

Le BCF en 2007

Tout d'abord, permettez-moi de vous souhaiter, à toutes et à tous, une excellente année 2007 ! Cette nouvelle année apportera certainement son lot de changements au sein du système carte verte. En effet, la carte verte pourrait bientôt être quelque peu différente de celle que nous connaissons. Des discussions sont actuellement en cours sur le plan international afin de déterminer s'il ne serait pas opportun de supprimer certaines mentions et d'en ajouter d'autres, ce qui pourrait avoir pour conséquence de modifier sensiblement le format de la carte verte. Un questionnaire contenant un certain nombre de propositions a été envoyé à tous les Bureaux nationaux, dont les réponses vous sont livrées sous forme de synthèse dans notre rubrique « **Pleins phares sur...** le format de la carte verte ».

Vous serez par ailleurs informés de l'évolution de la situation de certains Bureaux eu égard au développement de leurs pays respectifs. Il s'agit notamment de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Serbie et du Monténégro. Vous obtiendrez également des précisions sur les pratiques marocaines liées à certains aspects qui avaient soulevé quelques interrogations de la part du marché français.

Notre rubrique « **Au cœur de l'Europe** » vous communiquera les questions soulevées par le CoB au sujet de la 5ème Directive automobile, dont certaines dispositions auront une influence directe sur le travail quotidien des Bureaux.

Enfin, nous vous ferons part de l'un des sujets de préoccupation du Bureau Central Français, à savoir l'utilisation frauduleuse et le vol de cartes vertes. Afin de se prémunir contre ce type de situations, le BCF a récemment réuni un groupe de travail, dont les conclusions ont été reprises dans une circulaire.

Bonne lecture à tous !

Gilles Brunet
Président du BCF

2-4 | PLEINS PHARES SUR...

- Le format de la carte verte

5-8 | QUOI DE NEUF AU CoB ?

- Evolution de la situation de certains Bureaux.
- Relations avec les autres bureaux : le Maroc

9-10 | AU COEUR DE L'EUROPE

- La 5ème Directive automobile
- Transposition en droit français
- Site Internet de l'Institut de Trèves

|| | QUE SE PASSE-T-IL CHEZ NOUS ?

- Le vol et l'utilisation frauduleuse de la carte verte

|| | BREVES

- Le paiement par chèque

Le format de la carte verte

UN CERTAIN NOMBRE de discussions relatives au format de la carte verte sont actuellement en cours au sein du Conseil des Bureaux (CoB). Ces réflexions trouvent leur source dans les préoccupations de certains Bureaux, notamment ceux des pays de l'Est, très touchés par la falsification de la carte verte.

Un groupe de travail ad hoc, chargé par le CoB de proposer des solutions visant à sécuriser la carte verte, avait alors pensé à remplacer l'actuelle carte verte par une carte à puce. Cette opération ayant été jugée trop coûteuse et trop complexe en termes de distribution, il a été décidé de conserver la carte verte sous la forme d'un document papier unique, tout en laissant les marchés libres d'introduire un dispositif de sécurisation de leur choix (hologramme...).

Le groupe de travail a toutefois proposé de réviser le modèle de la carte verte pour permettre l'insertion de ces éléments de sécurité et s'est demandé s'il ne fallait pas en profiter pour toiletter le document.

Le CoB a transmis un questionnaire à tous les Bureaux afin d'examiner si toutes les mentions figurant sur la carte verte sont vraiment indispensables. La suppression de certaines informations libérerait un espace pour permettre aux assureurs d'y faire figurer des informations qu'ils estiment utiles.

Avant de transmettre au CoB la position officielle du marché français, le BCF, estimant que l'ensemble du marché devait être consulté sur ce point, a demandé à ses membres de bien vouloir répondre au questionnaire.

Les réponses fournies par les différents Bureaux ont été collectées par le groupe de travail du CoB sous forme de synthèse. Le rappel des questions, ainsi que les résultats correspondants sont présentés ci-après. La position des Bureaux et celle du marché français sont successivement exposées.

Prévoir une case UE/EEE/CH au lieu d'énumérer les pays de l'EEE¹.

