Informations de base

2018/0168(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
L'assurance automobile Modification Directive 2009/103/EC 2008/0049(COD) **Subject** 2.40 Libre circulation et prestation des services 4.60.08 Sécurité des produits et des services, responsabilité du fait du produit **Priorités législatives** Déclaration commune 2021	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	CHARANZOVÁ Dita (Renew)	18/07/2019
	Rapporteur(e) fictif/fictive POSPÍŠIL Jiří (EPP) PENKOVA Tsvetelina (S&D) KOLAJA Marcel (Greens /EFA) JURZYCA Eugen (ECR) BUCHHEIT Markus (ID)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs		

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
JURI Affaires juridiques		

	Rapporteur(e) pour avis	Date de

Commission pour avis précédente	précédent(e)	nomination
JURI Affaires juridiques		

Conseil de l'Union européenne	
Commission européenne	DG de la Commission: Stabilité financière, services financiers et union des marchés des capitaux — Commissaire: KATAINEN Jyrki
Comité économique et social européen	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
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		
28/01/2019	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0035/2019	Résumé
13/02/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0110/2019	Résumé
13/02/2019	Résultat du vote au parlement		
13/02/2019	Dossier renvoyé a la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
21/10/2019	Reprise des questions en instance de la législature précédente		
12/07/2021	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE695.145 GEDA/A/(2021)002949	
21/10/2021	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0433/2021	Résumé
21/10/2021	Résultat du vote au parlement		
21/10/2021	Débat en plénière		
05/11/2021	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
24/11/2021	Signature de l'acte final		
02/12/2021	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2018/0168(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive

Modifications et abrogations	Modification Directive 2009/103/EC 2008/0049(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 61 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	IMCO/9/00321

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE629.546	26/10/2018	
Avis de la commission	JURI	PE629.601	20/12/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0035/2019	28/01/2019	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T8-0110/2019	13/02/2019	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE695.145	08/07/2021	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0433/2021	21/10/2021	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2021)002949	28/06/2021	
Projet d'acte final	00060/2021/LEX	24/11/2021	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2018)0336	24/05/2018	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2018)0247	24/05/2018	
Document annexé à la procédure	SWD(2018)0248	24/05/2018	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2021)728	10/12/2021	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2018)0336	11/09/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2875/2018	19/09/2018	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final
Directive 2021/2118 JO L 430 02.12.2021, p. 0001

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.

L'assurance automobile

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 eu 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.

L'assurance automobile

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.

L'assurance automobile

2018/0168(COD) - 21/10/2021 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 689 voix pour, 3 contre et 4 abstentions, une résolution législative sur 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objet et champ d'application

En vertu de la directive modificative, chaque État membre devra prendre toutes les mesures appropriées pour que la responsabilité civile relative à la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance.

Les règles modifiées s'appliqueraient aux véhicules automoteurs avec i) **une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h ou ii) un poids net maximal supérieur à 25 kg et une vitesse maximale par construction supérieure à 14 km/h**. Les tracteurs de pelouse ou les scooters pour personnes à mobilité réduite et les vélos électriques seraient ainsi exclus des obligations d'assurance.

Les véhicules destinés exclusivement aux sports motorisés seraient également exclus de la directive dès lors que l'État membre a veillé à ce que l' organisateur de l'activité a contracté une autre assurance ou pris des mesures de garantie couvrant tout dommage susceptible de léser un tiers, y compris des spectateurs.

Contrôles de l'assurance

La directive modificative prévoit que les mesures prises par les États membres doivent préciser la finalité exacte du **traitement des données à caractère personnel**, indiquer la base juridique pertinente, satisfaire aux exigences de sécurité applicables, respecter les principes de nécessité, de proportionnalité et de limitation de la finalité et fixer un délai proportionné de conservation des données. Les données à caractère personnel ne devront être conservées que pendant la durée nécessaire aux fins du traitement d'un contrôle de l'assurance. Ensuite, elles seront entièrement effacées.

Montants de couverture

Afin de garantir le même niveau de protection minimal pour les victimes, le texte révisé harmonise les montants minimaux obligatoires de couverture dans toute l'UE, sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les États membres:

- **pour les blessés: 6,45 millions d'euros par accident**, quel que soit le nombre de personnes lésées, ou 1,3 million d'euros par personne lésée; et

- **pour les dommages matériels: 1,3 million d'euros par accident**, quel que soit le nombre de personnes lésées.

Organismes d'indemnisation

Chaque État membre devra créer ou agréer un organisme chargé d'indemniser les personnes lésées résidant sur son territoire, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, pour les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule assuré par une entreprise d'assurance, à compter du moment où l'entreprise d'assurance fait l'objet **d'une procédure de faillite ou d'une procédure de liquidation.** Les États membres devront prendre les mesures appropriées pour veiller à ce que l'organisme dispose de fonds suffisants pour indemniser les personnes lésées lorsque des indemnités sont dues. Ils devront aussi veiller à ce que l'organisme dispose de tous les pouvoirs et compétences nécessaires pour pouvoir coopérer en temps utile avec d'autres organismes de ce type dans d'autres États membres.

La personne lésée pourra présenter une demande **directement** à l'organisme. Ce dernier devra fournir à la personne lésée une offre motivée d' indemnisation ou une réponse motivée conformément au droit national applicable, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande d'indemnisation. Lorsqu'une indemnisation est due, l'organisme devra verser l'indemnisation à la personne lésée sans retard indu et, en tout état de cause, dans un délai de **trois mois** à compter de l'acceptation par la partie lésée de l'offre motivée d' indemnisation.

Relevé relatif aux recours en responsabilité civile

Lors de la prise en compte des relevés de sinistres délivrés par d'autres entreprises d'assurance ou organismes, les entreprises d'assurance ne devront **pas traiter de manière discriminatoire** les preneurs d'assurance, ni augmenter leurs primes en raison de leur nationalité ou sur le seul fondement de leur précédent État membre de résidence.

Lorsqu'une entreprise d'assurance prend en compte les relevés de sinistres pour la détermination des primes, elle devra traiter ceux émis dans d' autres États membres comme **équivalents** à ceux qui sont émis par une entreprise d'assurance ou des organismes, du même État membre, y compris lors de l'application d'éventuelles réductions.

La Commission adoptera au plus tard 19 mois après la date d'entrée en vigueur de la directive modificative des actes d'exécution pour préciser, au moyen d'un **modèle**, la forme et le contenu du relevé de sinistres.

Outils de comparaison des prix de l'assurance automobile

Les États membres pourront choisir de certifier les outils qui permettent aux consommateurs de comparer les prix, les tarifs et la couverture entre les prestataires d'assurance automobile qui respectent les conditions énoncées dans la directive 2009/103/CE. S'ils sont dûment certifiés, ces outils pourront être appelés «**comparateurs indépendants des prix de l'assurance automobile**». Les États membres pourront également mettre en place des comparateurs publics des prix, gérés par une autorité publique.

Délai de prescription

Dans une déclaration annexée à la résolution législative, la Commission a pris acte des préoccupations exprimées à plusieurs reprises par le Parlement européen au sujet des différences entre les États membres en ce qui concerne les délais de prescription, c'est-à-dire le délai pendant lequel une personne lésée peut formuler une demande. La Commission examinera cette question et étudiera les solutions possibles afin de renforcer encore la protection des victimes, si des éléments démontrent qu'une action au niveau de l'Union se justifie.