



Document de séance

A8-0035/2019

28.1.2019

*****I**

RAPPORT

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
COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

Rapporteuse: Dita Charanzová

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	53
AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES	57
PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND	72
VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND ..	73

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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 (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2018)0336),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0211/2018),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 19 septembre 2018¹,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs et l'avis de la commission des affaires juridiques (A8-0035/2019),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C 440 du 6.12.2018, p. 85.

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou **victimes** potentielles d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une branche importante de l'assurance non-vie dans l'Union. L'assurance automobile a, par ailleurs, 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 devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action de l'Union dans le domaine des services financiers.

Amendement

(1) L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou **personnes lésées** potentielles **en conséquence** d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une branche importante de l'assurance non-vie dans l'Union. L'assurance automobile a, par ailleurs, une incidence **importante** sur la libre circulation des personnes, des biens et des véhicules **et, implicitement, sur le marché intérieur et l'espace Schengen**. Le renforcement et la consolidation du marché intérieur de l'assurance automobile devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action de l'Union dans le domaine des services financiers.

(Si l'amendement est adopté, il conviendra de modifier alors en conséquence les considérants du texte modificatif à l'examen.)

Justification

L'amendement est destiné à corriger une erreur lors de la codification de l'ensemble des directives relatives à l'assurance automobile en 2009. Certains articles contiennent le terme de «victime», qui est réputé ne recouvrir que les victimes directes d'un accident, tandis que d'autres articles emploient la formule «personne lésée», qui est réputée recouvrir les victimes directes et indirectes à la fois (par exemple, la famille d'une personne décédée dans un accident mortel). Afin de garantir la couverture de toute demande d'indemnisation possible, il convient donc de parler de «personne(s) lésée(s)» dans l'ensemble du texte. On relèvera du reste que si le terme «victime» n'est pas défini, une définition de «personne lésée» figure à l'article premier.

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) La Commission a procédé à une évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵, et notamment de son efficacité, de son efficience et de sa cohérence avec les autres politiques de l'Union. Cette évaluation a permis de conclure que cette directive fonctionnait bien dans l'ensemble et que la plupart de ses éléments ne nécessitaient pas de modifications. Toutefois, quatre domaines dans lesquels il conviendrait d'apporter des modifications ciblées ont été identifiés: l'indemnisation des **victimes** d'accidents en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, les montants minimaux obligatoires de couverture d'assurance, les contrôles par les États membres de l'assurance des véhicules et l'utilisation par une nouvelle entreprise d'assurance des relevés de sinistres des preneurs d'assurance.

¹⁵ 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 (JO L 263 du 7.10.2009, p. 11).

Amendement 3

Amendement

(2) La Commission a procédé à une évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵, et notamment de son efficacité, de son efficience et de sa cohérence avec les autres politiques de l'Union. Cette évaluation a permis de conclure que cette directive fonctionnait bien dans l'ensemble et que la plupart de ses éléments ne nécessitaient pas de modifications. Toutefois, quatre domaines dans lesquels il conviendrait d'apporter des modifications ciblées ont été identifiés: l'indemnisation des **personnes lésées lors** d'accidents en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, les montants minimaux obligatoires de couverture d'assurance, les contrôles par les États membres de l'assurance des véhicules et l'utilisation par une nouvelle entreprise d'assurance des relevés de sinistres des preneurs d'assurance. ***En sus de ces quatre domaines, et afin de mieux protéger les personnes lésées, il convient de créer de nouvelles règles en matière de responsabilité en cas d'accident impliquant une remorque tractée par un véhicule à moteur.***

¹⁵ 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 (JO L 263 du 7.10.2009, p. 11).

Proposition de directive
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Certains véhicules automoteurs tels que les bicyclettes électriques et les gyropodes sont plus petits et donc moins susceptibles que d'autres de provoquer des dommages corporels ou matériels graves. Les inclure dans le champ d'application de la directive 2009/103/CE serait disproportionné et témoignerait d'un manque d'anticipation car cela imposerait une obligation de couverture par une assurance excessivement coûteuse pour ces véhicules, ce qui en compromettrait l'adoption et découragerait l'innovation, alors même qu'il n'existe pas suffisamment d'éléments pour affirmer que ces véhicules peuvent causer des accidents où des personnes sont lésées à une échelle comparable à ce que peuvent provoquer des véhicules comme les automobiles ou les camions. Conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité, les exigences au niveau de l'Union devraient concerner les véhicules susceptibles de provoquer des dommages graves dans une situation transfrontière. Il est donc nécessaire de circonscrire le champ de la directive 2009/103/CE aux véhicules dont l'Union considère qu'ils doivent répondre à certaines normes de sûreté et de sécurité pour être mis sur le marché, par exemple, les véhicules soumis à une réception par type de l'Union européenne.

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 3 ter (nouveau)

(3 ter) Cela étant, il importe de permettre aux États membres de définir au niveau national le niveau de protection approprié des personnes potentiellement lésées du fait de véhicules non soumis à la réception par type de l'Union européenne. Il importe donc de permettre aux États membres de conserver des dispositions impératives, ou d'en adopter de nouvelles, relatives à la protection des utilisateurs de ces autres types de véhicules afin de protéger les personnes lésées potentielles lors d'un accident de la circulation. Lorsqu'un État membre décide d'imposer une telle couverture par une assurance sous la forme d'une assurance obligatoire, il convient qu'il tienne compte de la possibilité qu'un véhicule circule dans différents pays européens et de la nécessité de protéger les personnes lésées potentielles dans un autre État membre.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 3 quater (nouveau)

(3 quater) Il convient également d'exclure du champ d'application de la directive 2009/103/CE les véhicules destinés exclusivement à la pratique de sports motorisés, car ces véhicules sont généralement couverts par d'autres formes d'assurance de la responsabilité et ne sont pas obligés d'être couverts par une assurance automobile lorsqu'ils sont utilisés uniquement dans le cadre de compétitions sportives. Étant donné que la circulation de ces véhicules est circonscrite à une piste ou un espace contrôlé, le risque d'un accident avec d'autres véhicules ou des personnes extérieures est donc limité. Cela étant, il

importe que les États membres conservent des dispositions impératives, ou en adoptent de nouvelles, en ce qui concerne la couverture des véhicules qui participent à des manifestations sportives motorisées.

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 3 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 quinquies) La présente directive établit un juste équilibre entre l'intérêt public et les coûts potentiels pour les autorités publiques, les assureurs et les preneurs d'assurance, afin de garantir l'efficacité financière des mesures proposées.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 3 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 sexies) Il convient que la circulation extérieure d'un véhicule recouvre l'utilisation d'un véhicule à des fins de circulation sur des voies routières publiques et privées, y compris potentiellement toutes les voies d'accès, parcs de stationnement ou toute autre zone équivalente sur des terrains privés accessibles au public. La circulation d'un véhicule dans un espace fermé, non accessible au public, ne devrait pas être considérée comme une circulation extérieure d'un véhicule. Néanmoins, lorsqu'un véhicule circule en extérieur où que ce soit et est donc soumis à l'exigence d'être couvert par une assurance obligatoire, les États membres devraient veiller à ce que le véhicule soit couvert par une police d'assurance qui comprenne les personnes lésées

potentielles, durant la période du contrat, indépendamment du fait que le véhicule circulait ou non en extérieur au moment de l'accident, à l'exception des cas où le véhicule circule dans le cadre d'une manifestation sportive motorisée. Il convient également de permettre aux États membres de fixer des limites à la couverture par une assurance pour la circulation non extérieure lorsqu'une couverture n'est pas raisonnablement attendue, par exemple dans le cas d'un tracteur impliqué dans un accident, dont la fonction première, au moment de l'accident, n'était pas de servir de moyen de transport mais de générer, en tant que machine permettant de réaliser des travaux, une force motrice nécessaire.

Amendement 8

Proposition de directive

Considérant 3 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 septies) Il convient d'exclure du champ d'application de la directive 2009/103/CE l'utilisation d'un véhicule exclusivement hors circulation extérieure. En outre, il convient que les États membres n'imposent pas de couverture par une assurance aux véhicules désimmatriculés de manière permanente ou temporaire car impropres à servir de moyen de transport, par exemple parce qu'ils sont exposés dans un musée, sont en cours de restauration ou ne sont pas utilisés pendant une longue période pour une autre raison, par exemple car leur utilisation est saisonnière.

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les États membres **doivent** actuellement **s'abstenir** de contrôler 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. Cependant, de nouvelles innovations technologiques permettent de contrôler l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. Il convient donc d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national **et** s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule.

Amendement

(4) Les États membres **s'abstiennent** actuellement de contrôler 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. Cependant, de nouvelles innovations technologiques, **comme la technologie permettant la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation**, permettent de contrôler **discrètement** l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. Il convient donc d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national **menés également sur les véhicules immatriculés sur le territoire de l'État membre qui réalise les contrôles**, s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule **et s'ils sont réalisés dans le plein respect des droits, des libertés et des intérêts légitimes de la personne concernée.**

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Pour permettre le fonctionnement d'un tel système, un échange d'informations entre les États membres est nécessaire, qui autorise le contrôle de

la couverture par une assurance automobile même si le véhicule est immatriculé dans un autre État membre. Cet échange d'informations, fondé sur l'actuel système EUCARIS (système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire) devrait être effectué de manière non discriminatoire, c'est-à-dire qu'il convient de soumettre tous les véhicules à la même vérification. Les modifications introduites par la présente directive auront une incidence limitée sur les administrations publiques car ce système d'échange existe déjà et est utilisé en cas d'infraction routière.

Justification

Il convient d'utiliser le système actuel d'échange d'informations EUCARIS pour contrôler l'assurance d'un véhicule.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) La conduite sans assurance, c'est-à-dire la circulation avec un véhicule automoteur non couvert par une assurance de la responsabilité civile obligatoire, est un problème de plus en plus fréquent dans l'Union. Les coûts induits par la conduite sans assurance ont été estimés à 870 millions d'EUR de sinistres en 2011 pour l'ensemble de l'Union. Il convient de souligner que la conduite sans assurance a des répercussions négatives sur un large éventail de personnes: victimes d'accidents, assureurs, fonds de garantie et preneurs d'assurance automobile.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Conformément auxdits principes, il convient que les États membres ne conservent pas les données au-delà de la période nécessaire pour vérifier si un véhicule est couvert par une assurance valide. Lorsqu'il est constaté qu'un véhicule est couvert, il convient d'effacer toutes les données relatives à cette vérification. Lorsqu'un système de vérification ne permet pas de déterminer si un véhicule est assuré, il convient de conserver les données uniquement pendant 30 jours au maximum ou jusqu'à ce qu'il ait été démontré, dans un délai inférieur, que le véhicule est couvert par une assurance valide. Lorsqu'il est constaté qu'un véhicule n'est pas couvert par une assurance valide, il est raisonnable d'imposer la conservation des données afférentes jusqu'à la fin de la procédure administrative ou judiciaire et la couverture du véhicule par une police d'assurance valide.

Justification

Le contrôle des véhicules permettra aux autorités de retracer la circulation des personnes, ce qui peut constituer une intrusion dans leur vie privée. Seuls des motifs légitimes peuvent justifier de lever le droit au respect de la vie privée. La constatation qu'un véhicule n'est pas couvert par une assurance exigible peut constituer un tel motif. En revanche, pour les véhicules dont il a été constaté qu'ils sont couverts par une assurance automobile (les «non-concordances»), les données enregistrées ne sauraient être utilisées pour quelque autre motif que ce soit et doivent être effacées dans un délai raisonnable. Il convient de fixer une limite à ce délai de conservation et d'inscrire celle-ci dans la législation, en cohérence avec d'autres actes législatifs de l'Union tels que la directive eCall.