24 Bureaux sont favorables à cette proposition, contrairement au marché français qui souligne que les assurés ne connaissent pas obligatoirement tous les pays membres de l'EEE. Pour tenir compte des observations des bureaux opposés à cette suppression, une nouvelle alternative a été proposée par la suite : cette abréviation, ainsi que le nom complet des Etats membres de l'EEE pourraient figurer au verso de la carte verte, dans la langue nationale mais également en anglais. Le marché français s'est déclaré favorable à cette proposition.

La position des autres Bureaux n'est pas connue à ce jour.

Ne citer qu'une seule fois le nom de « carte internationale d'assurance automobile ». Cette suggestion a recueilli l'assentiment de 37 Bureaux, dont le BCF.

Suppression de la mention 1° stipulant que le Bureau du pays visité assume, pour ce qui a trait à l'utilisation du véhicule, la responsabilité qu'aurait un assureur conformément aux lois de ce pays relatives à l'obligation d'assurance.

33 Bureaux, dont le BCF, se sont déclarés favorables à cette proposition.

¹Un croquis des cases composant l'actuelle carte verte figure en page 4.

Le rôle des Bureaux est aujourd'hui résiduel dans la mesure où la majorité des sinistres est gérée par les correspondants.

Suppression de la mention 2° indiquant que le souscripteur du contrat d'assurance autorise le BCF, ainsi que les autres Bureaux auxquels le BCF a délégué ses pouvoirs, à régler pour son compte toute demande de dommages-intérêts qui met en cause la responsabilité à l'égard des tiers faisant l'objet d'une couverture obligatoire. Cette suggestion a été

accueillie favorablement par 34 Bureaux, dont le BCF, après une étude approfondie de ses membres sur les conséquences de cette suppression.

Suppression de la mention « signature du souscripteur »

36 Bureaux, dont le BCF, sont favorables à cette proposition.

Suppression de l'adresse des Bureaux au verso de la carte verte

Cette suggestion a été accueillie favorablement par 35 Bureaux, dont le BCF. En revanche, ce dernier a proposé d'introduire davantage de renseignements dans la case n° 8 (n° de téléphone de l'assureur, de la compagnie d'assistance...).

Remplacer les mentions relatives à Chypre et à la Serbie Monténégro par une phrase indiquant que la couverture d'assurance est limitée aux parties géographiques des pays ou territoires qui sont sous le contrôle de leurs gouvernements nationaux. 23 Bureaux, dont le BCF, se montrent favorables à cette proposition.

Propositions d'amélioration de la présentation de la carte verte et possibilité d'imprimer le site Internet du Bureau émetteur à côté de son nom dans la case 2, ainsi que le site de l'assureur dans la case 8.

Cette suggestion a été accueillie favorablement par 38 Bureaux.

Le BCF, qui soutient également cette proposition, a suggéré que les assureurs restent toutefois libres de faire figurer les informations qui leur conviennent (téléphone, coordonnées des correspondants...).

Au vu des résultats de l'enquête, le groupe de travail du CoB a décidé que les informations devant figurer au verso de la carte verte seraient laissées à l'appréciation de chaque Bureau.

Les noms complets des 44 Bureaux, ainsi que les codes carte verte et sites Internet devront obligatoirement figurer dans les deux langues officielles du CoB (anglais et français). Les assureurs restent libres de faire figurer les coordonnées de l'organisme d'information et/ou des correspondants.

Le CoB a récemment soumis deux autres propositions à ses membres, à savoir la suppression de la signature de l'assureur et la possibilité de résumer brièvement les objectifs de la carte verte sur le document.

Les réponses des différents Bureaux ne sont pas encore connues. Le marché français s'est quant à lui montré relativement divisé sur ces deux points : certaines sociétés estiment que la signature de l'assureur n'est pas nécessaire dans la mesure où elle peut être réutilisée de manière frauduleuse (imitation,

scanner...) ; d'autres, en revanche, jugent qu'elle constitue un garde fou utile.

Quant à la possibilité de résumer les objectifs de la carte verte, certains assureurs pensent que cela présente peu d'intérêt pour les assurés, tandis que d'autres estiment qu'il serait utile de rappeler certaines informations (principe de libre accès dans les pays désignés sans nécessité de souscrire une garantie complémentaire, double fonction de la carte verte, informations relatives à la couverture d'assurance étendue à l'ensemble des Etats membres).

