








Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p> <p>2018/0168(COD)</p>	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
<p>Directive sur l'assurance automobile: indemnisation des victimes d'accidents de la route, conditions et couverture d'assurance, lutte contre la conduite sans assurance</p> <p>Modification Directive 2009/103/EC 2008/0049(COD)</p> <p>Sujet 2.40 Libre circulation et prestation des services 4.60.08 Sécurité des produits et des services, responsabilité du fait du produit</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p>IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs</p>	<p> CHARANZOVÁ Dita</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> POSPÍŠIL Jiří</p> <p> PENKOVA Tsvetelina</p> <p> BUCHHEIT Markus</p> <p> DE SUTTER Petra</p> <p> JURZYCA Eugen</p> <p> KONEČNÁ Kateřina</p>	18/07/2019
	<p>Commission au fond précédente</p> <p>IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs</p>	<p>ALDE CHARANZOVÁ Dita</p>	19/06/2018
	<p>Commission pour avis</p> <p>JURI Affaires juridiques</p> <p>Commission pour avis précédente</p> <p>JURI Affaires juridiques</p>	<p>Rapporteur(e) pour avis</p> <p>EFDD BERGERON Joëlle</p>	09/07/2018
<p>Conseil de l'Union européenne Commission européenne</p>	<p>DG de la Commission</p> <p>Stabilité financière, services financiers et union des marchés des capitaux</p>	<p>Commissaire</p> <p>KATAINEN Jyrki</p>	
<p>Comité économique et social</p>			

Événements clés

24/05/2018	Publication de la proposition législative	COM(2018)0336	Résumé
11/06/2018	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		
28/01/2019	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A8-0035/2019	Résumé
13/02/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T8-0110/2019	Résumé
13/02/2019	Dossier renvoyé a la commission compétente		
21/10/2019	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture/lecture unique		

Informations techniques

Référence de procédure	2018/0168(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2009/103/EC 2008/0049(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114; Règlement du Parlement EP 59-p4
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen
Étape de la procédure	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	IMCO/9/00321

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2018)0336	24/05/2018	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2018)0247	24/05/2018	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2018)0248	24/05/2018	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2875/2018	19/09/2018	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE629.546	26/10/2018	EP	
Avis de la commission	JURI	PE629.601	20/12/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0035/2019	28/01/2019	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		T8-0110/2019	13/02/2019	EP	Résumé

2018/0168(COD) - 24/05/2018 Document de base législatif

OBJECTIF: renforcer la réglementation de l'assurance pour une meilleure protection des victimes d'accidents impliquant des véhicules

automoteurs.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: la première directive de l'UE sur l'assurance automobile a été adoptée en 1972, avec pour double objectif de protéger les victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs (que ces accidents aient ou non une dimension transfrontière) et de faciliter la libre circulation de ces véhicules entre les différents États membres. Depuis 1972, cinq directives en matière d'assurance automobile sont venues renforcer progressivement cette première directive et en préciser les dispositions: elles ont été codifiées par la [directive 2009/103/CE](#) du Parlement européen et du Conseil.

L'assurance automobile a une incidence sur la libre circulation des personnes, des biens et des véhicules. Le renforcement et la consolidation du marché intérieur de l'assurance automobile représentent donc un objectif fondamental de l'action de l'Union dans le domaine des services financiers.

L'évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE a permis de conclure que cette directive fonctionnait bien dans l'ensemble. Toutefois, quatre domaines dans lesquels il conviendrait d'apporter des modifications ciblées ont été identifiés: i) l'indemnisation des victimes d'accidents en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, ii) les montants minimaux obligatoires de couverture d'assurance, iii) les contrôles par les États membres de l'assurance des véhicules et iv) l'utilisation par une nouvelle entreprise d'assurance des relevés de sinistres des preneurs d'assurance.

ANALYSE D'IMPACT: l'analyse d'impact a étudié plusieurs options pour chacun des problèmes identifiés. Les modifications proposées visent à réduire le phénomène de conduite sans assurance, à réduire éventuellement les primes d'assurance automobile et à relever le niveau de protection des victimes d'accidents de la route, avec des avantages potentiels pour tous les citoyens de l'UE. La proposition évite tout risque de hausse importante des primes d'assurance automobile.

