



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

PA\_Legam

## 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

##### *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

l'assurance automobile devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action de l'Union dans le domaine des services financiers.

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 Conseil<sup>15</sup>, 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.

#### *Amendement*

(2) La Commission a procédé à une évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup>, 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. ***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.***

---

<sup>15</sup> Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre

---

<sup>15</sup> 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).

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*

*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*

*Amendement*

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

(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

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.

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*

*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

(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.

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

#### *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

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.

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 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 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, 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. ***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, 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 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* 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*

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.

*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, ***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*

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*

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

<b>Titre</b>	Assurance de la responsabilité civile concernant la circulation de véhicules automoteur et contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité	
<b>Références</b>	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	IMCO 11.6.2018	
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	JURI 11.6.2018	
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
<b>Examen en commission</b>	11.10.2018	20.11.2018
<b>Date de l'adoption</b>	10.12.2018	
<b>Résultat du vote final</b>	+: 18	–: 0
	0:	0
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	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	
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	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