

FR

FR

FR

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur certains points concernant l'assurance automobile

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur certains points concernant l'assurance automobile	1
1. PARTIE 1: mise en œuvre de l'article 4, paragraphe 6 de la quatrième directive sur l'assurance automobile en ce qui concerne les dispositions nationales en matière de sanctions	2
1.1. Introduction	2
1.2. Mise en œuvre de la directive dans les États membres	3
1.3. Évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures prévues à l'article 4, paragraphe 6	3
1.3.1. <i>Notoriété du système du représentant chargé du règlement des sinistres et manière dont il est perçu du public</i>	3
1.3.2. <i>Nature et équivalence des sanctions introduites dans le cadre de la procédure de l'offre/réponse motivée</i>	4
1.3.3. <i>Fonctionnement de la procédure de l'offre/réponse motivée dans les États membres</i>	7
1.4. Conclusion	8
2. PARTIE 2: Assurance automobile et protection juridique	9
2.1. Introduction	9
2.2. Cadre juridique communautaire pour l'assurance de protection juridique	10
2.3. Situation concernant l'offre de contrats d'assurance volontaire de protection juridique	10
2.4. Inclusion de la protection juridique dans l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable	11
2.4.1. <i>Situation actuelle dans les États membres</i>	11
2.4.2. <i>Incidence potentielle sur les primes d'assurance responsabilité civile automobile</i> ..	12
2.5. Conclusion	12

1. PARTIE 1: MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 4, PARAGRAPHE 6 DE LA QUATRIEME DIRECTIVE SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN CE QUI CONCERNE LES DISPOSITIONS NATIONALES EN MATIERE DE SANCTIONS

1.1. Introduction

Un des objectifs de la quatrième directive 2000/26/CE sur l'assurance automobile (ci-après dénommée «directive») est d'assurer le règlement rapide des sinistres automobiles dans les cas où l'accident s'est produit dans un autre pays que le pays de résidence de la victime (personne lésée). Par l'intermédiaire des représentants chargés du règlement des sinistres¹ (un représentant chargé du règlement des sinistres doit être désigné dans tous les autres États membres par toutes les entreprises d'assurance couvrant la responsabilité civile automobile) la personne lésée devrait pouvoir utiliser sa propre langue pour le règlement des sinistres et obtenir son indemnisation plus rapidement et à moindre coût. Le représentant chargé du règlement des sinistres est chargé de traiter et de régler le sinistre en tant que représentant de l'entreprise d'assurance étrangère de la partie responsable de l'accident².

En outre, les États membres doivent imposer des sanctions pour accélérer l'indemnisation. L'entreprise d'assurance de la personne ayant causé l'accident ou son représentant chargé du règlement des sinistres qui met plus de trois mois pour donner une réponse motivée à une demande d'indemnisation («procédure de l'offre/réponse motivée») peut se voir infliger une amende d'un montant déterminé par l'État membre où l'entreprise d'assurances est enregistrée; des intérêts seront en outre perçus sur le montant de l'indemnité qui est due³.

L'article 4, paragraphe 7 de la directive prévoit que la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil (avant le 20 janvier 2006)⁴ sur la mise en œuvre et sur l'efficacité des sanctions nationales introduites dans le cadre de la procédure de l'offre/réponse motivée ainsi

¹ Conformément à l'article 4, paragraphe 1, chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que toutes les entreprises d'assurance désignent, dans chacun des États membres autres que celui dans lequel elles ont reçu leur agrément administratif, un représentant chargé du règlement des sinistres (État membre d'origine).

² Conformément à l'article 4, paragraphes 4 et 5 de la directive, le représentant chargé du règlement des sinistres réunit toutes les informations nécessaires en relation avec le règlement des sinistres et prend les mesures nécessaires pour négocier le règlement des sinistres. Il doit aussi disposer de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des personnes lésées et pour satisfaire intégralement leurs demandes d'indemnisation. Il doit être en mesure d'examiner l'affaire dans la ou dans les langues officielles de l'État membre de résidence de la personne lésée.

