

LE SORT DES CONDUCTEURS

Considérant	Proposition de texte
<p>L'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile mise en place par la directive 72/166/CEE couvre les dommages subis par les tiers, à la suite d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur. Ainsi, le conducteur, seul impliqué dans un accident de la circulation, ne peut obtenir indemnisation de ses dommages corporels au titre de l'assurance de responsabilité civile automobile, en l'absence de tiers responsable¹. L'extension de l'obligation d'assurance aux dommages corporels subis par les conducteurs permet de remédier à cette situation. Cependant, cette nouvelle obligation d'assurance ne suivrait pas le même régime que celui de l'obligation d'assurance instaurée par la directive 72/166/CEE.</p>	<p><i>Article 3-1</i></p> <p>Chaque État membre prend toutes les mesures utiles, sous réserve de l'application de l'article 4 de la directive 72/166/CEE², pour que les dommages corporels subis par le conducteur du véhicule automoteur soient couverts par une assurance rattachée à celle visée par l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE.</p>
<p>Ainsi, les minima de garantie fixées par l'article 1^{er} de la directive 84/5/CEE et remplacées par celles l'article 2 de la directive 2005/14/CE ne s'appliquent pas aux dommages corporels subis par les conducteurs à la suite d'un accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur sans tiers responsable. La prise en charge de ces indemnisations doit obéir à des règles propres visant à la protection de ces catégories de victimes. C'est pourquoi, des minima de garantie spécifiques doivent être mis en place dans le cadre de l'obligation d'assurance visée au précédent article. Ces minima de garantie doivent être calculés hors prestations versées par les organismes de sécurité sociale.</p>	<p><i>Article 3-2</i></p> <p>Sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les Etats membres, chaque Etat membre exige que les montants pour lesquels l'assurance obligatoire visée au précédent alinéa s'élèvent à un montant minimal de couverture d'un million d'EUR par victime, en dehors des prestations versées par les organismes de sécurité sociale.</p>
<p>Cependant, les principales conditions de garantie prévues par les articles 2 et 3 de la directive 84/5/CEE s'appliquent à cette nouvelle obligation d'assurance.</p> <p>Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, les Etats peuvent cependant prévoir des exclusions légales de garantie.</p>	<p><i>Article 3-3</i></p> <p>Chaque Etat membre a la faculté d'organiser les conditions légales excluant de l'assurance visée à l'article 2-1 de la présente directive, l'utilisation ou la conduite de véhicules par des personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées, ou - non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné, ou - qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule concerné, ou - sous l'empire d'un état d'un état

¹ En France, les accidents de la circulation impliquant un seul véhicule sans piéton représentaient en 2004 20,3 % des blessés et 38,4 % des tués. En métropole, un accident sur cinq se produit sans tiers en cause (ONIRS).

² Article qui dresse la liste des dérogations possibles à l'obligation d'assurance prévue à l'article 3 de la directive 72/166/CEE.

alcoolique ou sous l'influence de stupéfiants.

LES ENSEMBLES ROUTIERS

Considérant	Proposition de texte
<p>Les ensembles routiers représentent un pourcentage significatif de la circulation internationale. La directive 72/166/CE prévoit que tout véhicule terrestre à moteur, y compris les remorques, est soumis à l'obligation d'assurance. Cependant, il ressort du rapport remis par la Commission européenne le 19 décembre 2005 que les règles d'assurance et de responsabilité concernant les remorques ne sont pas harmonisées au sein de l'Union européenne et ce d'autant plus que certains Etats membres rencontrent des problèmes particuliers liés à l'identification du responsable lorsque le tracteur et la remorque portent des plaques d'immatriculation différentes. Afin de protéger les victimes d'accidents de la circulation impliquant des ensembles routiers, la question de l'indemnisation doit être indépendante de la question de l'identification de l'assureur qui doit intervenir (assureur de la remorque ou assureur du tracteur).</p> <p>Les difficultés rencontrées proviennent du fait que trois aspects importants de la question sont traités différemment par les Etats Membres :</p> <ul style="list-style-type: none">- l'immatriculation des remorques- l'obligation d'assurance des remorques- la responsabilité en cas d'accident impliquant une remorque tractée <p>Dans le souci de trouver une solution qui prenne au mieux en compte les situations existantes, le schéma repose sur deux axes :</p> <ul style="list-style-type: none">- tout d'abord permettre à la victime de s'adresser à l'un ou l'autre des assureurs d'un ensemble articulé,- ensuite prévoir, le cas échéant, un recours de l'assureur ayant indemnisé la victime contre l'autre assureur de l'ensemble articulé.	<p style="text-align: center;"><i>Article 4</i></p> <p>Chaque Etat membre prend les mesures utiles pour que les remorques visées à l'article 1.1 de la directive 72/166/CEE, sans préjudice des solutions existantes pour les remorques portant la même immatriculation que le véhicule tracteur, fassent l'objet d'un contrat d'assurance de responsabilité civile conforme à l'article 3.1 de la même directive.</p> <p>Chaque Etat membre prend les mesures utiles pour que, lorsqu'un ensemble routier, c'est-à-dire composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque, est impliqué dans un accident de la circulation, la personne lésée puisse, à son choix, exercer l'action directe que lui attribue l'article 4 quinquies de la directive 90/232/CEE contre l'assureur du véhicule tracteur ou contre l'assureur de la remorque, l'assureur saisi de l'action devant dans un premier temps assumer la responsabilité de l'ensemble du véhicule articulé à l'égard de la personne lésée, pour le compte de qui il appartiendra.</p> <p>L'assureur de l'une des parties d'un ensemble routier qui aura pris en charge l'indemnisation des personnes lésées, que ce soit l'assureur du véhicule tracteur ou celui de la remorque, disposera, le cas échéant, d'un droit de recours contre l'assureur de l'autre partie de l'ensemble articulé, ou contre toute autre partie qui portera finalement la responsabilité des dommages.</p>