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 7

(7) Pour que la protection des **victimes** d'accidents de la circulation soit effective et efficace, il faut que celles-ci **obtiennent** systématiquement **une indemnisation** pour les dommages corporels ou matériels qu'elles subissent, que l'entreprise d'assurance de la partie responsable soit solvable ou non. Il convient par conséquent que les États membres créent ou désignent un organisme chargé de verser une indemnité initiale aux personnes lésées ayant leur résidence habituelle sur leur territoire, et que cet organisme ait le droit d'exiger que le montant de cette indemnité lui soit remboursé par l'organisme homologue de l'État membre où est établie l'entreprise d'assurance qui a émis la police d'assurance du véhicule de la partie responsable de l'accident. Toutefois, afin d'éviter que des demandes d'indemnisation parallèles soient introduites, les victimes d'accidents de la circulation ne devraient pas être autorisées à soumettre une demande d'indemnisation à cet organisme si elles en ont déjà présenté une **à l'entreprise d'assurance concernée ou ont engagé un recours contre cette dernière** et que cette demande **ou ce recours sont** encore en instance.

(7) Pour que la protection des **personnes lésées en conséquence** d'accidents de la circulation soit effective et efficace, il faut que celles-ci **soient** systématiquement **indemnisées des montants dus** pour les dommages corporels ou matériels qu'elles subissent, que l'entreprise d'assurance de la partie responsable soit solvable ou non. Il convient par conséquent que les États membres créent ou désignent un organisme chargé de verser **sans délai** une indemnité initiale, **au moins dans les limites de l'obligation d'assurance visées à l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2009/103/CE ou dans les limites de garantie stipulées par l'État membre, si ces dernières sont supérieures aux premières**, aux personnes lésées ayant leur résidence habituelle sur leur territoire, et que cet organisme ait le droit d'exiger que le montant de cette indemnité lui soit remboursé par l'organisme homologue de l'État membre où est établie l'entreprise d'assurance qui a émis la police d'assurance du véhicule de la partie responsable de l'accident. Toutefois, afin d'éviter que des demandes d'indemnisation parallèles soient introduites, les victimes d'accidents de la circulation ne devraient pas être autorisées à soumettre une demande d'indemnisation à cet organisme si elles en ont déjà présenté une et que cette demande **est** encore en instance.

Justification

S'il convient d'empêcher une personne de déposer plusieurs demandes d'indemnisation auprès de différents organismes d'indemnisation, rien ne justifie d'empêcher le dépôt de demandes d'indemnisation si elles relèvent d'une action contre une entreprise insolvable. Plusieurs raisons peuvent amener une personne à intenter une action judiciaire contre une entreprise insolvable au-delà de la couverture de l'assurance automobile minimale. Cela étant, il peut s'écouler plusieurs années avant qu'une décision définitive ne soit rendue dans une affaire d'insolvabilité. Il convient donc de ne pas imposer à une victime d'accident d'attendre avant de recevoir une indemnisation. Il va de soi que les États membres peuvent demander le recouvrement du montant de l'indemnisation à partir de tout prononcé d'une

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Les relevés de sinistres d'un preneur qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance avec une entreprise d'assurance devraient être aisément authentifiables afin de faciliter la prise en compte de ces relevés lors de la conclusion du nouveau contrat. Afin de simplifier la vérification et l'authentification des relevés de sinistres, il importe que le contenu et le format de ces relevés soient les mêmes dans tous les États membres. En outre, les entreprises d'assurance qui tiennent compte des relevés de sinistres pour déterminer les primes d'assurance automobile ne devraient opérer aucune discrimination sur la base de la nationalité du preneur d'assurance ou sur la seule base de son précédent État membre de résidence. Pour permettre aux États membres de vérifier la manière dont les entreprises d'assurance traitent les relevés de sinistres, celles-ci devraient publier leur politique en matière d'utilisation des historiques de sinistres pour le calcul des primes.

Amendement

(8) Les relevés de sinistres d'un preneur qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance avec une entreprise d'assurance devraient être aisément authentifiables afin de faciliter la prise en compte de ces relevés lors de la conclusion du nouveau contrat. Afin de simplifier la vérification et l'authentification des relevés de sinistres, il importe que le contenu et le format de ces relevés soient les mêmes dans tous les États membres. En outre, les entreprises d'assurance qui tiennent compte des relevés de sinistres pour déterminer les primes d'assurance automobile ne devraient opérer aucune discrimination sur la base de la nationalité du preneur d'assurance ou sur la seule base de son précédent État membre de résidence. ***En outre, les entreprises d'assurance devraient considérer les relevés provenant d'un autre État membre comme équivalents aux relevés nationaux et appliquer toute remise possible pour un éventuel client identique par ailleurs, ainsi que les remises imposées par la législation nationale d'un État membre. Les États membres devraient rester libres d'adopter des règles législatives nationales en matière de systèmes de bonus-malus, dans la mesure où de tels systèmes sont intrinsèquement nationaux et dénués de composante transfrontière, et que, par conséquent, la prise de décision en ce qui concerne ces systèmes devrait continuer d'incomber aux États membres en vertu du principe de subsidiarité.*** Pour permettre aux États membres de vérifier la manière dont les entreprises d'assurance traitent les relevés de sinistres, celles-ci

devraient publier leur politique en matière d'utilisation des historiques de sinistres pour le calcul des primes.

Justification

Il s'agit non seulement que les assureurs n'imposent pas de discrimination et de surtarification aux étrangers ou aux ressortissants du pays qui reviennent de l'étranger, mais également qu'ils considèrent les relevés d'autres États membres comme équivalents aux relevés nationaux et qu'ils appliquent toutes les remises possibles pour un éventuel client identique par ailleurs, ainsi que les remises imposées par la législation nationale de leur État membre. Il devrait également rester loisible aux États membres de choisir d'adopter des règles législatives nationales en matière de systèmes de bonus-malus. De tels systèmes sont en effet intrinsèquement nationaux et dénués de composante transfrontière, et doivent en outre s'appliquer de manière égale pour tous sur un même territoire.

Amendement 15

Proposition de directive

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9) Afin d'assurer des conditions uniformes de mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne le contenu et la forme des relevés de sinistres. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²⁰.

supprimé

²⁰ **Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).**

Amendement 16

Proposition de directive

Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Afin de donner plein effet à l'utilisation des relevés de sinistres pour le calcul des primes, les États membres devraient encourager la participation des entreprises d'assurance à des outils transparents de comparaison des prix.

Amendement 17

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) Pour que les montants minimaux suivent l'évolution de la réalité économique (et ne s'érodent pas avec le temps), il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'actualisation **des montants minimaux de couverture de l'assurance responsabilité civile automobile en fonction de l'évolution de la réalité économique**, ainsi que **pour définir les** tâches et obligations procédurales des organismes créés pour fournir une indemnisation **aux victimes** ou chargés de cette tâche en vertu de l'article 10 bis en ce qui concerne le remboursement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, notamment au niveau des experts, et que ces consultations soient menées selon les principes définis dans l'accord interinstitutionnel «**Mieux légiférer**» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États

(10) **Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la définition du contenu et de la forme des relevés de sinistres.** Pour que les montants minimaux **de couverture de l'assurance de responsabilité civile automobile** suivent l'évolution de la réalité économique (et ne s'érodent pas avec le temps), il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'actualisation **de ces** montants minimaux, ainsi que **la définition des** tâches et obligations procédurales des organismes créés pour fournir une indemnisation ou chargés de cette tâche en vertu de l'article 10 bis **de la directive 2009/103/CE** en ce qui concerne le remboursement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, notamment au niveau des experts, et que ces consultations soient menées selon les principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «**Mieux légiférer**»^{1 bis}. En particulier, pour

membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Ibis JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Amendement 18

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Dans le cadre de l'évaluation du fonctionnement de la directive, la Commission européenne devrait surveiller l'application de celle-ci, en prenant en compte le nombre de **victimes**, le montant des sinistres non réglés en raison de retards de paiements liés à des cas transfrontières d'insolvabilité, le niveau des montants minimaux de couverture dans les États membres, le montant des sinistres dus à des véhicules non assurés dans le cadre de la circulation routière transfrontière et le nombre de réclamations concernant les relevés de sinistres.

Amendement

(11) Dans le cadre de l'évaluation du fonctionnement de la directive **2009/103/CE**, la Commission européenne devrait surveiller l'application de celle-ci, en prenant en compte le nombre de **personnes lésées**, le montant des sinistres non réglés en raison de retards de paiements liés à des cas transfrontières d'insolvabilité, le niveau des montants minimaux de couverture dans les États membres, le montant des sinistres dus à des véhicules non assurés dans le cadre de la circulation routière transfrontière et le nombre de réclamations concernant les relevés de sinistres. **La Commission devrait également examiner et réviser la directive 2009/103/CE au regard de l'évolution technologique, y compris la croissance de la circulation de véhicules autonomes et semi-autonomes, pour veiller à ce qu'elle continue de remplir son objectif, à savoir la protection des personnes lésées potentielles lors d'accidents impliquant des véhicules automoteurs. Elle devrait aussi analyser le régime de responsabilité applicable aux véhicules légers à grande vitesse et examiner la possibilité d'un système de**

Amendement 19

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui sont notamment de garantir, dans l'ensemble de l'Union, un niveau égal de protection minimale des **victimes** d'accidents de la circulation **et** de garantir **la** protection **des victimes** en cas d'insolvabilité d'entreprises d'assurance, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Amendement

(12) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui sont notamment de garantir, dans l'ensemble de l'Union, un niveau égal de protection minimale des **personnes lésées en conséquence** d'accidents de la circulation, de garantir **leur** protection en cas d'insolvabilité d'entreprises d'assurance **et de garantir l'égalité de traitement dans l'authentification par les assureurs des relevés de sinistres des éventuels preneurs d'assurance qui franchissent les frontières intérieures de l'Union**, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Amendement 20

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Afin de garantir une réponse cohérente aux personnes lésées en conséquence d'accidents dans lesquels un véhicule automoteur est utilisé comme une arme pour commettre une infraction violente ou un acte terroriste, les États

membres devraient s'assurer que leur organisme d'indemnisation créé ou agréé conformément à l'article 10 de la directive 2009/103/CE gère toutes les demandes d'indemnisation liées à une telle infraction ou à un tel acte.

Amendement 21

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1) Le mot «victime» est remplacé par les mots «personne lésée» et «victimes» par «personnes lésées» dans l'ensemble de la directive.

(Les mots «personne lésée» sont à accorder au cas par cas en fonction des règles grammaticales; si l'amendement est adopté, les modifications correspondantes qui en découlent seront à apporter dans la directive modifiée.)

Justification

L'amendement est destiné à corriger une erreur lors de la codification de l'ensemble des directives relatives à l'assurance automobile en 2009. Certains articles contiennent le terme de «victime», qui est réputé ne couvrir que les victimes directes d'un accident, tandis que d'autres articles emploient la formule «personne lésée», qui est réputée couvrir les victimes directes et indirectes à la fois (par exemple, la famille d'une personne décédée dans un accident mortel). Afin de garantir la couverture de toute demande d'indemnisation possible, il convient donc de parler de «personne(s) lésée(s)» dans l'ensemble du texte. On relèvera du reste que si le terme «victime» n'est pas défini, une définition de «personne lésée» figure à l'article premier.

Amendement 22

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1

Directive 2009/103/CE

Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis

Texte proposé par la Commission

1 bis) «circulation d'un véhicule»: toute utilisation d'un véhicule **destiné à servir habituellement de moyen de transport** qui est conforme à la fonction **habituelle de ce** véhicule, quelles que soient les caractéristiques du véhicule et quel que soit le terrain sur lequel le véhicule automoteur est utilisé et que celui-ci soit à l'arrêt ou en mouvement.