La sécurisation de la carte verte a également fait des émules sur le plan national puisque le Directeur Général de la Police Nationale (DGPN) a demandé aux assureurs français de réfléchir aux

moyens de sécuriser la carte verte, prise en tant qu'attestation d'assurance.

Certains assureurs se sont alors demandé si dissocier la carte internationale et l'attestation d'assurance ne permettrait pas de lutter plus facilement contre les falsifications de l'attestation d'assurance.

Les membres du BCF, consultés sur cette question plus spécifique, ont exprimé leur volonté de conserver un seul et même document. La carte verte est aujourd'hui entrée dans les mœurs et son fonctionnement est connu des sociétés d'assurance. Il s'agit d'un document standardisé et harmonisé, connu des autorités publiques. Une modification du système actuel aurait des impacts considérables en termes de gestion, de budget et de traitement informatique.

CROQUIS DES CASES COMPOSANT L'ACTUELLE CARTE VERTE

I. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

I. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD

2. EMISE AVEC L'AUTORISATION DU BUREAU CENTRAL FRANÇAIS

3. VALABLE					
DU			AU		
Jour	Mois	Année	Jour	Mois	Année

4. Code pays/Code Assureur/Numéros de Police et de série :

5. N° d'immatriculation (ou à défaut) N° du châssis ou N° du moteur :

6. Catégorie et marque du véhicule

Cette carte n'est pas valable pour les pays dont la case a été rayée

A	B	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB
GR	H	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL
P	PL	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BG	BIH	BY
HR	IL	IR	MA	MD	MK	RO	SCG	TN	TR	UA

7. Nom et adresse du souscripteur du contrat d'assurance (ou de l'utilisateur du véhicule) :

8. Cette carte a été délivré par : (Nom et adresse de la société d'assurance)

9. Signature de l'assureur :

Evolution de la situation de certains Bureaux

Quoi de neuf au CoB?



Bulgarie/Roumanie

L'ADHÉSION PROCHAINE de la Roumanie et de la Bulgarie à l'Union européenne aurait dû avoir

pour effet de mettre fin au contrôle des documents d'assurance à la frontière à compter du 1er janvier 2007.

Le CoB avait cependant fait part de ses préoccupations à la Commission européenne eu égard au nombre de non assurés enregistré par ces deux pays au début de l'année 2006 (près de 40 %) et à l'insuffisance de financement des Bureaux et des Fonds de garantie.

Des groupes d'experts, composés de représentants de la Commission et du CoB, se sont ainsi rendus sur place à plusieurs reprises au cours de l'année 2006, afin de veiller à la mise en œuvre complète de l'acquis communautaire en matière d'assurance automobile et d'acquiescer la certitude que ces pays pourraient faire face aux engagements financiers résultant d'une adhésion à l'accord multilatéral.

A ce titre, les experts étaient chargés d'effectuer un certain nombre de contrôles routiers afin de s'assurer de l'efficacité des mesures prises pour lutter contre la non assurance. Les experts ont pu noter un certain nombre d'améliorations considérables, parmi lesquelles :

La mise en place des organismes nécessaires au fonctionnement des Directives Le Bureau national est indépendant et l'extension de la garantie au territoire de l'Union européenne pour une prime unique a été mise en œuvre. Les organismes imposés par la 4ème

Directive (Fonds de garantie, organisme d'indemnisation et centre d'information) ont été créés et la désignation des représentants est actuellement en cours.

L'intensification de la lutte contre la non assurance. Dans les deux pays, les véhicules ont été réimmatriculés, de sorte que les nouvelles plaques n'étaient attribuées que si le propriétaire faisait état d'un contrat d'assurance. Fin octobre, le taux de véhicules assurés en Bulgarie était de 98%. Quant à la Roumanie, les experts sont convaincus que le taux est inférieur à 10 %.

Capacité financière dans le cadre de l'accord multilatéral Diverses mesures ont été prises pour améliorer la situation financière des différents organismes. En Bulgarie, tous les membres du Bureau doivent souscrire un traité de réassurance et posséder une garantie financière de 600 000. Les réserves du Fonds de garantie vont, quant à elles, être doublées (10 Millions au 1er janvier 2007).

En Bulgarie, la situation est un peu différente, dans la mesure où le Fonds de protection des victimes d'accident de circulation joue le rôle de Fonds de garantie, d'organisme d'indemnisation et d'organisme d'information. Les entreprises d'assurance le financent proportionnellement à leur encaissement en responsabilité civile automobile : leur contribution est passée de 1% à 2,5%. Les réserves ont dû atteindre 6 Millions à la fin de l'année 2006.

Au vu de ces résultats, la majorité des Bureaux, à l'exception toutefois de l'Italie et du Royaume-Uni, ont accepté de signer l'accord multilatéral avec la Bulgarie et

la Roumanie. L'accord ne peut toutefois entrer en vigueur que s'il est signé à l'unanimité, ce qui laisse peu d'espoir sur sa mise en œuvre à compter du 1er janvier 2007. Pour l'heure, le contrôle aux frontières est donc maintenu.

Serbie et Monténégro

Le nom du Bureau serbe a été modifié et de nouvelles lettres internationales (SRB) lui ont été attribuées par l'ONU.

Si la carte verte devait être modifiée en conséquence, les Monténégrins seraient, sauf à souscrire une assurance frontière, dans l'impossibilité de quitter leur territoire. Afin d'éviter ce type de situation, le CoB a décidé, après en avoir

informé la Serbie, de ne pas modifier la carte verte dans l'immédiat.

Le gouvernement monténégrin a fait part de son intention de créer un Bureau. Il faudra être attentif au financement de ce Bureau eu égard à la taille du marché (2 sociétés d'assurance/600 000 habitants). En tout état de cause, le CoB traiterait ce Bureau comme un nouveau Bureau ; il aurait ainsi le statut de membre à titre transitoire et se verrait dans l'obligation de souscrire les mêmes garanties financières que les nouveaux membres.

LES AUTRES BUREAUX

Aucune solution n'ayant été trouvée pour le Kosovo, les véhicules désirant se rendre dans ce pays doivent continuer à acheter de l'assurance frontière.

La Belarus va quant à elle obtenir le statut de membre à part entière et ne sera donc plus sous suivi.

Il a été décidé de maintenir la procédure de surveillance à l'égard de la Bosnie-Herzégovine.

Quant à la Russie, les négociations ont repris suite à une nouvelle demande d'adhésion. La Russie souhaiterait adhérer au système carte verte à compter du 1er janvier 2008.

Relations avec les autres bureaux : le Maroc



UNE RÉUNION au sein de la Commission de la circulation internationale s'est tenue entre le Bureau marocain, le BCF et les assureurs du marché

français le 15 septembre dernier. Cette réunion a été l'occasion d'interroger le Bureau marocain sur les points suivants.

Centralisation des réclamations au sein du BCMA. Afin d'accélérer le règlement des dossiers, le BCMA s'est proposé, dans une circulaire du 8 mars 2006, de centraliser les demandes de remboursement des assureurs étrangers effectuées dans le cadre de l'article 5 du Règlement Général et postérieures au 31 mars 2006.

Le BCMA s'acquitterait ainsi des montants dus dans un délai de deux mois avant d'en demander le remboursement à son membre. Cette procédure ne revêt toutefois aucun caractère obligatoire. Le CoB s'interroge toutefois sur sa compatibilité avec le Règlement général.

Les correspondants. Il a été précisé que les correspondants marocains des assureurs étrangers ne peuvent pas assigner ni être assignés en tant que correspondants d'un assureur étranger. Seul le BCMA doit être assigné.

Par ailleurs, une nouvelle Convention relative à la délégation de gestion entre le BCMA et ses correspondants précise que ces derniers sont tenus de faire procéder à un audit périodique ou ponctuel suivant un cahier des charges établi par le BCMA.

Expertises médicales judiciaires et expertises en dommages matériels.

Au sujet des expertises médicales, les

principales préoccupations des assureurs résidaient dans l'application du barème d'évaluation du taux d'incapacité permanente et le laconisme des rapports médicaux. Ils regrettaient également que les rapports d'expertise n'établissent pas le lien de causalité entre le préjudice subi et le dommage survenu.

Le BCMA a précisé que la formation des médecins experts marocains était plus lacunaire dans les provinces et que la qualité des conclusions ne pouvait être identique dans toutes les régions du Maroc. Le BCMA s'est toutefois proposé de sensibiliser les Tribunaux à ce sujet. Quant aux montants du barème, ils sont actuellement en cours de révision.

Concernant les expertises en dommages matériels, les assureurs ont souligné que, lorsque leurs assurés sont victimes d'un accident au Maroc et font expertiser leur véhicule sur le sol français suite à un rapatriement, les montants de réparation sont diminués de moitié par la partie adverse. En définitive, il s'avère que l'expertise effectuée en France est soumise à l'expert de l'assureur du responsable au Maroc, qui procède à un abattement selon les tarifs en vigueur au Maroc.

Délai d'exécution des jugements

Le BCMA a précisé que le délai de prescription prévu pour l'exécution des jugements était de trente ans. Mais si le BCMA est en possession de tous les éléments nécessaires, il tente de procéder au règlement des dossiers dans les plus brefs délais.

L'actuelle réorganisation judiciaire devrait apporter quelques changements, puisqu'elle instaure, à compter de septembre 2006, des

sanctions à l'encontre des entreprises qui tarderaient à exécuter les décisions judiciaires.

Les frais judiciaires

Le BCMA a rappelé que les frais judiciaires pouvaient être réclamés par les Tribunaux marocains dix ans après que la décision judiciaire a été rendue. Afin de faciliter la gestion des assureurs étrangers, le BCMA a toutefois proposé de forfaitiser ces frais. Une courte note élaborée par le BCMA visant à exposer la méthode de calcul des frais judiciaires devrait être transmise au BCF dans les prochains mois.

Enfin, le BCMA a attiré l'attention des assureurs français sur les améliorations qui pourraient être apportées en matière de gestion. Il leur a notamment été demandé de confirmer la validité de la carte verte. Bien souvent, l'assureur indique simplement qu'il couvre le véhicule. Le BCMA gère alors le dossier et l'assureur refuse sa garantie a posteriori au motif que la carte verte était par exemple barrée.

Certains assureurs subordonnent par ailleurs le remboursement des sommes dues à l'obtention des pièces justificatives. Il a été rappelé que, conformément au Règlement Général, cette formalité ne peut retarder le paiement des sinistres. Enfin, le BCMA a précisé qu'il était inutile de demander systématiquement le code IBAN, dans la mesure où il correspond au RIB au Maroc.

La 5ème directive

LES BUREAUX des pays membres de l'Union européenne préparent actuellement la transposition de la 5ème Directive dans leur législation nationale.

Mais l'analyse des dispositions de la Directive par le CoB a fait naître plusieurs interrogations, qui l'ont conduit à solliciter l'avis de la Commission. Cette dernière a notamment pris position sur les deux points suivants :

Les fausses plaques

Il a été demandé si des plaques falsifiées, suspendues ou expirées (et plus particulièrement des plaques temporaires expirées) devaient être considérées comme des plaques n'appartenant plus au véhicule. La Commission a répondu par l'affirmative en adoptant une interprétation extensive de la notion de fausses plaques. Les accidents causés par des véhicules porteurs de ce type de plaques seront donc désormais pris en charge par le Fonds de garantie du pays de l'accident.

Les véhicules importés

Le second sujet de préoccupation du CoB concerne les véhicules importés. L'article 4a de la 5ème Directive, visant à faciliter l'achat d'un véhicule dans un Etat membre de l'Union européenne autre que le pays de résidence de l'acheteur, dispose que le risque est situé, pour une période de trente jours, dans le pays de destination du véhicule, quand bien même ce véhicule n'aurait pas été réimmatriculé. Cette disposition permettra à l'acheteur de s'assurer auprès de son assureur.

Il est par ailleurs précisé que, dans l'éventualité où le véhicule serait impliqué dans un accident durant cette période de

SITE INTERNET DE L'INSTITUT DE TRÈVES

L'Institut pour le droit européen de la circulation routière, auquel adhèrent le BCF, la FFSA, le GEMA, ainsi que d'autres assureurs, a été fondé en 2003. Il est directement rattaché à l'Académie de droit européen de Trèves (ERA), qui contribue à la sensibilisation, à la compréhension et à la bonne application du droit européen en organisant des formations et des forums de discussion.

L'Institut organise chaque année les journées européennes du droit de la circulation routière, plus connu sous le nom de « Colloque de Trèves », qui réunit les professionnels du droit (avocats, juges, universitaires, juristes...) venus de toute l'Europe. Il vise, entre autres, à améliorer la coopération judiciaire en Europe et à promouvoir l'échange des connaissances scientifiques et des expériences pratiques en matière de droit de la circulation.

Tous les renseignements relatifs au Colloque annuel de Trèves sont disponibles sur le site de l'Institut (www.eu-verkehrsrecht.org)

trente jours, sans toutefois être assuré, le Fonds de garantie du pays de destination se porterait garant de l'indemnisation.

La principale difficulté réside dans l'identification de l'assureur du véhicule si son propriétaire est inconnu. La Commission européenne précise que, dans ce cas, l'organisme d'information du pays de destination devrait communiquer à l'organisme du pays d'origine les renseignements concernant l'assurance du véhicule. Mais techniquement, il est douteux que l'organisme d'information du pays de destination ou celui du pays d'origine puisse disposer des

renseignements relatifs à l'assureur du véhicule.

Par ailleurs, le CoB s'est interrogé sur les dispositions à appliquer au cas où un véhicule non assuré ne serait pas réimmatriculé à l'expiration du délai de trente jours. Sur ce point, la Commission précise que le risque revient dans le pays d'origine du véhicule. Si la plaque étrangère est arrivée à expiration et a été retirée, elle devra être considérée comme une fausse plaque.

On peut penser que la plupart des véhicules seront correctement assurés, mais les Bureaux et les Fonds de garantie estiment que les sinistres causés par les véhicules non assurés seront difficiles à gérer. La diversité des systèmes d'immatriculation, de réimmatriculation et de radiation des plaques contribue à complexifier la gestion des dossiers.

C'est pourquoi le CoB envisage d'élaborer un questionnaire afin de répertorier les procédures propres à chaque marché.

TRANSPPOSITION EN DROIT FRANÇAIS

La Directive doit normalement être transposée le 11 juin 2007 au plus tard. Cependant, il semble qu'il soit difficile de trouver le support législatif adéquat.

Néanmoins, les dispositions de la Directive qui peuvent être transposées par voie réglementaire font l'objet de projets de décret et d'arrêté, qui ont été soumis au Comité consultatif de la législation et de la réglementation financières le 18 décembre 2006.

Le vol et l'utilisation frauduleuse de la carte verte

AU COURS des derniers mois, le Bureau Central Français a eu connaissance d'un certain nombre de vols et d'utilisations frauduleuses de cartes vertes portant la raison sociale de ses membres.

Or, sur le plan international, la carte verte est un chèque en blanc et son utilisation frauduleuse peut coûter cher aux assureurs. Afin de déterminer les mesures à prendre dans une telle situation, le Bureau Central Français a réuni un groupe de travail ad hoc composé de représentants de sociétés d'assurance chargés de l'émission des cartes vertes et d'Alfa (Agence pour la Lutte contre la Fraude à l'Assurance). Les conclusions de ce groupe sont reprises dans une circulaire, qui poursuit trois objectifs principaux :

- rappeler la valeur d'une carte verte sur le plan international et la compétence du Bureau Central Français en la matière.
- appeler l'attention des services concernés sur les précautions qui devraient accompagner l'impression, la livraison et l'émission des cartes vertes.
- proposer des démarches à entreprendre en cas de vol de cartes vertes ou de découverte d'usage frauduleux de cartes vertes, de façon à en limiter les conséquences pour l'assureur concerné, le BCF et le marché.

Brèves

Lors de la dernière Assemblée Générale du CoB, qui s'est tenue en Bulgarie les 1^{er} et 2 juin 2006, il a été rappelé que le paiement par chèque était interdit.

Conformément à l'article 5.2 du Règlement Général, les montants dus sont payables nets de tous frais pour le bénéficiaire.

Or, le paiement par chèque donne toujours lieu à des frais supplémentaires pour le bénéficiaire. Les sociétés membres des Bureaux sont donc s'acquitter des sommes dues par virement.

