



Bruxelles, le 24.5.2018  
SWD(2018) 248 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**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**

{COM(2018) 336 final} - {SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final}

## Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact relative à la proposition de la Commission de modification de la directive sur l'assurance automobile

### A. Nécessité d'une action

#### Pourquoi? Quel est le problème à résoudre?

À la suite d'une évaluation de la directive sur l'assurance automobile, adoptée initialement en 1972 puis modifiée à plusieurs reprises, il a été conclu que, quoique la directive fonctionne bien en général, deux aspects nuisaient à son efficacité:

1. Une protection insuffisante des victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs. Elle résulte de deux facteurs:
  - Premièrement, lorsqu'un assureur automobile devient insolvable avant de payer les créances liées à ses assurés, il n'existe pas de règles au niveau de l'UE qui garantissent un paiement rapide des victimes, en particulier lorsque l'assureur fournit des assurances sur une base transfrontière dans le cadre de la libre prestation de services. Dans de telles affaires récentes d'insolvabilité, l'indemnisation des victimes a souffert des retards importants.
  - Les montants minimums obligatoires de couverture en matière d'assurance automobile, qui sont fixés par la directive depuis 2005, ne sont pas les mêmes dans tous les États membres en raison de périodes de référence différentes selon les États membres, des différences qui ne sont plus appropriées.
2. Des différences de traitement et des comportements de profiteurs dont pâtissent les preneurs d'assurance. Là encore, deux facteurs entrent en jeu:
  - Lorsqu'un preneur d'assurance transfère sa résidence dans un autre État membre de l'UE, son historique de sinistres (qui entraîne un «bonus/malus», c'est-à-dire l'affectation d'un coefficient de réduction ou de majoration) n'est pas toujours pris en compte par les assureurs automobiles dans le nouvel État membre de résidence.
  - Le pourcentage important de conducteurs non assurés résulte en une hausse des primes d'assurance pour les preneurs par rapport à ce qui serait autrement le cas (les fonds de garantie qui assurent l'indemnisation des victimes dans de tels cas sont financés par un prélèvement sur les polices d'assurance automobile, ce qui nuit aux preneurs d'assurance).

En outre, un certain nombre d'arrêts récents de la Cour européenne de justice ont apporté des clarifications importantes qui confirment le champ d'application de la directive (quels sont les véhicules et les situations qui sont soumis à une obligation d'assurance automobile). Sur ce point, la mesure proposée consiste en une codification de la jurisprudence existante et n'entre donc pas dans le champ de la présente analyse d'impact.

#### Quels sont les objectifs de cette initiative?

L'initiative devrait permettre d'assurer un niveau élevé de protection des victimes d'accidents de la route et un traitement équitable des preneurs d'assurance automobile, en particulier de ceux qui se déplacent entre les États membres.

#### Quelle est la valeur ajoutée d'une action à l'échelle de l'Union?

La directive protège les personnes victimes d'un accident de la route dans un État membre de l'UE autre que celui de leur résidence, ou d'un accident causé par un conducteur provenant d'un autre État membre. Les mesures envisagées ne peuvent être adoptées qu'au niveau de l'UE dans la mesure où elles concernent des assureurs exerçant des activités sur une base transfrontière, les preneurs d'assurance mobiles entre les États membres et les contrôles transfrontières d'assurance des véhicules.

### B. Solutions

#### Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi?

Dans la mesure où la directive existe déjà, la première option, ou option de référence, consistait dans tous les cas à ne pas la modifier. De plus, ce scénario de référence a été précisé par un certain nombre d'arrêts de la Cour de justice concernant le champ d'application de la directive, qui sont codifiés dans la directive.

En ce qui concerne l'insolvabilité des assureurs, qui n'est pas abordée actuellement dans la directive, une option, qui n'a pas été retenue, était d'imposer une responsabilité pour l'indemnisation initiale des victimes mais aucune responsabilité ultime. L'option retenue consiste à assigner ces deux responsabilités, la première - la responsabilité initiale - à l'État membre de résidence de la victime, et la seconde - la responsabilité ultime - à

l'État membre d'établissement de l'assureur insolvable.

En ce qui concerne les montants minimaux de couverture, une option était d'imposer des montants obligatoires plus élevés pour les véhicules de plus grande taille tels que les camions, autobus et autocars. Cette option a été rejetée au bénéfice d'une harmonisation des montants minimaux obligatoires au plus haut niveau actuellement en vigueur dans les États membres.

En ce qui concerne les relevés de sinistres, une option elle aussi rejetée consistait à uniquement en harmoniser le modèle, sans imposer aux assureurs de modalités particulières pour leur traitement. Il a été jugé préférable d'harmoniser les relevés de sinistres et, dans le même temps, d'imposer qu'ils soient traités de manière identique quel que soit l'État membre d'origine du preneur d'assurance.

Enfin, quant à la conduite sans assurance, il a été décidé non pas de rendre obligatoires les contrôles d'assurance non intrusifs, mais d'autoriser les États membres à effectuer de tels contrôles (actuellement interdits), sur une base volontaire.