CONTENU: la proposition de modification de la directive 2009/103/CE sur l'assurance automobile introduit les changements suivants:

- Champ d'application: la proposition clarifie le champ d'application de la directive à la lumière des récents arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne. La CJUE a précisé que les véhicules automoteurs avaient vocation à servir habituellement de moyens de transport, indépendamment de leurs caractéristiques, et elle a précisé que la notion de circulation de véhicules comprenait toute utilisation d'un véhicule conformément à sa fonction habituelle de moyen de transport, quel que soit le terrain sur lequel le véhicule est utilisé et que celui-ci soit à l'arrêt ou en mouvement.
- Conduite sans assurance: les États membres seraient autorisés à procéder à des contrôles de l'assurance des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur leur territoire à partir du territoire d'un autre État membre, à condition que ces contrôles ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés, qu'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national et qu'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule. Ces contrôles devraient être effectués dans le respect des règles européennes en matière de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.
- Montants minimaux de couverture: afin de garantir un même niveau minimal de protection des victimes d'accidents de la circulation automobile, la proposition harmonise à l'échelle de l'UE les niveaux minimum de couverture obligatoire des dommages corporels et matériels, sans préjudice des montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les États membres. La Commission pourrait adopter des actes délégués pour mettre à jour, tous les cinq ans, les montants minimaux harmonisés de couverture des victimes en fonction de l'inflation.
- Insolvabilité de l'assureur: chaque État membre devrait confier à un organisme créé à cet effet, la mission de fournir une indemnisation pour les dommages matériels ou corporels lorsque ceux-ci sont causés par un véhicule assuré par une entreprise qui est insolvable ou lorsque, à l'issue d'un délai de 3 mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté une demande d'indemnisation, l'assureur n'a pas fourni de réponse motivée. Les personnes lésées seraient indemnisées par l'organisme de leur État membre de résidence. Cet organisme aurait le droit de demander à ce que cette indemnisation lui soit remboursée par l'organisme de l'État membre où est établie l'entreprise d'assurance qui a produit le contrat, ce dernier assumant la responsabilité ultime.
- Relevés de sinistres: la proposition harmonise les attestations relatives aux recours en responsabilité de tiers ayant un gain de cause contre le preneur d'assurance au cours des cinq dernières années. Elle assure également un traitement non discriminatoire des antécédents de sinistres par les entreprises d'assurance, quelle que soit la nationalité du citoyen ou son précédent État membre de résidence.

2018/0168(COD) - 28/01/2019 Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a adopté le rapport de Dita CHARANZOVÁ (ALDE, CZ) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et l'exécution de l'obligation de garantir cette responsabilité.

Pour rappel, l'objectif de la directive est d'assurer une protection minimale égale des personnes lésées à la suite d'accidents de la circulation dans toute l'Union, d'assurer leur protection en cas d'insolvabilité des entreprises d'assurance et de garantir l'égalité de traitement dans l'authentification des déclarations historiques de sinistres par les assureurs pour les preneurs potentiels franchissant les frontières intérieures de l'Union.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Définitions

Il est proposé de remplacer le terme «victime» par «personne lésée» dans l'ensemble de la directive.

Les députés ont également proposé de clarifier le terme «utilisation d'un véhicule», qui signifie toute utilisation d'un véhicule dans la circulation qui est compatible avec la fonction du véhicule en tant que moyen de transport au moment de l'accident, quelles que soient les

caractéristiques du véhicule et quel que soit le terrain sur lequel le véhicule est utilisé et qu'il soit stationnaire ou en mouvement.

Champ d'application

La directive proposée ne couvrirait pas les vélos électriques, les segways et les scooters électriques, étant donné qu'ils sont plus petits et donc moins susceptibles de causer des dommages importants aux personnes ou aux biens que d'autres véhicules (comme les voitures ou les camions).

Les véhicules destinés exclusivement au sport automobile seraient également exclus, car ils sont généralement couverts par d'autres formes d'assurance responsabilité et ne sont pas soumis à l'assurance automobile obligatoire lorsqu'ils sont utilisés uniquement pour une compétition sportive.

Montants de couverture

Afin d'assurer le même niveau minimal de protection pour les victimes, la proposition harmonise les montants minimaux obligatoires de couverture dans toute l'UE, sans préjudice des garanties plus élevées que les États membres pourraient prescrire :

- pour des dommages corporels : 6.070.000 EUR par accident, quel que soit le nombre de victimes, ou 1.220.000 EUR par victime ;
- pour les dommages matériels : 1.220.000 euros par sinistre, quel que soit le nombre de victimes.

Organismes d'indemnisation

Afin de simplifier et de faciliter autant que possible la possibilité pour les administrations, les assureurs et les personnes lésées de demander réparation, les députés ont encouragé les États membres à créer un organisme unique pour couvrir toutes les fonctions des différents organismes d'indemnisation visés par la directive.

Lorsqu'un État membre ne gère pas ces organismes en tant qu'unité administrative unique, il en devrait en informer la Commission et les autres États membres en indiquant les motifs de sa décision.

Délai de prescription

Les États membres devraient veiller à ce qu'un délai de prescription d'au moins quatre ans s'applique aux actions en réparation de dommages corporels et matériels résultant d'un accident transfrontalier de la circulation routière. Lorsque le droit applicable à la demande d'indemnisation prévoit un délai de prescription supérieur à quatre ans, les États membres devraient veiller à l'application de ce délai de prescription plus long.

