

# Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA)

Date : 25 octobre 2007  
Auteur : Sylvie Chanh  
Objet : **Journées européennes sur le droit de la circulation routière – Trèves VIII**  
*17 au 19 octobre 2007*

Pour cette 8<sup>ème</sup> édition des Journées européennes sur le droit de la circulation routière qui s'est déroulée du 17 au 19 octobre 2007, le Président de l'Institut pour le droit européen de la circulation, Willi Rothley a accueilli les quelques 350 participants issus d'une vingtaine de pays différents en un lieu riche de symboles, le Centre des Congrès Robert Schumann du Parlement européen sis au Luxembourg.

## **1 Ouverture solennelle – L'Union européenne et le droit de la circulation**

En guise d'introduction, Jean-Claude Bonichot, Membre de la CJCE, rappelle que la liberté de circulation est un droit fondamental défendu par l'UE.

Les décisions rendues par la CJCE démontrent une volonté de lutter contre les entraves à cette liberté via un encadrement des obligations liées à l'immatriculation du véhicule, à la fiscalité applicable à chaque Etat membre... En outre, la liberté de circulation suppose une reconnaissance mutuelle des permis de conduire (un Etat membre ne peut refuser de reconnaître un permis de conduire délivré par un autre Etat membre), l'application de sanctions repressives, le rapprochement des régimes de responsabilité civile et d'assurance (opéré par les 5 directives automobile dans un souci de protéger les victimes d'accident de la circulation).

Il n'en demeure pas moins que l'expression de cette liberté de circulation comporte certaines limites eu égard à la notion d'exigence impérieuse résultant de l'intérêt général, au commerce inter-communautaire, à la libre circulation des marchandises... De manière générale, la Cour s'attache au caractère proportionnel des restrictions apportées aux droits fondamentaux autres que la liberté de circulation.

## **2 Questions posées par la 5<sup>ème</sup> directive**

Alain Pire, Secrétaire général du Conseil des bureaux (CoB) et Vice Président de l'Institut pour le droit européen de la circulation, rappelle l'objectif guidant la 5<sup>ème</sup> directive du 11 mai 2007 : améliorer et moderniser la couverture des victimes d'accidents de la circulation. Si seulement 10 Etats membres ont respecté l'échéance de transposition, la majorité des Etats a prévu de la transposer avant la fin de l'année 2007.

Ce texte soulève néanmoins une série d'interrogations ; celles-ci concernent :

- La modification du concept de stationnement habituel : selon une décision rendue par la CJCE en 1992, lorsqu'un véhicule porte une plaque d'immatriculation régulièrement délivrée mais fautive, le véhicule est considéré avoir son stationnement habituel dans l'Etat membre ayant délivré cette plaque. Par suite, le bureau d'un Etat membre sans lien avec le véhicule pouvait être appelé en garantie. Cette situation étant insatisfaisante, le CoB a proposé de revoir la définition du stationnement habituel en considérant que lorsque la plaque ne correspond pas ou plus au véhicule, le stationnement habituel est le lieu de survenance de l'accident. Cette solution a été retenue par la Commission européenne et le Conseil ; la Commission européenne a cependant précisé que cette notion devait être interprétée de manière extensive, de sorte qu'une plaque temporaire

expirée doit être considérée comme une plaque ne correspondant pas ou plus au véhicule.