³ Conformément à l'article 4, paragraphe 6 de la directive, les États membres doivent veiller, par l'instauration de sanctions financières efficaces et systématiques appropriées ou de sanctions administratives équivalentes, à ce que la personne lésée reçoive une offre d'indemnisation motivée, ou une réponse motivée en cas de refus, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande d'indemnisation a été présentée soit directement à l'entreprise d'assurance de la personne ayant causé l'accident, soit à son représentant chargé du règlement des sinistres.

⁴ Le rapport sur l'article 6 n'a pas pu être présenté à la date prévue parce qu'il a été convenu en 2005, lors des négociations concernant la cinquième directive sur l'assurance automobile que la Commission utiliserait ce rapport pour traiter en même temps la question de la protection juridique (voir partie 2 du présent rapport).

que sur leur équivalence, et présente au besoin des propositions (au cas où les sanctions nationales ne produiraient pas les effets escomptés)⁵.

Pour préparer le présent rapport, les services de la Commission⁶ ont consulté les États membres en mars 2006⁷ et le secteur des assurances en avril 2006⁸. Une consultation publique en ligne a d'autre part été organisée du 6 avril 2006 au 5 juin 2006 sur le site web de la Commission⁹ pour demander l'avis de toutes les parties intéressées sur le système des représentants chargés du règlement des litiges et sur son efficacité¹⁰.

Le présent rapport de la Commission traite de la mise en œuvre et de l'efficacité des sanctions nationales et de leur équivalence, comme prévu à l'article 4, paragraphe 6 de la directive, en tenant compte des commentaires des États membres, du secteur des assurances, et des autres parties intéressées.

1.2. Mise en œuvre de la directive dans les États membres

La directive devait être transposée par les États membres avant le 20 juillet 2002, et les dispositions adoptées à cette fin devaient devenir applicables avant le 20 janvier 2003¹¹.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la directive, la Commission a envoyé le 6 janvier 2003 des avis motivés à la France, à la Grèce, à l'Italie, à l'Irlande, au Luxembourg, au Pays-Bas, au Portugal et au Royaume-Uni pour avoir omis d'en transposer les dispositions générales pour la date convenue du 20 juillet 2002. Toutes ces procédures d'infraction ont été clôturées dans le courant de 2003¹², lorsque les mesures de transpositions dans le droit national ont été adoptées et communiquées à la Commission. La Commission a en outre envoyé le 23 décembre 2004 des lettres de mise en demeure à la Lettonie, à Malte, et à la Slovaquie parce que ces États membres n'avaient pas communiqué toutes les dispositions adoptées pour transposer la directive. Ces procédures d'infraction ont été clôturées en mai 2005 après que ces dispositions ont été notifiées à la Commission.

1.3. Évaluation de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures prévues à l'article 4, paragraphe 6

1.3.1. Notoriété du système du représentant chargé du règlement des sinistres et manière dont il est perçu du public

La consultation visait en premier lieu à déterminer si les parties intéressées (particuliers, sociétés européennes, etc.) victimes d'un accident dans un autre État membre que leur pays

⁵ À cet égard, il convient de noter qu'il y a une erreur dans le texte de l'article 4, paragraphe 7. En effet, le texte aurait dû renvoyer au paragraphe 6, premier alinéa, qui traite des sanctions nationales, et non au paragraphe 4, qui décrivent les tâches du représentant chargé du règlement des sinistres.

⁶ Le présent rapport a été rédigé par la DG Marché intérieur et services.

⁷ Un questionnaire a été envoyé en mars 2006 aux 25 représentations permanentes. Tous les États membres, à l'exception de l'Italie, ont fait parvenir leur réponse dans le courant du mois de mai 2006.

⁸ Le CEA (Comité Européen des Assurances) a été consulté en Mars 2006.

⁹ Les résultats de ces deux consultations sont disponibles sur le site web de la Commission:
http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/motor_fr.htm#consultation

¹⁰ Voir le site <http://europa.eu.int/yourvoice/consultations> pour toutes les consultations publiques de la Commission, où l'on utilise un outil d'élaboration interactive des politiques pour améliorer la gouvernance au moyen de questionnaires web destinés à recueillir et analyser les réactions.