Amendement 23

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 2 – alinéas 1 bis et 1 ter (nouveaux)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis) «circulation d'un véhicule»: toute utilisation **extérieure** d'un véhicule qui est conforme à la fonction **de moyen de transport du** véhicule **au moment de l'accident**, quelles que soient les caractéristiques du véhicule et quel que soit le terrain sur lequel le véhicule automoteur est utilisé et que celui-ci soit à l'arrêt ou en mouvement;

Amendement

1 bis) À l'article 2, les alinéas suivants sont ajoutés:

«La présente directive s'applique uniquement aux véhicules qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/858*, du règlement (UE) n° 167/2013 ou du règlement (UE) n° 168/2013***.**

La présente directive ne s'applique pas aux véhicules destinés à être utilisés exclusivement dans le cadre d'une participation à des compétitions sportives, ou à des activités sportives en lien avec celles-ci, dans un espace fermé.

*** Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et**

*abrogeant la directive 2007/46/CE
(JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).*

*** Règlement (UE) n° 167/2013 du
Parlement européen et du Conseil du
5 février 2013 relatif à la réception et à la
surveillance du marché des véhicules
agricoles et forestiers (JO L 60 du
2.3.2013, p. 1).*

**** Règlement (UE) n° 168/2013 du
Parlement européen et du Conseil du
15 janvier 2013 relatif à la réception et à
la surveillance du marché des véhicules à
deux ou trois roues et des quadricycles
(JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).»;*

Justification

While the inclusion of non-type approved vehicles might increase insurance coverage, it will also dissuade the uptake of alternative vehicles, like e-bikes, which are better for the environment. Moreover, most non-type approved vehicles are small in size and therefore the chance of significant damage to persons or property is limited. Other forms of liability insurance than Motor Insurance should cover these non-type approved vehicles. Motor Sports are generally covered by other forms of insurance. The addition of MID requirements would only add an additional cost. Insurance companies might also shift the risks of sporting events into the premiums of normal vehicle users. This would have a negative effect on consumers, while bring limited benefits in terms of potential accident victims. The exclusion should not prevent from individuality requiring equivalent insurance coverage at Member State level.

Amendement 24

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 ter (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 3 – alinéa 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***1 ter) À l'article 3, l'alinéa suivant est
ajouté:***

***«Les États membres veillent à ce que,
lorsqu'un véhicule a l'obligation d'être
couvert par une assurance conformément
au premier alinéa, l'assurance soit
également valide et couvre les personnes
lésées en cas d'accidents qui se
produisent:***

a) en circulation extérieure du véhicule et dans le cadre d'une utilisation non conforme à sa fonction première; et

b) hors circulation extérieure du véhicule.

Les États membres peuvent adopter des limitations à cette couverture par une assurance pour la circulation hors circulation extérieure du véhicule visée au point b). Cette disposition est appliquée à titre exceptionnel et uniquement en cas de nécessité, lorsque les États membres considèrent qu'une telle couverture excéderait ce qui peut être raisonnablement attendu d'une assurance automobile. Cette disposition ne peut en aucun cas être appliquée pour contourner les règles et principes énoncés dans la présente directive.»;

Amendement 25

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/103/CE

Article 4 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Ils peuvent toutefois procéder à ces contrôles de l'assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi et

Amendement

Ils peuvent toutefois procéder à ces contrôles de l'assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi, ***qu'ils respectent les droits, les libertés et les intérêts légitimes de la personne concernée,*** et

Amendement 26

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/103/CE

Article 4 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) qu'ils fassent partie d'un système

Amendement

b) qu'ils fassent partie d'un système

général de contrôles sur le territoire national et ne nécessitent pas l'arrêt du véhicule.

général de contrôles sur le territoire national ***menés également sur les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui réalise le contrôle*** et ne nécessitent pas l'arrêt du véhicule.

Amendement 27

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/103/CE

Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Aux fins de la réalisation des contrôles de l'assurance visés au paragraphe 1, un État membre donne aux autres États membres accès aux données nationales relatives à l'immatriculation des véhicules énumérées ci-après et leur permet d'y effectuer des recherches automatisées:

a) les données permettant de déterminer si les véhicules sont couverts par une assurance obligatoire;

b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules pertinentes au regard de l'assurance de la responsabilité civile conformément à l'article 3.

L'accès à ces données est donné par l'intermédiaire des points de contact nationaux des États membres, désignés conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive (UE) 2015/413*.

**** Directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (JO L 68 du 13.3.2015, p. 9).***

Amendement 28

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/103/CE

Article 4 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Lorsqu'il effectue une recherche sous la forme d'une demande sortante, le point de contact national de l'État membre qui procède à un contrôle de l'assurance utilise un numéro d'immatriculation complet. Ces recherches sont effectuées dans le respect des procédures décrites au chapitre 3 de l'annexe à la décision 2008/616/JAI*. L'État membre qui procède à un contrôle de l'assurance utilise les données obtenues aux fins d'établir si un véhicule est couvert par une assurance obligatoire valide conformément à l'article 3 de la présente directive.

**** Décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en œuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière (JO L 210 du 6.8.2008, p. 12).***

Justification

L'échange des données relatives aux assurances est nécessaire pour réaliser l'objectif principal de la directive, qui est de faciliter, notamment, la libre circulation des véhicules entre les États membres et de lever les obstacles au bon fonctionnement d'un marché intégré pour l'assurance automobile. L'utilisation de l'actuel système EUCARIS, mis en place par la décision 2008/616/JAI du Conseil, devrait en outre garantir que cet échange d'informations a bel et bien lieu.

Amendement 29

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quater. Les États membres veillent à la sécurité et à la protection des données transmises en utilisant, dans la mesure du possible, les applications logicielles existantes, par exemple l'application visée à l'article 15 de la décision 2008/616/JAI, ainsi que les versions modifiées de ces applications logicielles, dans le respect du chapitre 3 de l'annexe à la décision 2008/616/JAI. Les versions modifiées des applications logicielles couvrent à la fois l'échange en ligne en temps réel et le mode d'échange par lots, celui-ci permettant d'échanger en un seul message des demandes ou réponses multiples.

Justification

L'échange des données relatives aux assurances est nécessaire pour réaliser l'objectif principal de la directive, qui est de faciliter la libre circulation des véhicules entre les États membres et de lever les obstacles au bon fonctionnement d'un marché intégré pour l'assurance automobile. L'utilisation de l'actuel système EUCARIS, mis en place par la décision 2008/616/JAI du Conseil, devrait en outre garantir que cet échange d'informations a bel et bien lieu.

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/103/CE

Article 4 – paragraphe 2 – alinéas 1 bis, 1 ter et 1 quater (nouveaux)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres précisent notamment la finalité exacte, indiquent la base juridique pertinente, satisfont aux exigences de sécurité applicables, respectent les principes de nécessité, de proportionnalité et de limitation de la finalité et fixent un délai proportionné de conservation des données.

Les données à caractère personnel traitées en vertu du présent article ne sont pas conservées plus longtemps qu'il n'est nécessaire à la réalisation du contrôle de l'assurance. Ces données sont totalement effacées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires à cette fin. Lorsqu'un contrôle de l'assurance fait apparaître qu'un véhicule est couvert par une assurance obligatoire conformément à l'article 3, le contrôleur efface immédiatement lesdites données.

Lorsqu'un contrôle ne permet pas de déterminer si un véhicule est couvert par une assurance obligatoire conformément à l'article 3, les données sont conservées pendant une période proportionnée qui n'excède pas soit 30 jours soit la durée nécessaire, qui est inférieure, pour établir l'existence d'une couverture par une assurance.

Lorsqu'un État membre constate qu'un véhicule circule sans l'assurance obligatoire prévue à l'article 3, il peut appliquer les sanctions prévues conformément à l'article 27.

Justification

Le contrôle des véhicules permettra aux autorités de retracer la circulation des personnes, ce qui peut constituer une intrusion dans leur vie privée. Seuls des motifs légitimes peuvent justifier de lever le droit au respect de la vie privée. La constatation qu'un véhicule n'est pas couvert par une assurance exigible peut constituer un tel motif. En revanche, pour les véhicules dont il a été constaté qu'ils sont couverts par une assurance automobile (les «non-concordances»), les données enregistrées ne sauraient être utilisées pour quelque autre motif que ce soit et doivent être effacées dans un délai raisonnable. Il convient de fixer une limite à ce délai de conservation et d'inscrire celle-ci dans la législation, en cohérence avec d'autres actes législatifs de l'Union tels que la directive eCall.

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/103/CE

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) pour les dommages corporels:
6 070 000 EUR par accident, quel que soit
le nombre de *victimes*, ou 1 220 000 EUR
par *victime*;

a) pour les dommages corporels:
6 070 000 EUR par accident, quel que soit
le nombre de *personnes lésées*, ou
1 220 000 EUR par *personne lésée*;

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/103/CE

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) pour *les dommages matériels*,
1 220 000 EUR par *sinistre*, quel que soit
le nombre de *victimes*.

b) pour *un dommage matériel*,
1 220 000 EUR par *accident*, quel que soit
le nombre de *personnes lésées*.

Justification

Le remplacement du terme «sinistre», qui peut avoir différentes significations et être traduit de diverses manières, par celui d'«accident» assure une meilleure compréhension générale, qui permet d'éviter des erreurs dans la transposition de la directive.

Amendement 33

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 bis (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte en vigueur

Amendement

Chaque État membre crée ou agréé un organisme ayant pour mission d'indemniser, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation

3 bis) À l'article 10, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Chaque État membre crée ou agréé un organisme ayant pour mission d'indemniser, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance *visées à l'article 9, paragraphe 1, ou dans les limites de garantie stipulées par l'État membre, si ces dernières sont supérieures aux premières*, les dommages matériels ou

d'assurance visée à l'article 3.

corporels causés par un véhicule non identifié ou un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3, ***y compris dans le cas d'accidents dans lesquels un véhicule automoteur est utilisé comme une arme pour commettre une infraction violente ou un acte terroriste.***»;

Justification

Cet amendement est nécessaire, car il est inextricablement lié aux dispositions de l'article 10 bis sur la protection des personnes lésées en cas d'insolvabilité de l'entreprise d'assurance ou d'absence de coopération de cette entreprise.

Amendement 34

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 2009/103/CE

Article 10 bis

Texte proposé par la Commission

Article 10 bis

Protection des personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance ***ou de manque de coopération d'une entreprise d'assurance***

Amendement

Article 10 bis

Protection des personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance

-1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir le droit des personnes lésées à demander une indemnisation, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance visées à l'article 9, paragraphe 1, ou dans les limites de garantie stipulées par l'État membre, si ces dernières sont supérieures aux premières, pour les dommages corporels ou matériels causés par un véhicule assuré par une entreprise d'assurance dans les situations suivantes:

a) l'entreprise d'assurance fait l'objet d'une procédure de faillite; ou

b) l'entreprise d'assurance fait l'objet d'une procédure de liquidation au sens de l'article 268, paragraphe 1, point d), de la

directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil*.

1. **Les États** membre **créent** ou **mandatent** un organisme pour indemniser les personnes lésées résidant habituellement sur leur territoire, **au moins dans les limites de l'obligation d'assurance visée à l'article 9, paragraphe 1, pour les dommages corporels ou matériels causés par un véhicule assuré par une entreprise d'assurance dans toutes les situations suivantes:**

a) **l'entreprise d'assurance fait l'objet d'une procédure de faillite;**

b) **l'entreprise d'assurance fait l'objet d'une procédure de liquidation au sens de l'article 268, paragraphe 1, point d), de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil***;**

c) **l'entreprise d'assurance ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande d'indemnisation dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté sa demande à cette entreprise d'assurance.**

2. **Les personnes lésées ne peuvent pas présenter de demande à l'organisme visé au paragraphe 1 si elles ont présenté une demande directement à l'entreprise d'assurance ou engagé une action en justice directement à son encontre et si cette demande ou action en justice est encore en instance.**

3. **L'organisme visé au paragraphe 1 répond à la demande d'indemnisation dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la personne lésée l'a présentée.**

1. **Chaque État** membre **créé** ou **mandate** un organisme pour indemniser les personnes lésées résidant habituellement sur leur territoire **dans les situations visées au paragraphe -1.**

3. **La personne lésée peut demander une indemnisation directement à l'organisme visé au paragraphe 1. Cet organisme, sur la base des informations fournies à sa demande par la personne lésée, donne à la personne lésée une réponse motivée quant à au paiement d'une indemnisation, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a demandé**

l'indemnisation.