- Le contrôle de l'assurance : la 1<sup>ère</sup> directive de 1972 dispose que les Etats membres doivent s'abstenir de contrôler les véhicules dont la plaque provient d'un Etat membre ou d'un Etat tiers dès lors qu'il provenait d'un pays membre de l'Union européenne mais autorisait le contrôle par sondage de ces derniers. La 5<sup>ème</sup> directive complète cette disposition en permettant aux Etats membres de contrôler de manière non systématique le respect de l'obligation d'assurance. Ainsi, ils peuvent désormais contrôler les deux catégories de véhicules, à condition que ce ne soit pas de manière systématique. Cette nouvelle situation soulève la question de la preuve de l'assurance, la carte verte n'étant plus délivrée dans plusieurs Etats. Certains pensent que la plaque constitue la preuve de l'assurance ; d'autres, que les autorités sont en droit de demander une preuve d'assurance telle que la carte verte. Or, cette question est intimement liée à la lutte contre la non assurance. Le CoB va interroger la Commission européenne sur ce point.
- Actualisation des minima de garantie : 12 Etats membres ont opté ou vont opter pour la mise en place d'une période transitoire.
- Véhicule expédié d'un Etat membre vers un autre : le véhicule n'est pas considéré comme exporté dès lors qu'il ne sort pas de l'UE. Pour faciliter les démarches de souscription d'un contrat d'assurance RC d'un véhicule expédié d'un Etat membre vers un autre, l'Etat membre de destination est réputé être celui où le risque est situé pour une période de 30 jours à compter de sa livraison. Selon la Commission européenne, le stationnement habituel de ce véhicule demeure néanmoins l'Etat de la plaque de sorte que le bureau de cet Etat en est le garant. Le CoB a attiré l'attention de cette dernière sur les problèmes pratiques de cette solution, non seulement au niveau de la couverture mais également du fonctionnement de l'organisme d'information.
- Attestation de sinistralité : la directive impose à l'assureur de délivrer une attestation de sinistralité sur les 5 dernières années d'assurance du souscripteur dans les 15 jours à compter de sa demande. Cependant, elle ne prévoit pas une harmonisation de ce document. Or, selon le CoB, les différentes attestations de sinistralité doivent être comparables.
- Compétence judiciaire : la 5<sup>ème</sup> directive introduit un nouveau considérant, conférant à la victime un droit d'action directe contre l'assureur RC dans son pays de résidence. Cependant, elle ne prévoit aucune disposition dérogatoire aux règles relatives à la compétence judiciaire.

### **3 L'immatriculation internationale – un défi pour le marché intérieur**

Michael Nissen, représentant de l'ADAC allemand, souligne que l'immatriculation est un sujet qui entrave le marché intérieur, faute d'harmonisation en la matière. En outre, un quart des affaires en cours concerne l'article 30 du Traité dont 7 % sont liés aux problèmes d'immatriculation.

La plupart des plaintes ainsi déposées porte sur la taxe d'immatriculation et plus précisément la double imposition. Sur ce point, la CJCE rappelle que si les Etats membres sont libres de fixer le montant de la fiscalité, les pratiques ne doivent pas être discriminantes à l'égard des véhicules étrangers.

Les dispositions relatives aux conditions d'immatriculation relèvent du pouvoir souverain des Etats membres. Ainsi, les procédures d'immatriculation diffèrent dans chaque Etat, ce qui constitue des entraves administratives à la libre circulation des véhicules. Par exemple, depuis le printemps 2007, les citoyens séjournant plus de 3 mois en Espagne doivent immatriculer leur véhicule en Espagne. Au Portugal, le véhicule immatriculé dans un autre Etat membre doit

obligatoirement être conduit par son propriétaire, son conjoint ou un proche ; à défaut, le conducteur encourt une amende.

De même, les modalités relatives au contrôle technique relèvent de la souveraineté nationale, la directive de 1996 se contentant de préciser que cet examen est obligatoire.

Ceci étant, il conviendrait a minima de rendre plus accessibles les informations relatives à l'immatriculation dans chacun des Etats membres afin d'éviter tout malentendu. L'objectif final serait d'avoir une plaque d'immatriculation unique en Europe.

## **4 Après Rome II**

### **4.1 Structure et contexte de la Convention de la Haye du 4 mai 1971**

Hans van Loon, Secrétaire général de la Conférence de la Haye de droit international privé, rappelle que 67 Etats sont signataires d'une Convention de la Haye. Celle du 4 mai 1971 relative à la loi applicable aux accidents de la circulation, entrée en vigueur en 1975, compte 19 signataires dont 12 Etats membres. Celle-ci a ainsi permis de régler 99 % des litiges en dehors de toute procédure judiciaire. De surcroît, Hans van Loon souligne que certaines dispositions du règlement Rome II sont extraites de la Convention de la Haye de 1971, sans pour autant expressément s'y référer.