LE RECOURS DES ORGANISMES SOCIAUX	
Considérant	Proposition de texte
<p>En mettant en place le système des représentants, des organismes d'information et d'indemnisation, la quatrième directive automobile 2000/26/CE a entendu faciliter l'indemnisation des personnes lésées par un accident de la circulation. Or, pour calculer le montant revenant à la victime, l'assureur ou l'organisme d'indemnisation doit avoir connaissance des débours engagés par les organismes sociaux. Dès lors, il apparaît logique de permettre à ces derniers de se faire rembourser par le représentant de l'assureur. A cette fin, il convient de modifier la définition de la personne lésée figurant dans la directive 72/166/CE.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Article 5</i></p> <p>Le point 2 de l'article 1^{er} de la directive 72/166/CE est modifié comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - personne lésée : toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules ; sont assimilés à la personne lésée les organismes qui, par obligation légale, conventionnelle ou statutaire, servent des prestations à la personne lésée.

LA PRESCRIPTION	
Considérant	Proposition de texte
<p>L'article 4 <i>quinquies</i> de la directive 90/232/CEE dispose 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'assurance couvrant la responsabilité civile de la personne responsable. Ce droit d'action directe se prescrit dans un délai de 4 ans à compter de l'accident³.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Article 6</i></p> <p>A l'article 4 <i>quinquies</i> de la directive la directive 90/232/CEE, sont ajoutés les paragraphes suivants :</p> <p>Ce droit d'action directe à l'encontre de l'entreprise d'assurance couvrant la responsabilité civile de la personne responsable se prescrit par quatre ans à compter de la date de l'accident.</p> <p>Ce délai est suspendu dès que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la personne lésée présente sa demande d'indemnisation, soit directement à l'entreprise d'assurance couvrant la personne ayant causé l'accident, soit à son représentant chargé du règlement des sinistres. La suspension du délai de prescription s'applique jusqu'à ce que cette entreprise d'assurance ou son représentant

³ Le moment à partir duquel le délai de prescription commence à courir est réglementé objectivement dans de nombreux États membres : la prescription commence le jour de la survenance de l'accident ou de la manifestation plus tardive du dommage (Italie, Espagne, France). Dans d'autres États, le commencement de la prescription est déterminé au regard de critères subjectifs : la prescription ne commence à courir qu'à partir du moment où la personne lésée a connaissance des circonstances motivant sa demande et du débiteur de l'indemnisation (Allemagne, Autriche, Pays-Bas et Finlande). Souvent, les États où le commencement de la prescription est subjectif fixent des délais de prescription maximaux déterminés au regard de critères objectifs, de sorte que les droits à réparation s'éteignent en tout état de cause par exemple à la fin d'une période de dix ans à compter de l'accident (Allemagne pour les dommages matériels) ou d'une période trente ans (Autriche, Allemagne pour les dommages corporels), même si la personne lésée ne connaît par exemple toujours pas la personne ayant causé l'accident.

chargé du règlement des sinistres présente une offre d'indemnisation motivée dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et le dommage a été quantifié, ou a donné une réponse motivée dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié, conformément à l'article 4, paragraphe 6, de la directive 2000/26/CE ou,

- la personne lésée présente une demande d'indemnisation à l'organisme d'indemnisation dans l'État membre où elle réside, et ce jusqu'à ce que l'organisme d'indemnisation cesse d'intervenir, conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2000/26/CE.

Par suspension du délai de prescription, il faut entendre arrêt de la comptabilisation du délai de prescription puis reprise lorsque l'assureur a répondu à la demande d'indemnisation qui lui est présentée ou lorsque l'organisme d'indemnisation notifie qu'il n'intervient plus.

L'entreprise d'assurance couvrant la personne ayant causé l'accident ou son représentant chargé du règlement des sinistres est tenue d'informer la personne lésée sans délai par écrit ou sur un support de données durable de la prescription du droit d'action directe dès que celle-ci a déclaré son dommage.