Lorsqu'une indemnisation est due, l'organisme visé au paragraphe 1, dans un délai de trois mois à compter de la communication de sa réponse, paie l'intégralité de l'indemnisation à la personne lésée ou, lorsque cette indemnisation prend la forme de paiements réguliers convenus avec la personne lésée, entame ces paiements.

Lorsqu'une personne lésée a déposé une demande d'indemnisation auprès d'une entreprise d'assurance, ou de son représentant chargé du règlement des sinistres, laquelle, avant ou pendant le traitement de la demande d'indemnisation, se trouve dans une des situations visées au paragraphe -1 et que la personne lésée n'a pas encore reçu de réponse motivée de l'entreprise d'assurance ou de son représentant chargé du règlement des sinistres, la personne lésée est en droit de déposer une nouvelle fois sa demande d'indemnisation auprès de l'organisme visé au paragraphe 1.

4. Lorsque ***la personne lésée réside dans un autre État membre que celui dans lequel l'entreprise d'assurance visée au paragraphe 1 est établie***, l'organisme visé au paragraphe 1 ***qui a indemnisé cette personne lésée dans son État membre de résidence*** est autorisé à demander que la somme versée à titre d'indemnisation lui soit remboursée par l'organisme visé au paragraphe 1 dans l'État membre dans lequel ***est établie*** l'entreprise d'assurance ***qui a produit le contrat de la partie responsable***.

5. Les paragraphes ***1*** à 4 sont sans préjudice:

- a) du droit des États membres de considérer l'indemnisation versée par l'organisme visé au paragraphe 1 comme subsidiaire ou non subsidiaire;
- b) du droit des États membres de

4. Lorsque ***l'entreprise d'assurance a obtenu l'agrément, conformément à l'article 14 de la directive 2009/138/CE, dans un autre État membre que l'État membre pour lequel*** l'organisme visé au paragraphe 1 ***est compétent, cet organisme*** est autorisé à demander que la somme versée à titre d'indemnisation lui soit remboursée par l'organisme visé au paragraphe 1 dans l'État membre dans lequel l'entreprise d'assurance ***a obtenu son agrément***.

5. Les paragraphes ***-1*** à 4 sont sans préjudice:

- a) du droit des États membres de considérer l'indemnisation versée par l'organisme visé au paragraphe 1 comme subsidiaire ou non subsidiaire;
- b) du droit des États membres de

prévoir le règlement des sinistres relatifs à un même accident entre:

- i) l'organisme visé au paragraphe 1;
- ii) la ou les personnes responsables de l'accident;
- iii) d'autres entreprises d'assurance ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la personne lésée.

6. Les États membres n'autorisent pas l'organisme visé au paragraphe 1 à subordonner le paiement de l'indemnisation à d'autres exigences que celles établies dans la présente directive, en particulier à l'exigence que la personne lésée établisse que la partie responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer.

7. *La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à la procédure visée à l'article 28 ter afin de définir les tâches et obligations procédurales des organismes créés ou mandatés en vertu de l'article 10 bis en ce qui concerne le remboursement.*

prévoir le règlement des sinistres relatifs à un même accident entre:

- i) l'organisme visé au paragraphe 1;
- ii) la ou les personnes responsables de l'accident;
- iii) d'autres entreprises d'assurance ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la personne lésée.

6. Les États membres n'autorisent pas l'organisme visé au paragraphe 1 à ***réduire ou à*** subordonner le paiement de l'indemnisation à d'autres exigences que celles établies dans la présente directive. En particulier, ***les États membres n'autorisent pas l'organisme visé au paragraphe 1 à subordonner le paiement de l'indemnisation*** à l'exigence que la personne lésée établisse que la partie responsable ***ou l'entreprise d'assurance*** n'est pas en mesure ou refuse de payer.

7. *Le présent article prend effet:*

a) après qu'un accord a été conclu entre tous les organismes visés au paragraphe 1, créés ou agréés par les États membres, en ce qui concerne leurs tâches et leurs obligations et les modalités de remboursement;

b) à compter d'une date fixée par la Commission après qu'elle a établi, en étroite coopération avec les États membres, que l'accord visé au point a) a été conclu.

7 bis. Les personnes lésées visées à l'article 20, paragraphe 1, peuvent, dans les situations visées au paragraphe -1 du présent article, demander une compensation par l'organisme de compensation visé à l'article 24 dans leur État membre de résidence.

7 ter. *La personne lésée peut demander une indemnisation directement à l'organisme d'indemnisation, lequel, sur la base des informations fournies à sa demande par la personne lésée, donne à la personne lésée une réponse motivée dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a demandé l'indemnisation.*

À réception de la demande, l'organisme d'indemnisation informe les personnes ou organismes suivants qu'elle a reçu une demande d'indemnisation de la personne lésée:

- a) l'entreprise d'assurance qui fait l'objet d'une procédure de faillite ou de liquidation;*
- b) le liquidateur nommé pour cette entreprise d'assurance, comme défini à l'article 268, point f), de la directive 2009/138/CE;*
- c) l'organisme d'indemnisation de l'État membre où l'accident s'est produit; et*
- d) l'organisme d'indemnisation de l'État membre où l'entreprise d'assurance a obtenu l'agrément, conformément à l'article 14 de la directive 2009/138/CE, lorsque cet État membre n'est pas celui où l'accident s'est produit.*

7 quater. *À réception de l'information visée au paragraphe 7 ter, l'organisme d'indemnisation de l'État membre où l'accident s'est produit indique à l'organisme d'indemnisation de l'État membre de résidence de la personne lésée si l'indemnisation par l'organisme visé au paragraphe 1 doit être considérée comme subsidiaire ou non subsidiaire. L'organisme d'indemnisation de l'État membre de résidence de la personne lésée tient compte de cette information lors de l'indemnisation.*

7 quinquies. *L'organisme d'indemnisation qui a indemnisé la personne lésée dans l'État membre où elle*

réside a le droit de demander à l'organisme d'indemnisation de l'État membre où l'entreprise d'assurance a obtenu l'agrément, conformément à l'article 14 de la directive 2009/138/CE, le remboursement de la somme payée à titre d'indemnisation.

7 sexies. Cet organisme d'indemnisation est subrogé dans les droits de la personne lésée à l'encontre de l'organisme visé au paragraphe 1 situé dans l'État membre où l'entreprise d'assurance a obtenu l'agrément, conformément à l'article 14 de la directive 2009/138/CE, dans la mesure où l'organisme d'indemnisation de l'État membre de résidence de la personne lésée l'a indemnisée pour les dommages corporels ou matériels.

Chaque État membre est tenu de reconnaître la subrogation établie par tout autre État membre.

7 septies. L'accord entre les organismes d'indemnisation visé à l'article 24, paragraphe 3, contient des dispositions relatives aux tâches, obligations et modalités de remboursement des organismes de compensation qui découlent du présent article.

7 octies. En l'absence de l'accord visé au paragraphe 7, point a), ou en l'absence de modification de l'accord conformément au paragraphe 7 septies au plus tard [deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à la procédure visée à l'article 28 ter afin de fixer les tâches et obligations procédurales des organismes créés ou mandatés conformément au présent article en ce qui concerne le remboursement, ou afin de modifier l'accord visé à l'article 24, paragraphe 3, ou afin de prendre ces deux mesures, si nécessaire.

** Directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) (JO L 335 du 17.12.2009, p. 1).*

**** Directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) (JO L 335 du 17.12.2009, p. 1).*

Amendement 35

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 15

Texte en vigueur

Amendement

4 bis) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

Article 15

«Article 15

Véhicules expédiés d'un État membre dans un autre

Véhicules expédiés d'un État membre dans un autre

1. Par dérogation à l'article 2, point *d*), *deuxième tiret*, de la directive *88/357/CEE*, lorsqu'un véhicule est expédié d'un État membre dans un autre, l'État membre de destination est réputé être celui où le risque est situé, *dès acceptation de la livraison par l'acheteur*, pour une période de trente jours, même *si* le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'État membre de destination.

1. Par dérogation à l'article *13*, point *13*), *sous-point b*), de la directive *2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil**, lorsqu'un véhicule est expédié d'un État membre dans un autre, *soit l'État membre d'immatriculation, soit, dès acceptation de la livraison par l'acheteur*, l'État membre de destination est réputé être celui où le risque est situé, pour une période de trente jours, même *lorsque* le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'État membre de destination.

2. *Dans l'éventualité où le véhicule est impliqué dans un accident durant la*

2. *Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que*

période mentionnée au paragraphe 1 du présent article alors qu'il n'est pas assuré, l'organisme visé à l'article 10, paragraphe 1, de l'État membre de destination est responsable de l'indemnisation prévue à l'article 9.

les entreprises d'assurance notifient à l'organisme d'information de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé qu'elles ont produit une police d'assurance pour la circulation dudit véhicule.

** Directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) (JO L 335 du 17.12.2009, p. 1).»;*

Justification

Article 15 on dispatched vehicles was created in order to make it easier for a consumer to buy a vehicle from another Member State without having to seek an insurer from that other Member State. In practice, it does not currently work. Despite this, to delete it would only cancel past attempts to solve this problem without offering a solution. This amendment seeks to address this by giving more options to the consumer, by allowing them to seek insurance either in their home Member State or in the Member State of sale of the vehicle. They will be able to find a solution which works for them for the limited period of time it takes to move the vehicle from one Member State to the Member State of residence of the owner of the vehicle.

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 ter (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 ter) L'article suivant est inséré:

«Article 15 bis

Responsabilité en cas d'accident impliquant une remorque tractée par un véhicule à moteur

En cas d'accident causé par un ensemble de véhicules composé d'une remorque tractée par un véhicule à moteur, la personne lésée est indemnisée par l'entreprise qui a assuré la remorque

lorsque:

– les responsabilités de tiers ont été exclues; et

– la remorque est identifiable mais pas le véhicule à moteur qui la tractait.

L'entreprise qui indemnise la personne lésée dans ce cas peut engager une action récursoire contre l'entreprise qui a assuré le véhicule à moteur qui tractait la remorque si le droit national le prévoit.»;

Justification

The recognition of a license plate can be an issue in accident with a truck or vehicle with a trailer, where the license plate of the main vehicle is not clearly visible from behind. This can lead to situations where it is impossible to identify the driver. For commercial transport, it is also often the case that the powered vehicle is of a different ownership, and sometimes national registration, than the trailer that is being towed and is subject to individual, unrelated, insurance policies. Therefore, in case of accidents involving a motorized towing vehicle and a trailer and the motorized towing vehicle and the trailer have distinct insurers, the insurer of the trailer should compensate injured parties if the towing vehicle cannot be identified. Nevertheless, the insurer of the trailer has recourse against the insurer of the towing vehicle. This change should bring better protection to injured parties.

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Directive 2009/103/CE

Article 16 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance **ou** les organismes visés au deuxième alinéa, lors de la prise en compte des relevés de sinistres délivrés par d'autres entreprises d'assurance ou organismes visés au deuxième alinéa, ne traitent pas de manière discriminatoire les preneurs d'assurance, ni n'augmentent leurs primes, à cause de leur nationalité ou sur la seule base de leur précédent État membre de résidence.