### **Qui soutient quelle option?**

L'idée d'une initiative de l'UE pour assurer l'indemnisation rapide des victimes d'accidents en cas d'insolvabilité de l'assureur, en particulier dans un contexte transfrontière, recueille un large soutien parmi toutes les catégories d'intéressés. La majorité des parties prenantes est favorable à l'option qui consiste à attribuer la responsabilité financière ultime, en pareils cas, à l'État membre d'établissement de l'assureur automobile en question.

Certaines plaident aussi pour un alignement des montants minimaux de couverture en assurance automobile sur le niveau plus élevé qui s'applique déjà dans de nombreux États membres. Certaines organisations de consommateurs approuvent un relèvement de la couverture obligatoire pour les poids lourds tels que camions et autocars, mais le secteur des assurances ainsi que les entreprises de transport routier de marchandises et de personnes s'y opposent, jugeant ce relèvement non justifié dans les faits et source de coûts d'assurance supplémentaires, qui seront répercutés sur les consommateurs finaux.

En ce qui concerne la portabilité transfrontière des relevés de sinistres, un certain nombre de particuliers ont relaté leurs mauvaises expériences en la matière et appelé à agir pour faire en sorte que les citoyens qui changent d'État membre de résidence soient traités de la même façon que les autres résidents de leur nouvel État membre de résidence en ce qui concerne leur relevé de sinistres. Le secteur de l'assurance s'est dit défavorable à l'instauration dans ce domaine d'une obligation contraignante pour les assureurs, à leurs yeux disproportionnée. Néanmoins, certaines organisations de consommateurs ont soutenu l'idée d'une harmonisation des relevés de sinistres et de l'introduction d'une clause de non-discrimination qui protégerait les citoyens européens qui changent d'État membre de résidence.

Quant à la conduite sans assurance, l'idée d'autoriser les contrôles d'assurance non intrusifs n'a pas rencontré d'opposition.

## **C. Incidences de l'option privilégiée**

### **Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?**

1. Le versement rapide et adéquat d'une indemnisation aux victimes, même dans le cas où l'assureur automobile devient insolvable, est le principal avantage des options qui ont été retenues.
2. À cela s'ajoutent une amélioration du traitement des preneurs suivant leur historique de sinistres, et une diminution éventuelle des primes si l'on parvient à réduire la conduite sans assurance.

### **Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?**

Les coûts des options privilégiées incomberont aux assureurs automobile. Ceux-ci devront verser une contribution aux organismes chargés d'indemniser les victimes en cas d'insolvabilité de l'assureur. Tel est déjà le cas pour la plupart des assureurs dans la majorité des États membres, mais ce n'est pas toujours vrai des assureurs qui proposent des assurances sur une base transfrontière. Les assureurs devront en outre mettre en place des procédures pour assurer une égalité de traitement entre les relevés de sinistres originaires d'un autre État membre et ceux qui proviennent de leur propre État membre.

### **Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises?**

La proposition n'aura aucune incidence spécifique sur les petites et moyennes entreprises, à l'exception de celles qui exercent des activités d'assurance ou souscrivent des contrats d'assurance de véhicules à moteur. Les assureurs automobiles, y compris ceux qui sont des PME, devront supporter les coûts indiqués dans le paragraphe précédent. Les PME et les micro-entreprises seront concernées lorsqu'elles exploitent des véhicules exigeant une assurance. Si elles se situent dans des États membres où les montants minimaux de couverture seront revus légèrement à la hausse, leurs primes d'assurance pourront très légèrement augmenter (cela vaut également pour les particuliers résidant dans ces États membres).

### **Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?**

La proposition n'aura aucune incidence sur les budgets nationaux, sauf pour les États membres qui opteront pour la réalisation de contrôles non intrusifs de l'assurance de véhicules normalement basés dans un autre État membre, ces contrôles nécessitant de recourir à des technologies de reconnaissance des plaques d'immatriculation et d'échanger des informations avec les autres États membres concernant la situation d'assurance des véhicules. Les États membres devront désigner un organisme chargé de l'indemnisation des victimes dans les situations transfrontières d'insolvabilité des assureurs, mais il est prévu que cette tâche puisse être confiée à un organisme existant (soit un fonds de garantie d'assurance générale, soit le fonds de garantie déjà prescrit par la directive pour les accidents causés par des véhicules non assurés ou non identifiables). Les coûts seront financés par des contributions des assureurs automobile.

**Y aura-t-il d'autres incidences notables?**

Il n'y a pas d'autres conséquences significatives escomptées hormis l'amélioration de la protection des citoyens en cas d'accidents de la route, et donc une confiance accrue dans la fourniture transfrontière des assurances automobile dans le cadre du marché intérieur. En outre, le fait de faciliter l'acceptation et l'authentification des relevés de sinistres bénéficiera aux citoyens européens qui changent de lieu de résidence à l'intérieur de l'UE.

**D. Suivi**

**Quand la législation sera-t-elle réexaminée?**

La législation prévoit que les nouvelles dispositions seront évaluées après 5 ans d'application.