¹¹ Voir article 10 de la directive.

¹² Sauf pour la France, qui a communiqué ses dispositions nationales le 30 janvier 2004.

d'origine connaissaient l'existence du représentant chargé du règlement des sinistres désigné dans leur pays d'origine par l'entreprise d'assurance de la partie responsable de l'accident, et si elles considéraient que cela constituait un moyen efficace pour régler les sinistres.

Pour ce qui est des avis du grand public, il n'a pas été possible de tirer des conclusions objectives parce que les réponses à la consultation publique n'ont pas été assez nombreuses¹³.

Quant aux États membres, la majorité d'entre eux estiment que leurs citoyens sont bien informés de la possibilité d'obtenir le règlement transfrontalier des sinistres par l'intermédiaire du représentant chargé du règlement des sinistres désigné dans leur pays d'origine. Dans leur réponse à cette question, les États membres ont évoqué plusieurs canaux utilisés pour informer les citoyens de l'existence d'un représentant chargé du règlement des litiges, tels que les campagnes d'information du public, les sites web des bureaux nationaux des entreprises d'assurance automobile, les associations d'assureurs, et les organismes d'information créés conformément à l'article 5 de la directive. En ce qui concerne la manière dont le système du représentant chargé du règlement des sinistres est perçu, une grande majorité des États membres et des représentants du secteur des assurances ont jugé que le système répond à son objectif de faciliter et d'accélérer la procédure de règlement des sinistres par-delà les frontières. Les aspects les plus appréciés du système sont la proximité du représentant chargé du règlement des sinistres auquel le plaignant peut s'adresser ainsi que la possibilité pour la partie lésée d'utiliser sa langue maternelle dans la procédure de règlement du sinistre.

1.3.2. Nature et équivalence des sanctions introduites dans le cadre de la procédure de l'offre/réponse motivée

La nature des sanctions financières ou des sanctions administratives équivalentes qui peuvent être imposées aux assureurs ou aux représentants chargés du règlement des sinistres qui n'appliquent pas la procédure de l'offre/réponse motivée dans le délai de trois mois diffère d'un État membre à l'autre.

Sanctions financières

Les sanctions financières ont été introduites dans certains États membres seulement. Elles peuvent être imposées soit à l'encontre de l'assureur (Grèce, Lituanie, Chypre, Portugal, Espagne, Malte, Belgique, Luxembourg, Suède et République tchèque) soit à l'encontre de l'assureur et des personnes habilitées à le représenter et à l'engager juridiquement - ci-après dénommées « personne(s) habilitée(s) » - (Slovénie, Hongrie et Pologne).

Autres sanctions

Pour ce qui est des autres formes de sanctions, certains États membres appliquent des sanctions disciplinaires à l'encontre des personnes habilitées, comme la suspension de fonctions (Pologne, Lituanie), alors que dans d'autres pays les assureurs peuvent se voir retirer leur agrément pour l'assurance responsabilité civile automobile (Hongrie, Pays-Bas, Allemagne, Luxembourg, Suède et Lituanie).

¹³ Il y a eu 201 réponses au total (161 données par des particuliers et 40 par des organisations), dont 57 seulement traitaient de la question concernant le degré de notoriété du représentant chargé du règlement des sinistres. Les résultats de cette consultation sont publiés sur le site web: http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/motor_fr.htm#20051222

Absence de sanctions spécifiques

Certains États membres ne prévoient pas de sanctions spécifiques et s'en remettent uniquement à l'obligation faite aux assureurs de payer des intérêts légaux sur le montant de l'indemnisation si l'offre ou la réponse motivée n'est pas faite dans le délai de trois mois (Royaume-Uni, Irlande, Danemark, Slovaquie, Autriche, Estonie, Lettonie, Finlande, Belgique, et Espagne)¹⁴.

Tableau comparatif

	Sanction financière/ assureur	Sanction financière/ personnes habilitées	Sanction disciplinaire/ personnes habilitées	Retrait/suspension de l'agrément d'assurance responsabilité civile automobile	Pas de sanction spécifique/ Intérêts : taux annuel (sauf indication contraire)
Autriche					Intérêt légal
Belgique	250 EUR/jour en cas de réponse motivée tardive				Taux légal de 7% en cas d'offre motivée tardive
Chypre	Jusqu'à 2000CYP = 3452 EUR				
République tchèque	jusqu'à 1 000 EUR = 28 000 CZK				Taux d'escompte de la Banque nationale tchèque en vigueur le premier jour de retard augmenté de 4%
Danemark					Intérêt légal échu 30 jours après la date à laquelle l'indemnisation devait être versée
Estonie					0,4% du montant/jour
Finlande					Intérêt légal
France	Le juge peut				Intérêt légal doublé en

¹⁴ À ce propos, il convient de noter que cette sanction est expressément imposée par la directive, et qu'elle doit donc être obligatoirement appliquée dans tous les États membres.

	imposer une amende de 15% du montant de l'indemnisation en cas d'offre manifestement insuffisante, à payer au fonds de garantie national.				cas de non réponse
Allemagne			X	X	5% de plus que le taux d'intérêt de base
Grèce	3 000 EUR				
Hongrie	De 100 000 à 20 000 000 HUF (1 EUR = 260,- HUF)	De 40 000 à 1 000 000 HUF		X	
Irlande				Sanctions administratives non spécifiées : référence à la section 33BD de la loi 1942/2004 sur la banque centrale	Intérêt légal
Italie :	aucune information fournie				
Lettonie					0,1% du montant/jour
Lituanie	Jusqu'à 100 000 EUR			X	0,04% du montant/jour
Luxembourg	X		X	X	Intérêt légal
Malte	5 000 Lm = 11 650 EUR				Intérêt légal

Pays-Bas				X	
Pologne	0,5% de la prime émise	Trois fois le salaire	X		Taux légal de 11,5%
Portugal	De 748,20 à 74 819,68 EUR				Taux d'intérêt légal doublé
Slovaquie					Taux d'escompte (taux d'intérêt de base) de la Banque nationale en vigueur le premier jour de retard
Slovénie	8 400 EUR	420 EUR			Taux légal de 13,5%
Espagne	Jusqu'à 150 000 EUR				Intérêt légal
Suède	X			X	
Royaume-Uni				Sanctions administratives non spécifiées: référence au règlement 2002 (n° 2706)	Intérêt légal

1.3.3 Fonctionnement de la procédure de l'offre/réponse motivée dans les États membres

Pour évaluer l'effet des sanctions nationales introduites pour appuyer la procédure de l'offre/réponse motivée, on a voulu déterminer, dans la consultation, si les assureurs et leurs représentants chargés du règlement des sinistres pouvaient dans la pratique respecter le délai de trois mois qui leur est donné pour assurer le règlement des sinistres automobiles.

Les réponses reçues ont montré que les assureurs et leurs représentants chargés du règlement des sinistres étaient généralement capables de traiter les demandes d'indemnisation dans les trois mois prévus. Ce n'est que dans des cas exceptionnels et isolés, où des difficultés ont été rencontrées pour obtenir des informations des autres parties impliquées dans le règlement du sinistre, que l'échéance n'a pas pu être respectée. Il s'agissait de cas où des rapports de police ou d'autres documents semblables, nécessaires pour établir les responsabilités, ont été communiqués trop tard¹⁵, ou de cas où la communication entre le représentant chargé du règlement des sinistres et son entreprise d'assurance laissait à désirer¹⁶.

¹⁵ Cas signalés par la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Pologne, la Suède, et le Royaume-Uni.

¹⁶ Cas signalés par la Lituanie et la Finlande.

À cet égard, il convient de rappeler que le système du représentant chargé du règlement des sinistres selon la procédure de l'offre/réponse motivée n'a commencé à fonctionner qu'en 2003 pour 15 États membres, et après le 1^{er} mai 2004 pour les nouveaux États membres. De ce fait, l'expérience acquise jusqu'à présent dans les États membres sur le fonctionnement et l'efficacité de l'article 4, paragraphe 6, de la directive s'est révélée encore assez limitée.

1.4. Conclusion

L'obligation faite aux assureurs et à leurs représentants chargés du règlement des sinistres de régler les sinistres selon la procédure de l'offre/réponse motivée a été instaurée dans tous les États membres. La consultation effectuée auprès de États membres et du secteur des assurances a permis d'identifier deux groupes de sanctions introduites par les États membres pour appuyer ce système, à savoir, des sanctions financières et des sanctions disciplinaires. Certains États membres appliquent ces sanctions de façon cumulative, tandis que d'autres ont seulement recours au paiement d'intérêts sur le montant de l'indemnisation.

Il ressort clairement de la consultation que les sanctions nationales ne sont pas équivalentes les unes aux autres et qu'elles sont utilisées différemment d'un État membre à l'autre. Cela ne semble cependant n'avoir guère d'effet négatif pour les entreprises d'assurance et leurs représentants chargés du règlement des sinistres en ce qui concerne le respect du délai de trois mois qui leur est prescrit pour fournir à l'ayant droit une offre/réponse motivée. Comme il est apparu, en dépit de son entrée en vigueur encore récente, que la procédure de l'offre/réponse motivée est bien établie et fonctionne dans tous les États membres, on peut en conclure que toutes les mesures prises au niveau des États membres ont manifestement l'effet désiré. Il n'y a donc aucune raison pour la Commission de prendre des mesures ou de faire des propositions en la matière.

2. PARTIE 2: ASSURANCE AUTOMOBILE ET PROTECTION JURIDIQUE

2.1. Introduction

Conformément à l'article 1 de la deuxième directive sur l'assurance automobile (directive 84/5/CEE¹⁷), l'assurance responsabilité civile résultant de l'utilisation des véhicules à moteur couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels. Cette disposition a été introduite pour éliminer les différences nationales concernant l'étendue de la couverture de l'assurance responsabilité civile automobile, et établir un niveau de protection minimum des victimes des accidents de la route¹⁸.

Lors de la seconde lecture de la cinquième directive sur l'assurance automobile (directive 2005/14/CE¹⁹), le Parlement européen a proposé d'inclure dans la couverture offerte par l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable tous les frais de justice nécessaires et appropriés supportés par la personne lésée dans le cadre du règlement du sinistre. Dans le souci d'éviter l'adoption d'un amendement qui ne tiendrait pas compte des difficultés pratiques qui pourraient être rencontrées dans certains États membres à cet égard, la Commission a proposé d'examiner cette question et d'inclure les résultats de son examen dans le rapport sur la quatrième directive sur l'assurance automobile. Dans ce cadre, la Commission a convenu d'examiner les questions suivantes:

- 1° les possibilités existant actuellement de contracter une assurance-protection juridique volontaire par quiconque pourrait être victime d'un accident de la route;
- 2° les effets sur le montant des primes de l'assurance responsabilité civile automobile au cas où les frais de justice de la personne lésée devraient être couverts par l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable.

À cette fin, les services de la Commission ont consulté les 25 États membres, le secteur des assurances et le grand public au moyen d'un questionnaire. Des réponses ont été fournies par 24 États membres, 10 entreprises d'assurance de protection juridique, 9 entreprises d'assurance de responsabilité civile automobile, et par le CEA en tant que représentant du secteur des assurances pour l'Europe. Les services de la Commission ont également reçu des statistiques et des recommandations de la branche de l'assurance de protection juridique sous la forme d'une note de synthèse de RIAD, l'association des compagnies d'assurance de protection juridique.

Les parties intéressées ont également été consultées dans le cadre d'une consultation publique en ligne qui s'est déroulée du 6 avril 2006 au 5 juin 2006 sur le site web de la Commission²⁰. Cependant, comme cela a déjà été indiqué dans les pages qui précèdent, aucune conclusion

¹⁷ Directive 84/5/CEE (JO L 8 du 11.1.1984, pp. 17-20)

¹⁸ Avant l'adoption de la deuxième directive sur l'assurance automobile, la couverture des dommages matériels n'était pas obligatoire dans certains États membres.

¹⁹ Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, JO L149, du 11.06. 2005, p. 14

²⁰ Cf. notes de bas de page 9 et 10 pour le renvoi à la publication des résultats de cette consultation du public.

objective n'a pu être tirée de cette consultation publique en raison du faible nombre de réponses reçues.

La présente partie du rapport cherche à éclairer la question de la couverture des frais de justice encourus par les victimes des accidents de la route sur la base des informations disponibles et des commentaires formulés par les États membres, le secteur des assurances et les parties intéressées.

2.2. Cadre juridique communautaire pour l'assurance de protection juridique

Dans le cadre des directives communautaires sur les assurances autres que l'assurance sur la vie, l'assurance de protection juridique est reconnue comme une catégorie d'assurance particulière²¹. Elle peut donc être fournie dans toute l'Union européenne, en vertu de la liberté d'établissement, ou de la libre prestation de services, par tout assureur agréé à cette fin dans un État membre. Les conditions à respecter pour gérer des contrats d'assurance de protection juridique dans l'UE sont précisées dans la directive 87/344/CEE sur l'assurance-protection juridique²². Conformément à l'article 2 de ladite directive, l'assureur protection juridique s'engage, contre le paiement d'une prime, à prendre en charge les frais de procédure judiciaire et à fournir d'autres services découlant de la couverture d'assurance, notamment en vue de:

- récupérer le dommage subi par l'assuré, à l'amiable ou dans une procédure civile ou pénale,
- défendre ou représenter l'assuré dans une procédure civile, pénale, administrative ou autre, ou contre une réclamation dont il est l'objet.

Aux fins du présent rapport, il convient de souligner que l'assurance de protection juridique conclue volontairement couvre, à concurrence du plafond établi dans la police, les frais de justice encourus par la victime pour obtenir l'indemnisation, ainsi que les frais de justice de la partie adverse si la victime n'obtient pas gain de cause.

2.3. Situation concernant l'offre de contrats d'assurance volontaire de protection juridique

Pour juger dans quelle mesure les victimes potentielles des accidents de la route ont la possibilité de contracter une assurance de protection juridique, les services de la Commission ont essayé d'obtenir des données sur la répartition actuelle dans l'UE des contrats d'assurance de protection juridique des personnes qui réclament le règlement d'un sinistre automobile ou qui sont confrontées à une telle demande. Malheureusement, ni la branche de l'assurance de protection juridique²³, ni les États membres n'ont été en mesure de fournir des données permettant de déterminer clairement, pour chaque pays, combien de personnes, autrement dit quel pourcentage de la population, sont couvertes par une assurance de protection juridique couvrant les demandes d'indemnisation au titre d'une assurance automobile.

²¹ Annexe I de la directive 73/239/CEE

²² Directive 87/344/CEE du Conseil du 22 juin 1987 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance-protection juridique, JO L 185 du 04.07.1987, pp. 77 à 80.

²³ RIAD, l'association des compagnies d'assurance de protection juridique, a fourni un peu plus de données concrètes sur ce point. Cependant, en raison des différences qui existent entre les États membres en ce qui concerne les statistiques, la présentation et la collecte des données, cela n'a pas permis de donner une image précise de la répartition des assurances volontaires de protection juridiques contractées dans l'UE.

Les informations reçues ont néanmoins permis de tirer quelques conclusions générales:

- L'assurance volontaire de protection juridique est offerte dans la grande majorité des États membres²⁴, soit par des assureurs spécialisés, soit par des entreprises d'assurance exerçant également des activités dans d'autres branches d'assurance.
- Certains marchés des assurances sont moins avancés dans ce domaine parce que la demande d'assurances de protection juridique y est relativement faible²⁵. Au contraire, certains pays, comme le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Belgique et la Suède²⁶, maintiennent qu'une partie relativement importante de leur population a une assurance de protection juridique, soit comme telle, soit comme extension d'autres couvertures comme celles de l'assurance automobile ou de l'assurance habitation.

2.4. Inclusion de la protection juridique dans l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable

En ce qui concerne l'effet que pourrait avoir l'inclusion, à l'échelle de l'UE, des frais de justice encourus par la victime dans les risques couverts par la police d'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable de l'accident, les réponses fournies par les États membres et le secteur des assurances ont permis de dégager ce qui suit.

2.4.1. Situation actuelle dans les États membres

Dans 22 États membres²⁷, les frais de justice de la victime peuvent être remboursés, à des titres et des degrés divers, par l'assureur de la responsabilité civile automobile de la partie responsable de l'accident.

Les frais de justice encourus par la victime sont très souvent considérés comme faisant partie du dommage par le code civil, et pour être remboursée, la victime doit très souvent obtenir gain de cause pour le règlement du sinistre.

Dans les pays où les frais de justice sont dissociés de l'événement, le remboursement des frais de justice est accordé à la victime par une décision de justice au cas par cas²⁸, et il ne faut pas toujours obtenir l'indemnisation pour obtenir le remboursement des frais de justice.

Lorsque les frais de justice sont jugés faire partie du dommage, leur remboursement est très souvent limité à des montants raisonnables (seuls les frais raisonnables, nécessaires ou inévitables peuvent être remboursés), ou repose sur le consentement mutuel de l'assureur et de l'ayant-droit²⁹. Dans certains pays, le remboursement de certains frais de justice, comme les frais de conseil juridique en général³⁰ ou les frais de représentation judiciaire devant des

²⁴ L'Estonie, la Lettonie, Malte et Chypre sont les seuls pays qui n'ont pas fourni d'informations utiles sur ce point. Dans les autres États membres, il est possible de contracter une police d'assurance volontaire de protection juridique.

²⁵ C'est en particulier le cas dans les dix nouveaux États membres.

²⁶ La Suède et la Belgique estiment qu'environ 90% des ménages ont une assurance de protection juridique. Cela s'explique par le fait que l'assurance de protection juridique est automatiquement incluse dans les assurances de responsabilité civile ou les assurances habitation.

²⁷ Le Portugal et la Lettonie sont les deux exceptions. La Grèce n'a pas fourni d'informations à ce sujet. .

²⁸ Espagne, France et Italie.

²⁹ Danemark

³⁰ Luxembourg, Pologne (admet seulement les dépens)

organes extrajudiciaires dans le cadre des procédures de règlement des sinistres, sont exclus de la couverture de l'assurance responsabilité civile automobile³¹.

2.4.2. Incidence potentielle sur les primes d'assurance responsabilité civile automobile

Tant du côté des États membres que de celui des assurances, les avis divergent sur l'incidence que pourrait avoir l'inclusion du remboursement des frais de justice de la victime dans les risques couverts par l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable de l'accident sur le taux des primes de cette assurance. Mis à part un petit nombre d'estimations faites par différents assureurs, aucun chiffre concret n'a été avancé dans la consultation. On a néanmoins pu conclure d'une manière générale qu'il serait très peu probable que les marchés des assurances seraient touchés par une augmentation des primes dans les pays où les frais de justice constituent déjà une grande part des dommages réclamés à l'assureur de la responsabilité civile automobile de la partie responsable de l'accident. Par contre, dans les pays où les frais de justice ne sont pas remboursés, ou dans les pays où ils ne le sont que d'une façon limitée, il est très probable que les primes augmenteraient, parce que les parties lésées seraient tentées de porter leur affaire devant les tribunaux avec l'aide de conseillers juridiques dans l'espoir d'obtenir une indemnisation plus élevée. Dans ce contexte, il est intéressant de citer l'exemple de l'Irlande, où l'on a connu dans le passé une forte augmentation des frais de justice (jusqu'à 46% du montant de l'indemnisation) lorsque l'habitude s'est installée de recourir à la justice dans presque tous les cas de dommages corporels. Devant ce problème, une agence officielle a été créée pour traiter les demandes d'indemnisation dans les cas où il n'y avait pas lieu d'ester en justice³². Grâce à cela, les recours devant les tribunaux pour régler les sinistres, qui se traduisent toujours par une augmentation des frais de justice, sont devenus beaucoup moins nombreux. Des mécanismes semblables pour le règlement des sinistres sont également utilisés en Suède et en Finlande pour réduire au maximum les frais de justice.

2.5. Conclusion

En réponse à la question soulevée par le Parlement européen, on peut dire qu'une action de l'UE pour étendre obligatoirement la couverture de l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable de l'accident aux frais de justice ne semble pas offrir des avantages évidents.

En raison de la différence des approches adoptées par les États membres en ce qui concerne le remboursement des frais de justice encourus par la victime, et du fait que la loi applicable à la demande d'indemnisation est toujours la loi du pays où l'accident s'est produit, le traitement réservé aux ressortissants de l'Union européenne peut différer d'un pays à l'autre dans le traitement transfrontalier des sinistres. Cependant, l'extension à l'échelle de l'Union européenne des risques couverts par l'assurance responsabilité civile automobile de manière à y inclure les frais de justice, même limités aux frais de justice nécessaires ou raisonnables, ne permettrait sans doute pas d'établir un régime équivalent dans toute l'Union européenne. Les États membres auraient toujours la possibilité de maintenir leurs pratiques en interprétant la nécessité de rembourser les frais juridiques conformément à leurs particularités nationales.

³¹ Suède (l'assistance juridique ne peut être demandée que pour les dommages corporels), Finlande, Irlande.

³² L'Agence PIAB règlerait actuellement 75% des demandes concernant des dommages corporels.

Pour assurer une protection juridique égale des victimes des accidents de la route dans toute l'Union européenne, il faudrait préciser quels frais de justice pourraient être couverts par l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable de l'accident, et dans quelles circonstances ils le seraient. Dans ce contexte, la question se pose de savoir dans quelles directives sur l'assurance automobile cette matière devrait être traitée, étant donné que cela pourrait influencer la définition du dommage, qui relève traditionnellement du Code civil national.

Une simple référence aux frais de justice nécessaires ou raisonnables ne suffirait pas pour atteindre l'objectif visé. D'un autre côté, l'adoption d'une approche plus spécifique au niveau de l'Union européenne pourrait interférer avec les Codes civils nationaux ainsi qu'avec les règles relatives au remboursement des frais de justice régies par le Code de procédure civile. En outre, une approche spécifique pourrait même conduire dans certains cas à perturber des systèmes nationaux bien établis pour le règlement des sinistres automobiles. Ainsi, une obligation généralisée à l'Union européenne d'inclure dans l'assurance responsabilité civile automobile uniquement les frais de justice encourus dans le cadre d'une procédure judiciaire pourrait encourager les victimes à ester en justice, sans envisager la possibilité d'un règlement extrajudiciaire. De cette manière, le mécanisme du représentant chargé du règlement des litiges introduit par la quatrième directive sur l'assurance automobile pourrait, lui aussi, être menacé, puisque les victimes, dans l'espoir de recevoir une indemnisation plus élevée essaieraient d'obtenir le règlement du sinistre par la voie judiciaire, en faisant appel à des conseillers juridiques, plutôt que de s'adresser au représentant chargé du règlement des sinistres désigné dans leur pays de résidence. En outre, l'inclusion de la protection juridique dans l'assurance responsabilité civile automobile de la partie responsable de l'accident pourrait conduire à une augmentation des primes dans les pays où le remboursement des frais de justice n'est pas pratiqué ou est plafonné.

Il est apparu qu'il est possible de contracter une assurance volontaire de protection juridique dans la plupart des États membres. Comme ce produit d'assurance permet aux victimes de récupérer les frais de justice engagés indépendamment de la loi applicable à l'accident et de l'aboutissement de la demande d'indemnisation, il semble que ce soit la solution la plus complète et la plus satisfaisante pour satisfaire les intérêts des victimes des accidents de la route. Cette solution permettrait le maintien des règles nationales concernant le remboursement des frais de justice, qui diffèrent d'un État membre à l'autre, et qui reflètent souvent certaines particularités nationales propres aux différents systèmes de règlement des sinistres.

Cependant, les services de la Commission notent qu'il convient d'assurer une meilleure promotion de l'assurance de protection juridique volontaire dans certains États membres pour arriver à un niveau de protection plus équilibré des citoyens de l'Union européenne.