

L'assurance automobile

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 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 d'assortir 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.