Amendement

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance **et** les organismes visés au deuxième alinéa, lors de la prise en compte des relevés de sinistres délivrés par d'autres entreprises d'assurance ou organismes visés au deuxième alinéa, ne traitent pas de manière discriminatoire les preneurs d'assurance, ni n'augmentent leurs primes, à cause de leur nationalité ou sur la seule base de leur précédent État membre de résidence.

Amendement 38

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Directive 2009/103/CE

Article 16 – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres veillent à ce que, lorsqu'une entreprise d'assurance prend en compte les relevés de sinistres lorsqu'elle fixe les primes, elle prenne également en compte les relevés de sinistres délivrés par les entreprises d'assurance établies dans d'autres États membres comme équivalents à ceux délivrés par une entreprise d'assurance du même État membre, et à ce qu'elle applique toute exigence réglementaire relative au traitement des primes, conformément au droit national.

Justification

Il s'agit non seulement que les assureurs n'imposent pas de discrimination et de surtarification aux étrangers ou aux ressortissants du pays qui reviennent de l'étranger, mais également qu'ils considèrent les relevés d'autres États membres comme équivalents aux relevés nationaux et qu'ils appliquent toutes les remises possibles pour un éventuel client identique par ailleurs, ainsi que les remises imposées par la législation nationale de leur État membre. Il devrait également rester loisible aux États membres de choisir d'adopter des règles législatives nationales en matière de systèmes de bonus-malus. De tels systèmes sont en effet intrinsèquement nationaux et dénués de composante transfrontière, et doivent en outre s'appliquer de manière égale pour tous sur un même territoire.

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Directive 2009/103/CE

Article 16 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance publient leur politique en matière d'utilisation des relevés de sinistres pour le calcul des

Sans préjudice des politiques de prix des entreprises d'assurance, les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance publient leur politique en

primes.

matière d'utilisation des relevés de sinistres pour le calcul des primes.

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Directive 2009/103/CE

Article 16 – alinéa 5

Texte proposé par la Commission

La Commission est habilitée à adopter des actes *d'exécution* conformément à l'article **28 bis, paragraphe 2**, pour **préciser** le contenu et la forme du relevé de sinistres visé au deuxième alinéa. Ce relevé de sinistres contient des informations sur **tous** les éléments suivants:

- a) l'identité de l'entreprise d'assurance qui le délivre;
- b) l'identité du preneur d'assurance;
- c) le véhicule assuré;
- d) **la période de couverture du** véhicule **assuré**;
- e) le nombre **et la valeur** des sinistres en responsabilité civile déclarés pendant la période couverte par le relevé de sinistres.

Amendement

La Commission est habilitée à adopter des actes *délégués* conformément à l'article **28 ter** pour **fixer** le contenu et la forme du **formulaire de** relevé de sinistres visé au deuxième alinéa. Ce **formulaire de** relevé de sinistres contient, **au moins**, des informations sur les éléments suivants:

- a) l'identité de l'entreprise d'assurance qui le délivre;
- b) l'identité du preneur d'assurance, **y compris sa date de naissance, son adresse de correspondance, ainsi que, le cas échéant, le numéro et la date de délivrance de son permis de conduire**;
- c) le véhicule assuré **et son numéro d'identification**;
- d) **les dates de début de validité et d'expiration de l'assurance qui couvre le** véhicule;
- e) le nombre des sinistres en responsabilité civile déclarés pendant la période couverte par le relevé de sinistres **dans lesquels le preneur d'assurance était en tort, y compris la date et la nature, matérielle ou corporelle, de chaque sinistre et si le sinistre est toujours en cours ou est clôturé**.

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission consulte toutes les parties prenantes avant d'adopter lesdits actes délégués et s'efforce de parvenir à un accord entre les parties prenantes quant au contenu et à la forme du formulaire de relevé de sinistres.

Justification

Les relevés ne sont utiles que s'ils sont adaptés à leur fonction et contiennent des informations pertinentes pour déterminer le risque d'un éventuel preneur d'assurance. Pour déterminer quelles sont les informations pertinentes, il convient que la Commission consulte les parties prenantes avant l'adoption d'un acte d'exécution.

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)

Directive 2009/103/CE
Article 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis) L'article suivant est inséré:

«Article 16 bis

Instrument de comparaison des prix

- 1. Les États membres veillent à ce que les consommateurs aient 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 prévue à l'article 3, sur la base des informations fournies par les consommateurs.**
- 2. Les assureurs qui proposent l'assurance obligatoire fournissent aux autorités compétentes toutes les informations requises pour cet instrument et s'assurent que ces informations sont**

correctes et à jour afin d'en garantir l'exactitude. Cet instrument peut également comprendre les options supplémentaires pour l'assurance automobile, qui vont au-delà de l'assurance obligatoire prévue à l'article 3.

3. L'instrument de comparaison:

a) est indépendant sur le plan opérationnel des fournisseurs de services, garantissant ainsi que ceux-ci bénéficient d'une égalité de traitement dans les résultats de recherche;

b) indique clairement qui sont ses propriétaires et opérateurs;

c) énonce les critères clairs et objectifs selon lesquels la comparaison est effectuée;

d) emploie un langage clair et univoque;

e) fournit des informations exactes et à jour et donne la date de la dernière mise à jour;

f) est ouvert à tout fournisseur d'assurance obligatoire qui donne accès aux informations pertinentes et comprend une large gamme d'offres couvrant une part importante du marché et, lorsque les informations fournies n'offrent pas un aperçu complet du marché, présente une mention claire en ce sens, avant l'affichage des résultats;

g) prévoit une procédure efficace de signalement des informations incorrectes;

h) comprend une déclaration qui précise que les prix indiqués sont fondés sur les informations fournies et ne sont pas contraignants pour les assureurs.

4. Les instruments de comparaison qui remplissent les exigences énoncées au paragraphe 3, points a) à h), sont, sur demande du fournisseur de l'instrument, certifiés par les autorités compétentes.

5. La Commission est habilitée à

adopter un acte délégué conformément à la procédure visée à l'article 28 ter, afin de compléter la présente directive en précisant la forme et les fonctionnalités d'un tel instrument de comparaison, ainsi que les catégories d'informations devant être fournies par les assureurs, compte tenu du caractère individualisé des polices d'assurance.

6. Sans préjudice d'autres dispositions législatives de l'Union et conformément à l'article 27, les États membres peuvent prévoir des sanctions, y compris des amendes, qui pourront être infligées aux opérateurs d'instruments de comparaison qui induiraient les consommateurs en erreur ou n'indiqueraient pas clairement le propriétaire de l'instrument et s'ils ont été rémunérés par un assureur.»;

Justification

Comme dans le cas de la plupart des autres secteurs financiers, les consommateurs font de plus en plus de recherches en ligne pour l'assurance des véhicules automoteurs. Cela a abouti à l'apparition de nombreux sites internet de comparaison, lesquels pourraient être, ou non, équilibrés ou trompeurs pour les consommateurs. Comme le requièrent d'autres actes législatifs européens, chaque État membre devrait s'efforcer d'avoir au moins un site Internet permettant la comparaison des offres. Les États membres devraient également être en mesure de sanctionner les sites internet qui n'indiquent pas clairement l'identité de leur propriétaire et leur rémunération par des sociétés d'assurance.

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 ter (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter) L'article suivant est inséré:

«Article 18 bis

Accès aux rapports d'accident

Les États membres veillent à ce que la personne lésée ait le droit d'obtenir une

copie du rapport d'accident dressé par les autorités compétentes en temps utile. Conformément au droit national, lorsqu'un État membre est empêché de publier immédiatement l'intégralité du rapport d'accident, il fournit à la personne lésée une version expurgée jusqu'à ce que la version complète soit disponible. Toute modification du texte devrait se limiter à ce qui est strictement nécessaire et requis pour se conformer au droit de l'Union ou au droit national.»;

Justification

Après un accident, il est important qu'une personne lésée ait accès au rapport d'accident dressé par la police. Ce n'est pas toujours le cas aujourd'hui et cette question n'est pas résolue par l'actuel article 26. Dès lors, il devrait être clair qu'un rapport d'accident, même sous une forme expurgée, devrait être mis à disposition dès que possible pour permettre à une personne lésée de se faire indemniser.

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 quater (nouveau) – sous-point a (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 23 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 quater) L'article 23 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance soient tenues de fournir toutes les informations nécessaires requises par le registre visé au paragraphe 1, point a), y compris tous les numéros d'immatriculation couverts par une police d'assurance émise par une entreprise. Les États membres imposent également aux entreprises d'assurance d'informer l'organisme d'information lorsqu'une police perd sa validité avant la date d'expiration ou, pour un autre motif, ne couvre plus le numéro d'immatriculation d'un véhicule.»;

Justification

Under Article 23, there is an existing requirement that Member States keep a record of all registered vehicles and the insurance policy covering those vehicles. Insurance companies are not however required to declare this information to the information centres. While this information may be available via other government authorities (e.g. Departments of Motor vehicle registration), this may not be the case. More importantly, there is no requirement to declare when a policy insurance is no longer valid for a registered vehicle. There is no evidence that vehicles owners systematically inform authorities when their insurances lapse. Therefore, insurance companies should inform this information directly to Member States and to the national information centre.

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 quater (nouveau) – sous-point b (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 23 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) le paragraphe suivant est inséré:
«5 bis. Les États membres veillent à ce que le registre visé au paragraphe 1, point a), soit tenu et mis à jour et pleinement intégré dans les bases de données d'immatriculation des véhicules, et accessible aux points de contacts nationaux au titre de la directive (UE) 2015/413.»;

Justification

Il n'est possible de contrôler l'assurance que si les informations relatives à l'immatriculation et à l'assurance des véhicules sont disponibles pour les autorités qui contrôlent les véhicules. Cette base de données existe déjà à l'article 21 mais il n'y a aucune obligation de la tenir et de permettre aux contrôleurs des données relatives à l'immatriculation des véhicules d'y accéder. L'amendement proposé résout cette question.

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 quater (nouveau) – sous-point c (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 23 – paragraphe 6

Texte en vigueur

Amendement

6. Le traitement des données à caractère personnel résultant des paragraphes 1 à 5 **doit être** effectué en conformité avec **les dispositions nationales prises en application de la directive 95/46/CE.**

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Le traitement des données à caractère personnel résultant des paragraphes 1 à 5 **bis est** effectué en conformité avec **le règlement (UE) 2016/679.»;**

Justification

Depuis l'adoption de la révision de 2009 de la directive relative à l'assurance des véhicules automoteurs, le règlement général sur la protection des données a remplacé la directive sur la protection des données et, dès lors, il y a lieu de corriger la référence.

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 quinquies (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 26 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 quinquies) L'article 26 bis suivant est inséré:

«Article 26 bis

Organismes d'indemnisation

1. Les États membres s'efforcent de garantir que les organismes d'indemnisation visés aux articles 10, 10 bis et 24 sont gérés en tant qu'unité administrative unique couvrant toutes les tâches des différents organismes d'indemnisation relevant de la présente directive.

2. Lorsqu'un État membre ne gère pas ces organismes en tant qu'unité administrative unique, il le signale à la Commission et aux autres États membres en mentionnant les motifs de sa décision.»;

Justification

Pour qu'il soit plus simple et aisé pour les administrations, les assureurs et les personnes lésées de se faire indemniser, on devrait encourager les États membres à créer un organisme unique couvrant toutes les tâches des différents organismes d'indemnisation figurant dans la présente directive. Les États membres devraient être libres de faire un autre choix, mais ils devraient signaler à la Commission les raisons fondamentales pour lesquelles ils pensent que c'est nécessaire.