Cette convention, qui définit les règles relatives à la loi applicable aux accidents de la circulation, pose le principe de la *lex loci delicti* (article 3), les lois du lieu de l'immatriculation du véhicule ou de résidence de la victime pouvant néanmoins s'appliquer dans certaines hypothèses (article 4) :

- Dommages aux véhicules :
  - Véhicule seul impliqué : loi de l'Etat d'immatriculation du véhicule
  - Véhicule heurtant un autre véhicule : *lex loci delicti* (mais loi du lieu de l'immatriculation si les deux véhicules ont un lieu d'immatriculation identique)
- Dommages corporels aux passagers :
  - Véhicule seul impliqué : *lex loci* si la victime réside dans le pays de survenance de l'accident et loi de l'Etat d'immatriculation si le passager a sa résidence habituelle dans un Etat membre autre que le pays de survenance de l'accident
  - Véhicule heurtant un autre véhicule : *lex loci delicti* (mais loi du lieu de l'immatriculation si les deux véhicules ont un lieu d'immatriculation identique ; sauf si le lieu de résidence de la victime est le lieu de l'accident)
- Dommages corporels causés à des victimes extérieures au véhicule : *lex loci delicti*. Si le véhicule est seul impliqué, c'est la loi de l'Etat d'immatriculation qui s'applique, sous réserve que la victime réside dans ce même Etat. S'il existe plusieurs victimes extérieures au(x) véhicule(s), c'est la loi de l'Etat d'immatriculation qui s'applique, sous réserve que les véhicules soient immatriculés dans le même Etat et que toutes les victimes extérieures aient leur résidence habituelle dans ce même Etat.
- Dommages causés aux biens du véhicule :
  - Biens appartenant aux passagers : mêmes règles que pour les dommages corporels aux passagers
  - *Lex loci*

Rome II a adopté une approche différente de la loi applicable qui est comparable aux règles allemandes du EGBGB, en n'opérant pas de distinction entre les accidents de la circulation des

autres régimes de responsabilités délictuelles. Certes, les règles édictées par Rome II présentent l'avantage de la simplicité de présentation : application de la *lex loci delicti* sauf si l'Etat de résidence du responsable est le même que celui de la victime ou s'il existe des liens plus étroits. Cependant, celles-ci soulèvent une insécurité juridique, notamment du fait de la notion de « liens les plus étroits ». Les accidents de la circulation justifient en raison de leurs particularités des règles spécifiques. La Convention de la Haye a déjà fait ses preuves ces 30 dernières années. Elle est d'ailleurs recommandée par le CEA en 2006. Mais Alain Pire de préciser que cette prise de position du CEA en 2006 s'inscrivait dans un contexte différent fondée sur une volonté d'avoir une solution d'un moindre mal pour les assureurs : le projet de règlement Rome II visant à distinguer la loi applicable à la responsabilité de celle applicable à l'indemnisation.

Willi Rothley rappelle que toutefois, les accidents de la circulation constituent le champ d'application principal de Rome II de sorte qu'il sera difficile d'en faire une exception.

## **4.2 Le droit applicable en Europe (Convention de la Haye et Rome II)**

Le professeur Ansgar Staudinger, de l'Université allemande de Bielefeld, indique qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009, les sources juridiques relatives à la loi applicable aux accidents de la circulation seront multiples : la Convention de la Haye, Rome II, et le droit danois (Rome II n'étant pas d'application directe au Danemark). La Convention de la Haye sera néanmoins prioritaire sur Rome II pour les Etats qui en sont signataires. Or, selon l'un ou l'autre de ces textes, la loi désignée pour une même situation juridique diffère. De plus, les règles de la Convention de la Haye ne sont pas claires, en outre cette dernière ne définit pas la notion d'accident de circulation. De manière générale, cette Convention présente des faiblesses. C'est pourquoi, préférence devrait être donnée à Rome II, d'autant que cela correspondrait davantage à l'esprit du Marché unique.

## **5 Les dommages et intérêts non compensatoires**

### **5.1 Les dommages et intérêts non compensatoires en Europe : tradition, approches dogmatiques et nouvelles tendances**

Selon le professeur Ina Ebert de la Munchener Ruck, les dommages non compensatoires ou *punitive damages* se centrent plus sur l'auteur des dommages que la personne lésée. En Europe, si l'Irlande et la Grande Bretagne appliquent des *exemplary damages*, d'autres, tels que l'Italie ou l'Allemagne disposent de fondements similaires mais innommés permettant de sanctionner l'auteur du dommage par le paiement d'une amende non versée à l'Etat.

