Procedure file

Informations de base

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2002/0124(COD)	Procédure terminée
Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs Modification Directive 2000/26/EC 1997/0264(COD) Abrogation 2008/0049(COD) Sujet 2.50.05 Assurances, fonds de retraite 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises		

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	PSE MEDINA ORTEGA Manuel	31/08/2004
	Commission au fond précédente		
	JURI Juridique et marché intérieur	PSE ROTHLEY Willi	20/06/2002
	Commission pour avis précédente		
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2653	18/04/2005
	Agriculture et pêche	2578	26/04/2004
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2547	26/11/2003
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2462	14/11/2002
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Stabilité financière, services financiers et union des marchés des capitaux		

Evénements clés

07/06/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0244	Résumé
13/06/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

14/11/2002	Débat au Conseil	2462	
07/10/2003	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
07/10/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0346/2003	
21/10/2003	Débat en plénière		
22/10/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0446/2003	Résumé
26/04/2004	Publication de la position du Conseil	16182/2/2003	Résumé
16/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
14/12/2004	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/12/2004	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0073/2004	
10/01/2005	Débat en plénière		
12/01/2005	Résultat du vote au parlement		
12/01/2005	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0003/2005	Résumé
18/04/2005	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
11/05/2005	Signature de l'acte final		
11/05/2005	Fin de la procédure au Parlement		
11/06/2005	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2002/0124(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2000/26/EC 1997/0264(COD) Abrogation 2008/0049(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 047; Traité CE (après Amsterdam) EC 055; Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	IMCO/6/22668

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2002)0244 JO C 227 24.09.2002, p. 0387 E	07/06/2002	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES0287/2003 JO C 095 23.04.2003, p. 0045-0047	26/02/2003	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère		A5-0346/2003	07/10/2003	EP	

lecture/lecture unique					
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0446/2003 JO C 082 01.04.2004, p. 0270-0297 E	22/10/2003	EP	Résumé
Document annexé à la procédure		06282/2004	16/02/2004	CSL	
Position du Conseil		16182/2/2003	26/04/2004	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2004)0351	30/04/2004	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0073/2004	17/12/2004	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0003/2005 JO C 247 06.10.2005, p. 0028-0078 E	12/01/2005	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2005)698	10/02/2005	EC	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2005)0057	16/02/2005	EC	Résumé
Projet d'acte final		03604/2005	11/05/2005	CSL	

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Directive 2005/14
JO L 149 11.06.2005, p. 0014-0021 Résumé

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

OBJECTIF : moderniser et améliorer les règles de l'Union européenne sur l'assurance automobile. CONTENU : la nouvelle proposition de cinquième directive sur l'assurance automobile vise à modifier les directives existantes, en vue de combler certaines lacunes et d'apporter des solutions à des problèmes pratiques récurrents, notamment: - un grand nombre de citoyens se plaint de la difficulté de trouver une assurance couvrant un séjour temporaire (pour études, travail, habitation d'une résidence secondaire) dans un autre État membre que le leur; - les citoyens désireux d'acheter un véhicule neuf ou d'occasion dans un autre État membre que le leur jugent également difficile de trouver une assurance de courte durée, qui couvre le véhicule jusqu'à sa réimmatriculation dans le pays d'importation; - il y une demande croissante d'inclusion des piétons et des cyclistes dans le champ d'application de l'assurance automobile; - certains automobilistes demandent à leur assureur une attestation de sinistralité aux fins de négocier un nouveau contrat auprès d'un autre assureur. La proposition vise donc à faciliter la souscription d'une assurance couvrant un séjour temporaire dans un autre État membre et d'une assurance de courte durée couvrant un véhicule acheté en dehors de l'État membre de résidence de son propriétaire. Elle actualise certaines dispositions existantes, relatives par exemple au montant minimum de couverture dont les automobilistes doivent bénéficier. Un autre objectif essentiel est d'améliorer la protection des piétons et des cyclistes qui sont impliqués dans des accidents. La quatrième directive sur l'assurance automobile (directive 2000/26/CE) ne traite que du règlement des sinistres liés à des accidents survenus hors de l'État membre de résidence de la victime. Il est désormais proposé d'étendre le champ d'application de ce dispositif à tous les accidents, quel que soit l'État membre de résidence de la victime. La nécessité de réviser et de moderniser les directives sur l'assurance automobile a été confirmée par la vaste consultation engagée en 1999 par la Commission auprès des autorités nationales, des professionnels concernés et des associations de consommateurs et de victimes de la route. Le Parlement européen, conscient de l'importance de l'assurance automobile dans la vie quotidienne de chacun, a adopté, en juillet 2001, une résolution recommandant l'adoption d'une cinquième directive. La présente proposition est la réponse de la Commission à cette résolution.?

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

La commission a adopté le rapport de M. Willy ROTHLEY (PSE, D) qui modifie la proposition en 1ère lecture de la procédure de codécision. Les amendements-clé portent sur le montant des dommages-intérêts alloués. Alors que la Commission prévoyait un montant de 1 million d'euros par victime en cas de dommages corporels et de 500 000 euros par sinistre en cas de dommages matériels, la commission juridique a augmenté ces sommes à 10 millions et 5 millions d'euros, par accident dans les deux cas. Pour les députés, la somme de 1 million par

victime, pour les dommages corporels, est insuffisante pour les personnes très gravement touchées. De plus, sa possible multiplication par le nombre de victimes mettrait en danger les finances des compagnies d'assurance. La somme de 10 millions proposées paraît donc être un compromis satisfaisant pour toutes les parties. Selon le rapporteur, il y a en effet peu d'accidents avec plusieurs personnes gravement touchées au point de recevoir plusieurs millions d'euros de dommages-intérêts au titre des dommages corporels. D'autre part, les députés ont ajouté les coûts des poursuites juridiques à la couverture de l'assurance des véhicules à moteur. Ces coûts couvrent les frais engagés par la victime de l'accident, le coût des experts juridiques et techniques, les coûts de consultation en dehors du tribunal, les coûts d'un avocat devant le tribunal et les frais de justice. En revanche, les députés ont supprimé la proposition de la Commission de faire couvrir par une telle assurance les dommages corporels subis par les piétons et les cyclistes quand l'accident implique un véhicule. Ils estiment que cette question délicate doit faire l'objet d'une législation spécifique. ?

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

Le Parlement a adopté, par 525 voix pour, 9 voix contre et 16 abstentions, le rapport de M. Willy ROTHLEY (PSE, DE). Les amendements-clé portent sur le montant des dommages-intérêts alloués. Alors que la Commission prévoyait un montant de 1 million d'euros par victime en cas de dommages corporels et de 500 000 euros par sinistre en cas de dommages matériels, le Parlement a augmenté ces sommes à 5 millions et 2 millions d'euros, par sinistre dans les deux cas. Les députés ont ajouté une disposition pour permettre aux États membres de demander à la Commission une période de transition de 5 ans maximum pour adapter leurs montants minimaux. Ils demandent également à la Commission de faire une proposition tendant à réviser à la hausse les montants 5 ans après la fin de la période de transition, à la lumière de l'expérience acquise. D'autre part, les députés ont ajouté les coûts des recours à la couverture de l'assurance des véhicules à moteur. Ces coûts couvrent les frais engagés par la victime de l'accident, le coût des experts médicaux et techniques, les honoraires d'un avocat devant le tribunal et les coûts relatifs au tribunal lui-même. En revanche, les députés ont supprimé la proposition de la Commission de faire couvrir par une telle assurance les dommages corporels subis par les piétons et les cyclistes quand l'accident implique un véhicule. La couverture prévue pour les piétons ou cyclistes à l'origine, ou non, d'un accident est très variable d'un État membre à l'autre. Les députés estiment que cette question délicate doit faire l'objet d'une législation spécifique.?

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

La position commune adoptée à la majorité qualifiée préserve les principaux objectifs de la proposition de la Commission. Parallèlement elle 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 :

- Représentant chargé du règlement des sinistres : la position commune reflète le contenu des deux amendements du Parlement. Ceux-ci 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 ;

- Cohérence entre la quatrième directive automobile et le règlement 44/2001 du Conseil: la position commune introduit une modification de l'article 4, paragraphe 8, de la quatrième directive d'assurance automobile. Elle ajoute 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 ;

- Précision de la dérogation applicable aux véhicules agricoles : le Conseil a incorporé à son texte l'essentiel de des amendements en maintenant la dérogation en vigueur pour les véhicules agricoles. Cependant, la question de fond, à savoir la protection de toutes les victimes en cas de trafic transfrontière, a été résolue en invoquant la procédure faisant intervenir le fonds de garantie au lieu d'exiger une assurance spéciale à la sortie de l'État d'immatriculation. De plus, en guise de compromis, une disposition relative à un délai de déclaration a été insérée dans le texte ;

- Dommages corporels causés par un véhicule non identifié: la position commune 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 ;

- Attestation relative aux sinistres : la position commune prévoit que l'attestation doit être fournie par l'entreprise d'assurance à tout moment à la demande du preneur ;

- Montants minimaux de garantie: la position commune tient compte des demandes du Parlement concernant la majoration des montants minimaux de garantie. Le montant minimal pour les dommages corporels est porté à 5 mios EUR par sinistre, comme le demandait le Parlement, bien que le montant minimum pour les dommages matériels ait été fixé à 1 mio EUR par sinistre et non pas à 2 mios EUR comme demandé. En outre, la position commune offre aux États membres la faculté de fixer un montant minimum d'1 mio EUR par victime. La demande du Parlement de prévoir une période transitoire de cinq ans a été retenue dans la position commune ;

- Information du preneur d'assurance : le Conseil a intégré les principales idées contenues dans l'amendement du Parlement. Le preneur d'assurance doit pouvoir obtenir, sur demande, l'information pertinente à tout moment pendant la durée du contrat.

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 la première directive d'assurance automobile: la position commune dispose que les victimes d'accidents causés par des véhicules dispensés de l'obligation d'assurance conformément à 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 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 ;

- Champ d'application géographique des directives d'assurance automobile : la position commune supprime la référence au «territoire non européen» des États membres aux articles 6 et 7, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE ;

- Protection des piétons et cyclistes: la position commune ne suit pas totalement la proposition sur ce point Toutefois, le texte 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.

Les principaux amendements rejetés par le Conseil concernent : la définition et le traitement spécifique des remorques, l'inclusion des coûts de recours relatifs au règlement du sinistre, le délai de prescription, la création d'un organisme central qui détiendrait les informations relatives aux accidents, la possibilité de contrôles, la révision des montants, l'étendue de la couverture d'assurance, la définition de l'Etat membre où le risque est situé et l'obligation de présenter une offre motivée.

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

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.

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

La commission a adopté le rapport de M. Manuel MEDINA ORTEGA (PSE, ES) qui modifie la position commune du Conseil en deuxième lecture de la procédure de codécision. Les députés réitèrent, parfois sous une forme différente, une série d'amendements adoptés par le Parlement en première lecture qui n'ont pas été repris par le Conseil:

- la définition des remorques et l'introduction de dispositions spéciales qui s'y appliquent;

- l'inclusion des coûts pour engager une action en justice;

- la possibilité pour la personne lésée d'intenter une action en justice contre l'assureur de la responsabilité civile dans l'État membre dans lequel elle est domiciliée;

- l'obligation de présenter une «offre d'indemnisation motivée».

En ce qui concerne la création d'un organisme central de collecte d?informations sur les accidents, la commission réintroduit la proposition du Parlement en première lecture visant à créer un nouvel article 6 bis à cette fin, mais modifie les dispositions afin de créer un site web public sur lequel seraient déposés tous les rapports d'accidents de la route consignés par les services de police et par les services d'urgence, qui seraient dès lors mis à la disposition du public une fois transmis aux autorités judiciaires.

Concernant la délicate question des montants minimaux de couverture d'assurance, la commission modifie la formulation de la première partie du paragraphe relatif aux dommages corporels afin de montrer que le montant de couverture par victime proposé (1 million d'euros) devrait représenter un montant minimal et non un plafond. Elle ne modifie pas la seconde partie du paragraphe, dans lequel le Conseil a repris l'amendement du Parlement en première lecture prévoyant un montant minimal de 5 millions d'euros par accident, indépendamment du nombre de victimes. De plus, au lieu de fixer automatiquement une période transitoire de cinq ans, la commission indique que «le cas échéant», les États membres peuvent établir une période transitoire allant jusqu'à cinq ans. Les États membres qui établissent une telle période doivent en informer la Commission et indiquer la durée de cette période.

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Manuel MEDINA ORTEGA (PSE, ES), le Parlement approuve la position commune concernant la proposition de cinquième directive sur l'assurance automobile, sous réserve d'amendements.

L'un des points importants de ce texte est le nouveau montant minimal de la couverture. Le Parlement considère que le montant minimal de couverture en cas de dommages corporels doit être calculé de manière à indemniser totalement et équitablement toutes les victimes ayant subi des blessures très graves, tout en tenant compte de la fréquence limitée d'accidents impliquant plusieurs victimes et le petit nombre d'accidents dans lesquels plusieurs victimes souffrent de blessures très graves au cours d'un seul et même accident. En cas de dommages corporels, le montant minimal de couverture devrait être d'1 million d'euros par victime ou, selon la demande du Parlement déjà formulée en première lecture, de 5 millions d'euros par sinistre quel que soit le nombre de victimes et, pour les dommages matériels, de 1 million d'euros par sinistre. Si nécessaire, les Etats membres pourront mettre en place une période transitoire allant jusqu'à 5 ans pour mettre graduellement en place ce nouveau dispositif. Ces montants devraient être revus et ajustés tous les 5 ans. Les États membres qui établissent une telle période transitoire devront en informer la Commission et indiquer la durée de cette période.

Un autre amendement adopté par le Parlement oblige les Etats Membres à prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter aux victimes, à leur assureur ou à leur représentant légal l'accès aux données nécessaires (par exemple les procès verbaux de la police) pour déposer les

demandes de remboursement dans les délais prévus par leurs contrats d'assurance. Ces données devraient être accessibles en version électronique à partir d'un répertoire central de chaque Etat Membre. Le Parlement souligne enfin que les victimes doivent pouvoir intenter une action en justice contre l'assureur de la responsabilité civile dans l'État membre sur le territoire duquel elles sont domiciliées.

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

La Commission accepte les sept amendements à la position commune du Conseil. Ces amendements qui améliorent le texte, sans modifier la position commune sur le fond, concernent les points suivants :

- juridiction compétente : la possibilité donnée aux victimes de poursuivre l?assureur dans leur État membre de résidence est explicitement reconnue ;

- assurance des véhicules importés : en liaison avec l?article 4 bis (1), de la directive 90/232/CEE, l?amendement introduit des changements de formulation. Premièrement, il remplace le terme «importé» par «expédié». Deuxièmement, il remplace les termes «la date à laquelle le véhicule a été livré, mis à disposition ou expédié à l'acheteur, pour une période maximale de trente jours» par «acceptation de la livraison par l?acheteur, pour une période maximale de trente jours» ;

- montants minimaux de garantie : la nécessité d?indemniser pleinement et équitablement les victimes d?accidents causés par un véhicule automoteur est soulignée. L?amendement du Parlement vise à préciser que, pour les dommages corporels, les États membres ont la faculté de choisir entre 1 moi EUR par victime ou 5 mios EUR par sinistre (quel que soit le nombre de victimes) comme montant minimal de la garantie. La période transitoire de cinq ans qui est prévue pour l?instauration des nouveaux montants minimaux de garantie ne sera pas automatique, mais pourra être demandée par les États membres. Cette période commencera à courir à compter de la date de mise en oeuvre de la directive. Certains changements de formulation sont apportés à la disposition concernant la révision périodique automatique des montants minimaux ;

- accès aux données minimums nécessaires pour le règlement des sinistres: un nouvel article est introduit dans la quatrième directive sur l?assurance automobile (2000/26/CE), selon lequel les États membres doivent prendre des mesures appropriées pour faciliter l?accès des victimes et autres parties intéressées aux données minimums nécessaires pour le règlement des sinistres.

Assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

OBJECTIF : améliorer le marché de l'assurance automobile, mieux protéger les victimes d'accidents et combler certaines lacunes dans la législation en vigueur en tenant compte du volume croissant du trafic transfrontalier.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2005/14/CE 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.

CONTENU : le Conseil a adopté la directive sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. Il a accepté tous les amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture (se reporter au résumé précédent). Les délégations allemande et italienne se sont abstenues lors du vote.

Parmi les principaux éléments du texte figurent des améliorations apportées à la couverture d'assurance en cas de séjour prolongé hors du pays d'immatriculation, l'augmentation, dans l'ensemble de l'Union, des montants minimaux couverts en cas de dommages corporels et matériels et la suppression de toute clause d'exclusion de la couverture d'assurance lorsque le conducteur est sous l'influence de l'alcool ou en cas d'accident causé par un véhicule non identifié.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 11/06/2005.

TRANSPOSITION : 11/06/2007.