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 sexies (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 26 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 sexies) L'article suivant est inséré:

«Article 26 ter

Délai de prescription

1. Les États membres veillent à ce qu'un délai de prescription d'au moins quatre ans s'applique aux actions relevant de l'article 19 et de l'article 20, paragraphe 2, relatives à l'indemnisation pour les dommages corporels ou matériels résultant d'un accident de la circulation routière transfrontière. Le délai de prescription commence à courir le jour où le plaignant a eu connaissance, ou disposait de motifs raisonnables d'avoir connaissance, de l'étendue du préjudice, de la perte ou des dommages, de leur cause ainsi que de l'identité de la personne responsable et de l'entreprise d'assurance couvrant la responsabilité civile de la personne responsable ou du représentant chargé du règlement des sinistres ou de l'organisme d'indemnisation chargé d'indemniser et contre qui la demande d'indemnisation doit être engagée.

2. Lorsque le droit national applicable à la demande d'indemnisation prévoit un délai de prescription supérieur à quatre ans, les États membres veillent à

l'application de ce délai de prescription plus long.

3. Les États membres communiquent à la Commission des informations actualisées sur leurs régimes nationaux en matière de prescription pour les dommages occasionnés par des accidents de la circulation. La Commission met à la disposition du public et rend accessibles, dans toutes les langues officielles de l'Union, un résumé des informations communiquées par les États membres.»;

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 septies (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 26 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 septies) L'article suivant est inséré:

«Article 26 quater

Suspension du délai de prescription

1. Les États membres veillent à ce que le délai de prescription prévu à l'article 26 bis soit suspendu pendant la période allant de la transmission de la demande d'indemnisation par le demandeur:

a) à l'entreprise d'assurance de la personne qui a causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres visé aux articles 21 et 22; ou

b) à l'organisme d'indemnisation visé aux articles 24 et 25 jusqu'au rejet de la demande par le défendeur.

2. Lorsque le reste du délai de prescription, après l'achèvement de la période de suspension, est inférieur à six mois, les États membres veillent à ce que le demandeur bénéficie d'un délai minimal de six mois supplémentaires pour

lancer une procédure judiciaire.

3. Les États membres veillent à ce qu'en cas d'expiration d'un délai un samedi, un dimanche ou un de leurs jours fériés, ce délai soit étendu jusqu'à la fin du jour ouvrable suivant.»;

Amendement 50

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 octies (nouveau)

Directive 2009/103/CE

Article 26 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 octies) L'article suivant est inséré:

«Article 26 quinquies

Calcul des délais

Les États membres veillent à ce que tout délai prescrit par la présente directive soit calculé comme suit:

a) le calcul commence le jour suivant la date à laquelle l'événement concerné a eu lieu;

b) lorsqu'un délai est exprimé en années, il expire, dans l'année à prendre en considération, le mois du même nom et le jour portant le même quantième que le mois et le jour où l'événement a eu lieu. Si le mois à prendre en considération ne compte pas de jour portant le même quantième, ledit délai expire le dernier jour de ce mois;

c) les délais ne sont pas suspendus pendant les vacances judiciaires.»;

Amendement 51

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Directive 2009/103/CE

Article 28 bis

Article 28 bis

supprimé

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité européen des assurances et des pensions professionnelles institué par la décision 2004/9/CE de la Commission **. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil *****.**

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Amendement 52

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Directive 2009/103/CE

Article 28 ter – paragraphe 2

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphe 2, et à l'article 10 bis, paragraphe 7, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de la date visée à l'article 30.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du ... [date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative]. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 bis, paragraphe 7 octies, à l'article 16, alinéa 5, et à l'article 16 bis, paragraphe 5, est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à compter du ... [date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative].

Amendement 53

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Texte proposé par la Commission

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9, paragraphe 2, **et** de l'article 10 bis, paragraphe 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de **deux** mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9, paragraphe 2, de l'article 10 bis, paragraphe 7 **octies, de l'article 16, alinéa 5, et de l'article 16 bis, paragraphe 5**, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de **trois** mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement 54

Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 6
Directive 2009/103/CE
Article 28 quater

Texte proposé par la Commission

Article 28 quater

Évaluation

Une évaluation de la présente directive est effectuée au plus tard sept ans après la date de sa transposition. La Commission communique les conclusions de cette évaluation accompagnées de ses observations au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social.

Amendement

Article 28 quater

Évaluation **et réexamen**

Au plus tard **cinq** ans après la date de transposition **de la présente directive**, la Commission **fait rapport** au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social **européen sur sa mise en œuvre, en particulier en ce qui concerne:**

- a) son application au regard des évolutions technologiques, particulièrement en ce qui concerne les véhicules autonomes et semi-autonomes;***
- b) l'adéquation de son champ d'application, compte tenu des risques***

d'accident associés aux différents véhicules automoteurs, à la lumière des évolutions probables du marché, notamment en ce qui concerne les véhicules légers à grande vitesse qui entrent dans les catégories de véhicules visées à l'article 2, paragraphe 2, points h), i), j) et k), du règlement (UE) n° 168/2013, tels que les bicyclettes électriques, les gyropodes ou les trottinettes électriques, ainsi que la probabilité que le régime de responsabilité qu'elle met en place satisfasse aux besoins futurs;

c) 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, qui module les primes en fonction du relevé de sinistres du preneur d'assurance.

Ce rapport s'accompagne d'observations de la Commission et, le cas échéant, d'une proposition législative.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La proposition présentée par la Commission vise à modifier la directive sur l'assurance des véhicules automoteurs (2009/103/CE) dans cinq domaines précis: (i) insolvabilité de l'assureur, (ii) relevé de sinistres, (iii) risques liés à la conduite sans assurance, (iv) montants minimaux de couverture et (v) champ d'application de la directive. Votre rapporteure convient que, d'une manière générale, la directive relative à l'assurance des véhicules automoteurs demeure adaptée aux objectifs, mais estime que, dans certains domaines, des améliorations sont possibles.

Pour ce qui est du champ d'application de la directive, que l'on pourrait considérer comme le volet le plus controversé de la proposition, votre rapporteure observe que les arrêts de la Cour de justice (affaires Vnuk C-162/13, Rodrigues de Andrade C-514/16 et Torreiro C-334/16) ont semé une certaine confusion parmi les États membres quant à la question de savoir quels véhicules en relèvent. Cela concerne, en particulier, des véhicules tels que les bicyclettes électriques, les gyropodes ou les trottinettes électriques, mais également les véhicules utilisés, par exemple, dans les sports motorisés. Votre rapporteure estime que, en principe, la directive ne devrait pas s'appliquer à de tels véhicules, étant donné que l'exigence d'assurance automobile pourrait empêcher l'adoption, par exemple, des bicyclettes électriques ou pourrait augmenter inutilement les primes d'assurance de l'ensemble des véhicules.

Votre rapporteure a dès lors proposé que seuls les véhicules soumis aux exigences de réception par type relèvent du champ d'application de la présente directive. Cependant, les États membres devraient avoir la possibilité d'exiger que d'autres véhicules aient également une couverture d'assurance obligatoire, s'ils le jugent nécessaire. En ce qui concerne la définition de «circulation d'un véhicule», votre rapporteure estime qu'il est important de préciser qu'il est question d'un véhicule utilisé dans la circulation, tant sur les voies publiques que privées, mais pas d'un véhicule utilisé exclusivement dans un espace fermé, sans accès pour le grand public. Si, cependant, un tel véhicule – qui est utilisé à la fois dans des espaces fermés et dans la circulation et, en conséquence, est tenu d'avoir une couverture d'assurance automobile – est impliqué dans un accident dans un espace fermé, l'assureur du véhicule devrait toujours être responsable vis-à-vis des personnes lésées.

Deuxièmement, votre rapporteure estime que les dispositions relatives au contrôle de l'assurance (article 4) demeurent trop vagues quant aux procédures permettant à l'autorité d'un État membre de contrôler si un véhicule immatriculé dans un autre État membre a une couverture d'assurance. Votre rapporteure souligne qu'il existe déjà une application logicielle appelée Eucaris (*European Vehicle and Driving Licence Information System*), qui permet un échange rapide, sécurisé et confidentiel de données spécifiques relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres. Cette application est utilisée, entre autres, pour l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière au titre de la directive (UE) 2015/413. Il est dès lors approprié que l'application Eucaris puisse également être employée pour contrôler si un véhicule immatriculé dans un autre État membre a une couverture d'assurance automobile obligatoire. Bien évidemment, des garanties doivent être en place pour la protection des données, en particulier en ce qui concerne la conservation de données, conformément au règlement général sur la protection des données.

En ce qui concerne l'insolvabilité de l'assureur (nouvel article 10 bis), votre rapporteure

s'inquiète de la disposition (paragraphe 2) en vertu de laquelle les personnes lésées ne peuvent pas présenter de demande à un organisme d'indemnisation si elles ont engagé une action à l'encontre de l'entreprise d'assurance insolvable et si cette action est encore en instance. Selon votre rapporteure, cette restriction nuirait trop à la personne lésée et ne se justifie pas, notamment si l'on considère la longueur que peuvent avoir les procédures judiciaires contre un assureur.

En outre, la directive contient l'article 15 sur les véhicules expédiés, lequel, selon votre rapporteure, ne reflète pas la situation sur le terrain. Votre rapporteure estime qu'il y a donc lieu de modifier cet article, pour permettre au consommateur de s'assurer soit dans l'État membre où il réside (État membre de destination), soit dans l'État membre où est vendu le véhicule. Cela fournirait une solution pour la période de temps limitée nécessaire afin d'expédier le véhicule d'un État membre à l'autre et de l'immatriculer dans l'État membre de résidence du propriétaire.

Votre rapporteure propose également d'aborder la situation spécifique de la responsabilité en cas d'accident impliquant une remorque tractée par un véhicule à moteur (nouvel article 15 bis). Lors de tels accidents (par l'arrière), il risque d'être souvent impossible de voir la plaque minéralogique du véhicule principal. En outre, il est possible que les remorques et les véhicules tracteurs ne soient pas immatriculés auprès du même propriétaire, qu'ils aient des polices d'assurance différentes et même qu'ils soient immatriculés dans différents États membres. Dans de tels cas, lorsque le véhicule tracteur ne peut être identifié, il faut que la personne lésée soit indemnisée par l'assureur de la remorque, qui peut ensuite se retourner contre l'assureur du véhicule tracteur.

En ce qui concerne le relevé des sinistres, votre rapporteure voudrait préciser que les prestataires de services d'assurance devraient, en principe, traiter les relevés délivrés dans un autre État membre de la même manière que les relevés nationaux pour déterminer les primes et appliquer toutes les remises dont peut bénéficier un client par ailleurs identique ou celles prévues par le droit d'un État membre. Certaines dispositions nouvelles ont également été introduites concernant les informations que le relevé des sinistres devrait contenir. En outre, le texte prévoit désormais un instrument de comparaison de prix indépendant pour permettre aux consommateurs de comparer les prix des assureurs qui proposent l'assurance obligatoire.

Pour permettre aux personnes lésées de se faire indemniser, la directive oblige les États membres à mettre en place des organismes d'information (article 23) qui, entre autres, tiennent un registre des numéros d'immatriculation des véhicules automoteurs basés sur leur territoire, ainsi que les numéros des politiques d'assurance couvrant la circulation de ces véhicules. Votre rapporteure relève avec inquiétude, cependant, que les assureurs ne sont pas tenus, à l'heure actuelle, d'informer ces organismes d'information du fait qu'une police n'est plus valide pour un véhicule immatriculé, ce qui signifie que des données erronées pourraient être contenues dans le registre. Dès lors, le registre doit être constamment mis à jour et pleinement articulé avec les bases de données d'immatriculation des véhicules, afin de maximiser l'exactitude des informations qui y sont contenues.