Aux Etats-Unis, il existe plusieurs manières de fixer le montant des *punitive damages* : la nature répréhensible du dommage, les relations entre le dommage et le *punitive damage*... Il convient de noter qu'il n'existe pas aux Etats-Unis de processus unique permettant d'encadrer les *punitive damages* et que, d'un Etat à l'autre, les modalités de versement diffèrent : par exemple, dans 20 Etats, le montant des *punitive damages* est versé à un Fonds de compensation des victimes. Mais en réalité, seules 3 % des plaintes sont traitées dans un cadre judiciaire et seules 6 % de ces dernières donnent lieu à des *punitive damages* d'un montant moyen de 25 000 \$. Parmi les affaires les plus médiatisées telles que l'affaire Mac Donald's, des 2,7 M\$ demandés, seuls 480 000 \$ ont été alloués à ce titre à la victime qui s'était brûlée avec le café ; dans l'affaire BMW, si 4 000 \$ ont été versées au titre des dommages compensatoires, 2 M\$ l'ont été pour les dommages non compensatoires.

En Europe, il existe une scission importante entre le droit privé et le droit pénal depuis le 19<sup>ème</sup> siècle. Mais des réflexions sont en cours dans bon nombre de pays (France, Royaume-Uni...) pour élargir le domaine des sanctions alors que le législateur américain tente au contraire de les encadrer.

## **5.2 Le dédommagement qui ne compense pas le préjudice**

Marco Bona, avocat italien, présente les premiers résultats d'une enquête menée sur les pratiques de 12 Etats membres en matière de dommages compensatoires et punitifs. Ces derniers démontrent que peu de pays appliquent les dommages punitifs afin de prendre en compte le mauvais comportement de l'auteur et ce, d'autant moins lorsqu'il s'agit d'un conducteur. Le rapport définitif de cette étude est en cours de finalisation.

## **5.3 Les dommages et intérêts non compensatoires : les options pour l'assureur**

Nicholas J. Roenneberg de la Munchener Ruck, expose le point de vue d'un réassureur sur l'application des dommages punitifs. Certains Etats américains interdisent la couverture de ces dommages pour des raisons liées notamment à la prévention. En Europe, ces dommages sont essentiellement alloués aux victimes d'harcèlement dans le cadre des relations de travail et plus rarement en cas de responsabilité du fait des produits défectueux ; il n'y a aucun précédent en matière d'accidents de la circulation. Ces dommages sont difficilement quantifiables par l'assureur. L'assureur peut en effet exclure la prise en charge de ces montants ou prévoir des clauses fixant des plafonds. Quoi qu'il en soit, en aucun cas, ces dommages non compensatoires sont rattachés à une assurance obligatoire. Et Willi Rothley de compléter : il n'y a aucun doute sur le fait que certaines législations comprennent d'ores et déjà l'aspect pénal dans l'indemnisation du dommage corporel (exemple, le Schmerzensgeld en Allemagne).

# **6 Sécurité routière**

## **6.1 Les initiatives européennes en matière de sécurité routière jusqu'en 2010 : que voulons-nous faire ?**

Leo Huberts, membre de la Commission européenne, explique la politique générale de l'UE en matière de sécurité routière afin de baisser les dépenses publiques liées aux accidents de la route qui font chaque année plus de 1 million de blessés dont 50 000 tués. Le Livre Blanc publié en 2001 par la Commission européenne définit les objectifs : réduire de moitié le nombre global de victimes d'ici 2010 et mettre en place une responsabilité partagée afin d'inciter tous les acteurs (Pouvoirs publics, entreprises et particuliers) à adopter une politique de sécurité routière.

Pour ce faire, la Commission initie une démarche intégrée reposant sur tous les aspects de la circulation routière (les hommes et les véhicules). Elle a en outre mis en place des instruments tels que l'Observatoire de Sécurité routière, financé et coordonné des programmes de recherche et favorisé les échanges d'expériences. Elle a travaillé sur les principaux comportements à l'origine des accidents (vitesse, alcool et non port de la ceinture de sécurité). Mais les résultats varient énormément d'un Etat à un autre.