Évaluation et rapport

Au plus tard cinq ans après la date de transposition, la Commission européenne devrait évaluer, entre autres, l'application de ces règles au regard de l'évolution technologique, l'adéquation de leur champ d'application (extension éventuelle aux véhicules légers à grande vitesse, tels que les eBikes, les segways ou les scooters électriques), l'incitation des entreprises d'assurance à inclure un système bonus-malus dans leurs contrats d'assurance, notamment des remises sous forme de "bonus sans sinistres". Ce rapport serait accompagné le cas échéant d'une proposition législative.

2018/0168(COD) - 13/02/2019 Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 562 voix pour, 36 contre et 19 abstentions, des amendements à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

La question a été renvoyée aux commissions compétentes pour négociations interinstitutionnelles.

Pour rappel, l'objectif de la directive proposée est d'assurer une protection minimale égale des personnes lésées à la suite d'accidents de la circulation dans toute l'Union, d'assurer leur protection en cas d'insolvabilité des entreprises d'assurance et de garantir l'égalité de traitement dans l'authentification des déclarations historiques de sinistres par les assureurs pour les preneurs potentiels franchissant les frontières intérieures de l'Union.

Les principaux amendements adoptés en plénière portent sur les points suivants :

Champ d'application

La directive proposée ne couvrirait pas les vélos électriques, les gyropodes et les trottinettes électriques, étant donné qu'ils sont plus petits et donc moins susceptibles de causer des dommages importants aux personnes ou aux biens que d'autres véhicules (comme les voitures ou les camions).

Les véhicules destinés exclusivement au sport automobile seraient également exclus, car ils sont généralement couverts par d'autres formes d'assurance responsabilité et ne sont pas soumis à l'assurance automobile obligatoire lorsqu'ils sont utilisés uniquement pour une compétition sportive.

Couverture et contrôles

Lorsqu'un véhicule doit obligatoirement être couvert par une assurance, l'assurance devrait être valide et couvrir les personnes lésées en cas d'accidents qui se produisent en circulation extérieure du véhicule et dans le cadre d'une utilisation non conforme à sa fonction première et hors circulation extérieure du véhicule.

Les États membres pourraient procéder à des contrôles à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi et qu'ils respectent les droits, les libertés et les intérêts légitimes de la personne concernée. Pour la

réalisation des contrôles, un État membre devrait donner aux autres États membres accès aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules et leur permettre d'y effectuer des recherches automatisées. Ils devraient veiller à la sécurité et à la protection des données transmises.

Montants de couverture

Afin d'assurer le même niveau minimal de protection pour les victimes, la proposition harmonise les montants minimaux obligatoires de couverture dans toute l'UE, sans préjudice des garanties plus élevées que les États membres pourraient prescrire :

- pour des dommages corporels : 6.070.000 EUR par accident, quel que soit le nombre de personnes lésées, ou 1.220.000 EUR par personne lésée ;

- pour les dommages matériels : 1.220.000 euros par accident, quel que soit le nombre de personnes lésées.

Organismes d'indemnisation

Afin de simplifier et de faciliter autant que possible la possibilité pour les administrations, les assureurs et les personnes lésées de demander réparation, les députés ont encouragé les États membres à créer un organisme unique pour couvrir toutes les fonctions des différents organismes d'indemnisation visés par la directive.

Lorsqu'un État membre ne gère pas ces organismes en tant qu'unité administrative unique, il en devrait en informer la Commission et les autres États membres en indiquant les motifs de sa décision.

Instrument de comparaison des prix

Les consommateurs devraient avoir accès gratuitement à au moins un instrument indépendant de comparaison des prix, qui leur permette de comparer et d'évaluer les prix et tarifs généraux pratiqués par les assureurs pour l'assurance obligatoire. L'instrument devrait être indépendant sur le plan opérationnel des fournisseurs de services, indiquer clairement l'identité de ses propriétaires et opérateurs et énoncer les critères clairs et objectifs selon lesquels la comparaison est effectuée.

En outre, la personne lésée devrait avoir le droit d'obtenir une copie du rapport d'accident dressé par les autorités compétentes en temps utile.

Délai de prescription

Un délai de prescription d'au moins quatre ans s'appliquerait aux actions en réparation de dommages corporels et matériels résultant d'un accident transfrontalier de la circulation routière. Lorsque le droit applicable à la demande d'indemnisation prévoit un délai de prescription supérieur à quatre ans, les États membres devraient veiller à l'application de ce délai de prescription plus long.

Évaluation et rapport

Au plus tard cinq ans après la date de transposition, la Commission européenne devrait évaluer, entre autres, l'application de ces règles au regard de l'évolution technologique, l'adéquation de leur champ d'application (extension éventuelle aux véhicules légers à grande vitesse, tels que les bicyclettes électriques, les gyropodes ou les trottinettes électriques) ou l'incitation faite aux entreprises d'assurance à sortir leurs contrats d'assurance d'un système de bonus-malus, qui comprenne des remises au moyen d'une bonification pour absence de sinistres. Ce rapport serait accompagné le cas échéant d'une proposition législative.