La directive sur l'assurance des véhicules automoteurs répertorie également divers organismes d'indemnisation dont les attributions diffèrent selon que l'accident implique un élément transfrontière (articles 20 à 26) ou non (article 10, nouvel article 10 bis). Votre rapporteure estime qu'un tel système devrait être simplifié, dans l'intérêt des autorités

publiques, des assureurs et des personnes lésées qui cherchent à se faire indemniser, et que ces organismes devraient être gérés en tant qu'unité administrative unique couvrant toutes les tâches des différents organismes d'indemnisation. Si un État membre préfère que ces organismes demeurent séparés, il devrait en informer la Commission et les autres États membres et justifier sa décision.

En outre, votre rapporteure relève également que depuis 2009, et la consolidation de cinq directives antérieures, la directive sur l'assurance des véhicules automoteurs contient désormais les termes «victime» et «personne lésée», mais que seul ce dernier concept a été défini dans la directive. Le terme «personne lésée» est réputé comprendre les victimes à la fois directes et indirectes (par exemple, les membres de la famille après un accident mortel). Il est dès lors approprié d'aligner le libellé et de se référer à la «personne lésée» dans toutes les dispositions du texte.

Enfin, votre rapporteure estime qu'il est important d'insérer une clause de révision pour évaluer, au plus tard cinq ans après la date de transposition, si la directive demeure adaptée à sa finalité, en particulier à la lumière des évolutions technologiques en ce qui concerne les véhicules autonomes et semi-autonomes. Au besoin, ce rapport devrait être accompagné d'une proposition législative.

En conclusion, votre rapporteure estime que les éléments énumérés ci-dessus reprennent les points les plus pertinents sur lesquels il y a lieu d'améliorer la proposition de la Commission et la directive sur l'assurance des véhicules automoteurs, afin d'assurer un niveau élevé de protection des victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs et de faciliter la libre circulation des véhicules automoteurs entre les États membres.

20.12.2018

AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES

à l'intention de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

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 (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Rapporteure pour avis: Joëlle Bergeron

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La première directive de l'UE sur l'assurance automobile date de 1972. Depuis cinq autres directives sont venues progressivement la renforcer et la compléter et elles ont été codifiées par la directive 2009/103/CE.

Dans son programme de travail pour 2016, la Commission avait annoncé une évaluation de cette dernière. Au terme de cette évaluation il est apparu que quelques modifications et adaptations étaient nécessaires afin de répondre au but premier de cette directive, à savoir la protection des victimes d'accidents de la circulation en situation transfrontière. Cinq points nouveaux peuvent être relevés. Le cas de l'insolvabilité de l'assureur, la reconnaissance des relevés des sinistres, les contrôles d'assurance pour lutter contre la conduite sans assurance, l'harmonisation des montants minimaux de couverture et enfin, le champ d'application de la directive.

La rapporteure estime que cette proposition de directive répond bien aux nouvelles exigences de protection des 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 cas d'insolvabilité des assureurs en particulier dans un contexte transfrontière, se multipliant et les procédures d'indemnisation étant parfois dans certains pays de l'UE, longues et complexes, la possibilité de prévoir un mécanisme de versement rapide et adéquat d'une indemnisation aux victimes est, pour la rapporteure, une avancée. En effet, la proposition inclut la création dans chaque État membre d'une caisse de compensation financée par les assureurs nationaux, se subrogeant à l'assureur insolvable. Dans les situations transfrontières, la victime sera indemnisée directement par la caisse nationale de l'État où a eu

lieu l'accident avant que celle-ci ne soit remboursée par la caisse de compensation de l'État de l'assureur insolvable. Le système de fonds de garantie existant déjà dans beaucoup d'États membres, le fait d'envisager de l'étendre à tous les États de l'UE sous forme d'accords volontaires constitue un vrai progrès pour la rapporteure.

Le projet de la Commission prévoit également l'application par les assureurs du même traitement à tous les relevés de sinistres délivrés dans l'UE. La rapporteure approuve la démarche de la Commission qui consiste à harmoniser les relevés de sinistres et, en même temps, à imposer qu'ils soient traités de manière identique quel que soit l'État membre d'origine du preneur d'assurance. Cette mesure participe à plus d'égalité entre preneurs d'assurance par l'application par les assureurs du même traitement à tous les relevés de sinistres délivrés en Europe. L'objectif à atteindre est en effet d'avoir moins de fraudes aux assurances et plus de transparence par l'authentification des relevés de sinistres.

S'agissant des contrôles d'assurance, la rapporteure estime qu'il est essentiel de limiter leur actuelle interdiction et d'autoriser les États membres à procéder à des contrôles non intrusifs sur une base volontaire. Les contrôles seraient considérés comme non intrusifs dans la mesure où les techniques utilisées n'obligent pas à arrêter les véhicules, ne sont pas discriminatoires, et sont nécessaires et proportionnés. La rapporteure considère qu'accorder la possibilité aux États membres d'utiliser des outils numériques de reconnaissance des plaques est une bonne initiative. Toute disposition nouvelle permettant de réduire le phénomène de conduite sans assurance doit être encouragée.

La proposition de directive envisage aussi de garantir des montants minimaux de couverture d'assurance en cas de dommages matériels ou corporels et quelle que soit la catégorie de véhicule concernée. La rapporteure souscrit parfaitement à cette nouvelle disposition dans la mesure où les États peuvent aller au-delà de ce minimum et qu'il ne s'agit pas d'harmoniser les prix des assurances car cela serait aujourd'hui irréalisable compte tenu des disparités économiques existantes entre les différents pays de l'Union.

Enfin, s'agissant du champ d'application de la directive, la rapporteure soutient la volonté de la Commission de codifier la jurisprudence de la Cour de Justice au moyen d'une définition de la notion de « circulation de véhicule ». Toutefois, elle considère que la définition retenue est encore trop limitative et peut exclure un certain nombre de véhicules qui ne seraient pas « habituellement destinés à servir de moyen de transport » mais qui seraient pourtant à l'origine d'accident corporels ou matériels. La rapporteure estime que l'activité stricto sensu de transport du véhicule ne doit pas être déterminante pour relever de l'application de cette directive. Des véhicules utilisés notamment dans le domaine de la construction ayant des activités transfrontières peuvent ainsi être à l'origine d'accidents. La rapporteure estime que la définition de circulation de véhicule doit être la plus large possible afin d'assurer un maximum de protection aux victimes d'accidents. Un amendement sera déposé sur ce point.

AMENDEMENTS

La commission des affaires juridiques invite la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

1) L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou victimes potentielles d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une branche importante de l'assurance non-vie dans l'Union. L'assurance automobile a, par ailleurs, 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 devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action de l'Union dans le domaine des services financiers.

Amendement 2

Proposition de directive

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

2) La Commission a procédé à une évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵, et notamment de son efficacité, de son efficience et de sa cohérence avec les autres politiques de l'Union. Cette évaluation a permis de conclure que cette directive fonctionnait bien dans l'ensemble et que la plupart de ses éléments ne nécessitaient pas de

Amendement

(1) L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (l'assurance automobile) revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou victimes potentielles d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une branche importante de l'assurance non-vie dans l'Union. L'assurance automobile a, par ailleurs, une incidence **importante** sur la libre circulation des personnes, des biens et des véhicules **et, implicitement, sur le marché interne et l'espace Schengen**. Le renforcement et la consolidation du marché intérieur de l'assurance automobile devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action de l'Union dans le domaine des services financiers.

Amendement

(2) La Commission a procédé à une évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵, et notamment de son efficacité, de son efficience et de sa cohérence avec les autres politiques de l'Union. Cette évaluation a permis de conclure que cette directive fonctionnait bien dans l'ensemble et que la plupart de ses éléments ne nécessitaient pas de

modifications. Toutefois, quatre domaines dans lesquels il conviendrait d'apporter des modifications ciblées ont été identifiés: l'indemnisation des victimes d'accidents en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, les montants minimaux obligatoires de couverture d'assurance, les contrôles par les États membres de l'assurance des véhicules et l'utilisation par une nouvelle entreprise d'assurance des relevés de sinistres des preneurs d'assurance.

¹⁵ 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 (JO L 263 du 7.10.2009, p. 11).

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

modifications. Toutefois, quatre domaines dans lesquels il conviendrait d'apporter des modifications ciblées ont été identifiés: l'indemnisation des victimes d'accidents en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, les montants minimaux obligatoires de couverture d'assurance, les contrôles par les États membres de l'assurance des véhicules et l'utilisation par une nouvelle entreprise d'assurance des relevés de sinistres des preneurs d'assurance. ***Il reste nécessaire d'introduire un système contraignant de bonus-malus appliqué per les entreprises d'assurance au calcul des primes d'assurance sur la base des relevés de sinistres. Un tel système constitue une incitation à une conduite sûre et renforcerait donc la sécurité routière. Il améliore en outre l'équité des primes d'assurance entre les consommateurs.***

¹⁵ 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 (JO L 263 du 7.10.2009, p. 11).

Amendement

(3 bis) Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, tous les véhicules existants et nouveaux sont en principe couverts par le champ d'application de la directive 2009/103/CE. Toutefois, cela ne semble pas être d'une nécessité impérieuse en ce qui concerne les nouveaux types de véhicules, tels que les bicyclettes et

scooters électriques ou les Segway. Ils sont beaucoup plus petits et ont une vitesse de pointe inférieure, ce qui réduit d'autant les dommages qu'ils pourraient causer. L'application sans discrimination de l'obligation d'assurance semble justement disproportionnée si l'on entend soutenir le développement de nouveaux moyens de transport qui occupent moins d'espace public et respectent davantage l'environnement. C'est pourquoi la présente directive ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules pour lesquels le droit de l'Union prévoit des exigences de sécurité avant homologation. L'utilisation de ces véhicules peut toutefois aussi donner lieu à des accidents, de sorte que les États membres devraient rester libres d'adopter ou de maintenir au niveau national des règles qui prévoient aussi l'obligation d'une assurance responsabilité civile pour les véhicules qui ne sont soumis à aucune obligation d'homologation. En poursuivant les objectifs généraux visant à assurer une protection élevée des victimes d'accidents de la circulation et à faciliter la libre circulation des personnes et des véhicules dans l'ensemble de l'Union, la présente directive contribuera à renforcer la confiance dans le marché unique de l'assurance automobile en améliorant la sécurité juridique des ventes transfrontalières d'assurance automobile fondées sur la libre prestation de services, tout en réduisant les risques survenant au cours de l'indemnisation des victimes.

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) La présente directive établit un équilibre approprié entre l'intérêt public et les coûts potentiels pour les autorités publiques, les assureurs et les preneurs

d'assurance, afin de garantir l'efficacité financière des mesures proposées.

Amendement 5

Proposition de directive

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

4) Les États membres **doivent** actuellement **s'abstenir** de contrôler 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. Cependant, de nouvelles innovations technologiques permettent de contrôler l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. Il convient donc d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national **et** s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule.

Amendement

(4) Les États membres **s'abstiennent** actuellement de contrôler 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. Cependant, de nouvelles innovations technologiques, **comme la reconnaissance des plaques d'immatriculation**, permettent de contrôler **discrètement** l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. Il convient donc d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national, s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule **et s'ils garantissent les droits, les libertés et l'intérêt légitime de la personne concernée.**

Amendement 6

Proposition de directive

Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) La conduite sans assurance, qui consiste à circuler avec un véhicule automoteur non couvert par une assurance responsabilité civile

obligatoire, est un problème de plus en plus fréquent dans l'Union. Son coût a été estimé à 870 millions d'EUR de sinistres en 2011 pour l'ensemble de l'Union. Il conviendrait de souligner que la conduite sans assurance a des répercussions négatives sur tout un éventail de personnes: victimes d'accidents, assureurs, fonds de garantie et titulaires d'une police d'assurance automobile.