## **6.2 Les projets Veronica (initiative européenne pour la mise en place de boîtes noires)**

Le Livre Blanc de 2001 comprend toute une série de recommandations relatives à l'amélioration de la sécurité routière parmi lesquelles figure la généralisation des boîtes noires. Ralf Roland Schmidt-Cotta, représentant de Siemens VDO Automotive AG, présente les projets Veronica (*Vehicule Event Recording based on Intelligent Crash Assessment*) mis en place depuis 2004 dans ce contexte.

Le premier projet (2004-2006) s'inspirait notamment de initiatives allemandes et outre atlantique. L'objectif de ce dernier consistait à trouver un consensus sur l'utilisation des boîtes noires en Europe dans des buts de prévention routière, de règlement des sinistres et de lutte contre le crime

organisé. Veronica I a permis d'identifier les groupes de conducteurs à risque et de circonscrire le périmètre de l'enregistrement par la boîte noire aux secondes précédant la collision uniquement. Depuis mai 2007, Siemens VO travaille sur le projet Veronica II qui concerne davantage les aspects techniques et la transmission des données.

### **6.3 Les boîtes noires, un aperçu des aspects juridiques (CH)**

Hélène Wetzel, représentant de Touring Club Suisse, indique que depuis 2005, les contrôles routiers n'ont pas cessé de croître sur les routes suisses. Ainsi, un radar est posté tous les 1,5 Km et les sanctions pénales se sont renforcées.

Il existe trois types de boîtes noires :

- Les ADR (*Accident Data Recorder*) qui enregistrent les données précédant un accident,
- Les JDR (*Journey Data Recorder*) qui enregistrent les données en permanence (toutes les 2 secondes), ce qui permet d'avoir une meilleure connaissance du comportement du conducteur que d'analyser un sinistre, et,
- Le eCall qui est un système d'alerte.

Pour des raisons économiques et faute de résultats probants, la législation suisse n'impose pas les boîtes noires ; mais il existe des initiatives privées, les assureurs utilisant l'une de ces trois catégories de boîtes noires.

D'un point de vue juridique, en raison de la protection de la sphère privée inscrite dans la Constitution fédérale suisse, le JDR ne peut être imposé par la loi ; il pourrait l'être sur une base volontaire du souscripteur qu'à condition que le système puisse être désactivé à tout moment. En revanche, l'ADR peut être admis tant comme une obligation qu'une faculté offerte au souscripteur, le régime obligatoire présente l'avantage de garantir une égalité des justiciables dans les moyens de preuve. Néanmoins, il faut souligner que les problèmes de responsabilité civile en matière d'accidents de la route sont rares et que les moyens de preuve actuels suffisent. De la même manière, l'eCall peut être admis tant comme une obligation qu'une faculté offerte au souscripteur étant précisé que s'il s'agit d'une obligation, l'eCall doit être limité aux cas de danger sérieux, direct et imminent.

Quoi qu'il en soit, chacun de ces systèmes doit veiller à la protection des données. Pour ce faire, il convient d'obtenir le consentement éclairé du conducteur du véhicule, de veiller à la proportionnalité de l'entrave au but recherché (ce qui peut soulever des interrogations sur les ADR dont les effets sur la sécurité routière ne sont pas vérifiés) et à la conformité du traitement des informations au but indiqué.

Et Leo Huberts d'ajouter que les ADR constituent néanmoins une opportunité à explorer. S'agissant des JDR, ces derniers sont d'ores et déjà utilisés en Suisse dans un but de santé publique, notamment pour contrôler le respect des pauses par les chauffeurs de poids lourds.

### **6.4 Le point de vue du European Transport Safety Council (RTSC)**

Timmo Janitzek, membre du Conseil européen de la Sécurité routière, présente l'approche menée par l'ETSC dans le cadre du programme européen de sécurité routière pour 2010. ETSC réunit 200 experts émanant de 38 organisations différentes chargés de définir une politique de sécurité routière.

Les objectifs fixés par le Livre Blanc et le programme européen d'action pour 2010 sont loin d'être atteints : le nombre de tués sur les routes ayant seulement diminué de 22 % entre 2001 et 2006 (au lieu de 32 %). Des efforts doivent encore être réalisés, notamment dans les trois domaines suivants :

- Vitesse : augmenter les contrôles comme en France pourrait permettre de sauver annuellement 6 000 vies en Europe ;
- Alcool au volant : il est la cause d'au moins 10 000 décès par an sur les routes. Il conviendrait de renforcer les contrôles et de réduire le taux légal.
- Non port de la ceinture de sécurité : il s'agit d'un élément de sécurité passive encore trop négligé aujourd'hui.

## **7 Le droit de la responsabilité et de l'assurance automobile**

Vincent Brulhart, représentant de Generali Assurances en Suisse, présente les principales particularités du droit suisse dans les domaines suivants :

- Droit de la responsabilité civile
  - Le préjudice normatif ou préjudice ménager qui soulève des difficultés dans son indemnisation en l'absence de possibilité de prouver une perte économique. Ainsi, traditionnellement, ce poste de caractère normatif est apprécié au cas par cas et la victime est libre d'utiliser les fonds alloués à ce titre. Un arrêt du 17 janvier 2006 propose de l'indemniser en augmentant de 1 % le salaire annuel de la victime jusqu'à l'âge de sa retraite. Cependant, cette augmentation ne va pas de soi.
  - La perte d'une chance est un préjudice de création prétorienne, admettant son indemnisation dès lors que le seuil de vraisemblance de 60 % est atteint. Ainsi, ce poste donne lieu à une indemnisation nulle ou totale. Cette règle est néanmoins très discutée en Suisse. Cette méthode de réparation est en effet rejetée par la doctrine qui considère que cette théorie revient à reconnaître la réparation d'un préjudice en fonction d'une probabilité, ce qui remet en cause la notion de causalité. De plus, la perte de chance n'est pas un dommage réparable par nature dès lors que la chance présente un caractère provisoire ; elle est susceptible d'évoluer dans le temps.
  
- Droit des assurances
  - La loi sur le contrat d'assurance de 1908 a subi pour la première fois une révision partielle au 1<sup>er</sup> janvier 2006. S'il ne touche pas à la distinction traditionnelle selon l'objet du contrat (chose, personne ou patrimoine), ce texte revient sur la distinction selon la prestation (assurance à caractère indemnitaire ou assurance de somme). Par ailleurs, il étend le droit de révocation prévu dans le Code des obligations au contrat d'assurance tout en intégrant les particularités inhérentes à ce type de contrat : le droit de révocation s'étend au-delà de la conclusion du contrat et ne s'applique pas aux contrats d'assurance collectifs et contrats à caractère provisoire ; la révocation n'emporte pas d'effets sur les tiers. Il interdit également la rémunération des courtiers par les assureurs. Enfin, il précise que les frais liés à la prévention et à la limitation du dommage sont à la charge de l'assureur et que seule la faute grave d'un tiers en relation avec le preneur ou son ayant droit peut réduire son droit à indemnisation.
  - L'assurance invalidité qui constitue l'un des piliers de l'assurance sociale en Suisse a été réformée par une loi du 17 juin 2007 qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008 afin de prendre en compte les nouvelles réalités économiques : augmentation du nombre de bénéficiaires de rentes, souvent liée à la hausse des maladies psychiques. Les études menées démontrent qu'un assuré qui ne se réinsère pas dès la première année risque de perdre son emploi. C'est pourquoi, il convient d'intervenir dans le mois qui suit l'arrêt de travail en vue de son maintien au poste de travail. La loi prévoit pour ce faire des mesures incitatives et l'octroi d'aides pour les employeurs.

## **8 Les conflits transfrontaliers – rapide, simple et à peu de frais**

Julia Lindermann, collaboratrice du député Hans-Peter Mayer, présente le règlement n° 861/2007 du 11 juillet 2007 instituant une procédure européenne de règlement des petits litiges (JOUE du 31 juillet 2007). Elle insiste sur le fait que ce texte a été adopté dans par le Parlement européen et le Conseil en première lecture dans le cadre d'une procédure de codécision en vue de promouvoir le marché intérieur par la mise en place d'une procédure permettant de solutionner rapidement et simplement les petits litiges, notamment en accidents de la circulation. Il vient ainsi compléter une série de règlements et directives en la matière (règlement relatif à la signification des actes judiciaires et extra judiciaire, règlement relatif à la compétence judiciaire, règlement sur les titres exécutoires, règlement relatif à la procédure d'injonction à payer...).

Le règlement n° 861/2007 du 11 juillet 2007 met en place une procédure simplifiée et accélérée à moindre coût pour les ressortissants de l'UE. En effet, pour les litiges transfrontaliers de moins de 2 000 €, il suffira pour le demandeur de remplir un formulaire annexé au règlement (identique au 27 Etats membres et traduits dans 21 langues) qu'il transmettra au tribunal compétent dans la langue de ce dernier. Le tribunal saisi dispose alors de 15 jours pour y donner suite. Cette procédure écrite repose sur les moyens de communication et de preuve moderne. Elle permet de réduire les frais liés à la convocation des parties. Le demandeur ou le défendeur peuvent néanmoins solliciter une audience ; mais celle-ci peut être refusée par le juge. La représentation d'un avocat ou d'un conseil n'est pas obligatoire, ce qui permet au citoyen de participer à la résolution du litige. Les frais de traduction et de conseil sont à la charge du perdant à condition que ceux-ci soient raisonnables et proportionnés à l'objet du litige.

Ainsi à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, date d'entrée en vigueur du règlement, le demandeur a la possibilité de choisir entre l'application du droit national (lorsque son droit interne prévoit des procédures spécifiques au règlement des petits litiges) et du règlement européen.

Les Etats membres sont invités à communiquer les données relatives à la procédure en droit interne avant le 1<sup>er</sup> janvier 2008 afin que celles-ci puissent être traduites et mises à disposition de l'ensemble des ressortissants de l'UE au 1<sup>er</sup> janvier 2009. Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, la Commission européenne est chargée de présenter un rapport détaillé sur le fonctionnement dudit règlement et préciser notamment s'il convient de revoir le montant du plafond d'application de 2 000 €.

## **9 La 3<sup>ème</sup> directive « Permis de conduire »**

Klaus-Heiner Lehne, député européen, rappelle les trois principaux objectifs de la 3<sup>ème</sup> directive permis de conduire :

- Lutter contre la fraude : aujourd'hui, il existe plus de 100 modèles de permis de conduire dans l'UE de sorte que les falsifications ne sont pas toujours visibles lors des contrôles. La mise en place d'un modèle unique à compter de 2013 permettra de limiter les cas de fraude. Les permis actuels resteront valables jusqu'en 2033. Les nouveaux permis qui se présenteront sous le même format que les cartes bancaires pourront comporter une puce contenant des données harmonisées sur le conducteur. Ces informations devront néanmoins être conformes à la législation nationale relative à la protection des données personnelles. Les nouveaux permis auront également une date de validité limitée selon l'âge et la date d'obtention du permis du conducteur, ce qui permettra une actualisation de la photo et des données. Parallèlement, il conviendra de construire un réseau de permis de conduire européens afin de permettre aux autorités compétentes d'échanger les informations relatives à la validité d'un permis de conduire. Ces travaux devront aboutir avant 2013.



- Améliorer la sécurité routière : les personnes dépourvues de permis de conduire seront plus facilement détectées. De plus, les conditions d'obtention du permis (connaissances, aptitudes physiques et psychiques) seront harmonisées.

Assurer la libre circulation : la 2<sup>ème</sup> directive permis de conduire pose le principe de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire. Ceci étant, un conducteur s'étant fait retirer son permis de conduire dans un Etat membre a la possibilité de conduire avec le permis délivré dans un autre Etat membre. Pour lutter contre ce type de tourisme du permis de conduire, la 3<sup>ème</sup> directive dispose qu'un candidat qui s'est fait retirer son permis ne pourra plus se voir délivrer un nouveau permis dans un autre Etat. Il ne pourra ainsi y avoir qu'un permis de conduire par détenteur.