Amendement 7

Proposition de directive

Considérant 7

Texte proposé par la Commission

7) Pour que la protection des victimes d'accidents de la circulation soit effective et efficace, il faut que celles-ci obtiennent systématiquement une indemnisation pour les dommages corporels ou matériels qu'elles subissent, que l'entreprise d'assurance de la partie responsable soit solvable ou non. Il convient par conséquent que les États membres créent ou désignent un organisme chargé de verser une indemnité initiale aux personnes lésées ayant leur résidence habituelle sur leur territoire, et que cet organisme ait le droit d'exiger que le montant de cette indemnité lui soit remboursé par l'organisme homologue de l'État membre où est établie l'entreprise d'assurance qui a émis la police d'assurance du véhicule de la partie responsable de l'accident. Toutefois, afin d'éviter que des demandes d'indemnisation parallèles soient introduites, les victimes d'accidents de la circulation ne devraient pas être autorisées à soumettre une demande d'indemnisation à cet organisme si elles en ont déjà présenté une à l'entreprise d'assurance concernée ou ont engagé un recours contre cette dernière et que cette demande ou ce recours sont encore en instance.

Amendement

(7) Pour que la protection des victimes d'accidents de la circulation soit effective et efficace, il faut que celles-ci obtiennent systématiquement une indemnisation pour les dommages corporels ou matériels qu'elles subissent, que l'entreprise d'assurance de la partie responsable soit solvable ou non. Il convient par conséquent que les États membres créent ou désignent un organisme chargé de verser *sans délai* une indemnité initiale aux personnes lésées ayant leur résidence habituelle sur leur territoire, et que cet organisme ait le droit d'exiger que le montant de cette indemnité lui soit remboursé par l'organisme homologue de l'État membre où est établie l'entreprise d'assurance qui a émis la police d'assurance du véhicule de la partie responsable de l'accident. Toutefois, afin d'éviter que des demandes d'indemnisation parallèles soient introduites, les victimes d'accidents de la circulation ne devraient pas être autorisées à soumettre une demande d'indemnisation à cet organisme si elles en ont déjà présenté une à l'entreprise d'assurance concernée ou ont engagé un recours contre cette dernière et que cette demande ou ce recours sont encore en instance.

Amendement 8

Proposition de directive

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

8) Les relevés de sinistres d'un preneur qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance avec une entreprise d'assurance devraient être aisément authentifiables afin de faciliter la prise en compte de ces relevés lors de la conclusion du nouveau contrat. Afin de simplifier la vérification et l'authentification des relevés de sinistres, il importe que le contenu et le format de ces relevés soient les mêmes dans tous les États membres. En outre, les entreprises d'assurance **qui tiennent compte des relevés de sinistres** pour déterminer les primes d'assurance automobile **ne devraient opérer** aucune discrimination sur la base de la nationalité du preneur d'assurance ou sur la seule base de son précédent État membre de résidence. Pour permettre aux États membres de vérifier la manière dont les entreprises d'assurance traitent les relevés de sinistres, celles-ci devraient publier leur politique en matière d'utilisation des historiques de sinistres pour le calcul des primes.

Amendement 9

Proposition de directive

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

11) Dans le cadre de l'évaluation du fonctionnement de la directive, la Commission européenne devrait surveiller l'application de celle-ci, en prenant en compte le nombre de victimes, le montant

Amendement

(8) Les relevés de sinistres d'un preneur qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance avec une entreprise d'assurance devraient être aisément authentifiables afin de faciliter la prise en compte de ces relevés lors de la conclusion du nouveau contrat. Afin de simplifier la vérification et l'authentification des relevés de sinistres, il importe que le contenu et le format de ces relevés soient les mêmes dans tous les États membres. En outre, les entreprises d'assurance **devraient appliquer un système contraignant de bonus-malus** pour déterminer les primes d'assurance automobile. **Les relevés de sinistres doivent être pris en compte.** Aucune discrimination sur la base de la nationalité du preneur d'assurance ou sur la seule base de son précédent État membre de résidence **ne doit être opérée**. Pour permettre aux États membres de vérifier la manière dont les entreprises d'assurance traitent les relevés de sinistres, celles-ci devraient publier leur politique en matière d'utilisation des historiques de sinistres pour le calcul des primes.

Amendement

(11) Dans le cadre de l'évaluation du fonctionnement de la directive, la Commission européenne devrait surveiller l'application de celle-ci, en prenant en compte le nombre de victimes, le montant

des sinistres non réglés en raison de retards de paiements liés à des cas transfrontières d'insolvabilité, le niveau des montants minimaux de couverture dans les États membres, le montant des sinistres dus à des véhicules non assurés dans le cadre de la circulation routière transfrontière et le nombre de réclamations concernant les relevés de sinistres.

des sinistres non réglés en raison de retards de paiements liés à des cas transfrontières d'insolvabilité, le niveau des montants minimaux de couverture dans les États membres, le montant des sinistres dus à des véhicules non assurés dans le cadre de la circulation routière transfrontière et le nombre de réclamations concernant les relevés de sinistres. ***Dans le cadre de l'évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE, la Commission européenne devrait également examiner et évaluer si, à la lumière du progrès technologique, y compris de l'utilisation croissante de véhicules autonomes et semi-autonomes, elle continue d'atteindre son objectif de protection des victimes d'accidents de la circulation de l'insolvabilité des assureurs en cas d'accident causé par l'utilisation de véhicules. Cette surveillance devrait néanmoins être adaptée aux futures exigences et garantir que les objectifs de la directive sont atteints en ce qui concerne les nouvelles évolutions technologiques dans des domaines tels que les véhicules électriques, autonomes et semi-autonomes.***

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

12) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui sont notamment de garantir, dans l'ensemble de l'Union, un niveau égal de protection minimale des victimes d'accidents de la circulation **et** de garantir la protection des victimes en cas d'insolvabilité d'entreprises d'assurance, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures,

Amendement

(12) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui sont notamment de garantir, dans l'ensemble de l'Union, un niveau égal de protection minimale des victimes d'accidents de la circulation, de garantir la protection des victimes en cas d'insolvabilité d'entreprises d'assurance **et de garantir l'égalité de traitement des documents émis par les assureurs à l'intention des éventuels détenteurs transfrontaliers de police d'assurance afin d'attester l'historique des dommages**

conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Amendement 11

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis) À l'article 2, le paragraphe suivant est ajouté:

«La présente directive s'applique uniquement aux véhicules qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/858*, du règlement (UE) n° 167/2013** ou du règlement (UE) n° 168/2013.***

****Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).***

*****Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).***

******Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15***

janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

Amendement 12

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/103/CE

Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Ils peuvent toutefois procéder à ces contrôles de l'assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi et

Amendement

Ils peuvent toutefois procéder à ces contrôles de l'assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi, ***qu'ils garantissent les droits, les libertés et l'intérêt légitime de la personne concernée, et***

(Cette modification s'applique à l'ensemble du texte législatif à l'examen; son adoption impose des adaptations techniques dans tout le texte.)

Amendement 13

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Directive 2009/103/CE

Article 16 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance ***ou*** les organismes visés au deuxième alinéa, lors de la prise en compte des relevés de sinistres délivrés par d'autres entreprises d'assurance ou organismes visés au deuxième alinéa, ne traitent pas de manière discriminatoire les preneurs d'assurance, ni n'augmentent leurs primes, à cause de leur nationalité ou sur la seule base de leur précédent État membre de résidence.

Amendement

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance ***et*** les organismes visés au deuxième alinéa, lors de la prise en compte des relevés de sinistres délivrés par d'autres entreprises d'assurance ou organismes visés au deuxième alinéa, ne traitent pas de manière discriminatoire les preneurs d'assurance, ni n'augmentent leurs primes, à cause de leur nationalité ou sur la seule base de leur précédent État membre de résidence.

Amendement 14

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Directive 2009/103/CE

Article 16 – alinéa 2 bis bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance et les organismes visés au deuxième alinéa intègrent dans leurs contrats d'assurance automobile un système contraignant de bonus-malus selon lequel le montant des primes d'assurance de chaque assuré est calculé conformément à son relevé de sinistres.

Amendement 15

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point b

Directive 2009/103/CE

Article 16 – alinéa 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance publient leur politique en matière d'utilisation des relevés de sinistres pour le calcul des primes.

Les États membres veillent à ce que les entreprises d'assurance publient leur politique en matière d'utilisation des relevés de sinistres pour le calcul des primes, *en particulier en ce qui concerne le système de bonus-malus qu'elles utilisent.*

Amendement 16

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Directive 2009/103/CE

Article 28 quater

Texte proposé par la Commission

Amendement

Une évaluation de la présente directive est effectuée au plus tard *sept* ans après la date

Une évaluation de la présente directive est effectuée au plus tard *cinq* ans après la date

de sa transposition. La Commission communique les conclusions de cette évaluation accompagnées de ses observations au Parlement européen, au Conseil et au Comité *économique et social*.

de sa transposition. *À cet égard, il est en particulier évalué si la présente directive est opportune en ce qui concerne les développements technologiques relatifs aux véhicules autonomes et semi-autonomes et examiné si le régime de responsabilité de la présente directive tient compte des nouvelles conditions technologiques ou s'il ne serait pas nécessaire d'introduire une nouvelle situation de danger qui ferait uniquement référence au véhicule autonome comme source de danger et qui, en même temps, ne présenterait pas de risque excessif pour la responsabilité afin d'empêcher l'utilisation des nouvelles technologies.* La Commission communique les conclusions de cette évaluation, accompagnées de ses observations, au Parlement européen, au Conseil, *au Comité économique et social européen* et au Comité *des régions* et *leur présente, le cas échéant, une proposition législative.*

(Erreur technique; il s'agit ici de la proposition de directive 2018/0168(COD) modifiant la directive 2009/103/CE.)

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Assurance de la responsabilité civile concernant la circulation de véhicules automoteur et contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité	
Références	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	IMCO 11.6.2018	
Avis émis par Date de l'annonce en séance	JURI 11.6.2018	
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Examen en commission	11.10.2018	20.11.2018
Date de l'adoption	10.12.2018	
Résultat du vote final	+: 18	0
	–: 0	0
	0: 0	
Membres présents au moment du vote final	Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, António Marinho e Pinto, Julia Reda, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka	
Suppléants présents au moment du vote final	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

18	+
ALDE	Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto
ECR	Kosma Złotowski
EFDD	Joëlle Bergeron
GUE/NGL	Kostas Chrysogonos
PPE	Daniel Buda, Luis de Grandes Pascual, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
S&D	Sergio Gaetano Cofferati, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Evelyn Regner, Tiemo Wölken
Verts/ALE	Julia Reda

0	-

0	0

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

Titre	L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité		
Références	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)		
Date de la présentation au PE	24.5.2018		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	IMCO 11.6.2018		
Commissions saisies pour avis Date de l'annonce en séance	JURI 11.6.2018		
Rapporteurs Date de la nomination	Dita Charanzová 19.6.2018		
Examen en commission	10.10.2018	21.11.2018	21.1.2019
Date de l'adoption	22.1.2019		
Résultat du vote final	+: -: 0:	34 1 2	
Membres présents au moment du vote final	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Philippe Juvin, Morten Løkkegaard, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Suppléants présents au moment du vote final	Biljana Borzan, Edward Czesak, Martin Schirdewan, Adam Szejnfeld, Josef Weidenholzer		
Date du dépôt	28.1.2019		

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Morten Løkkegaard, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong, Martin Schirdewan
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Ivan Štefanec, Adam Szejnfeld, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mihai Țurcanu
S&D	Biljana Borzan, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler, Josef Weidenholzer
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

1	-
ENF	John Stuart Agnew

2	0
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
S&D	Marlene Mizzi

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention