



N° 4 - septembre 2007

EDITORIAL

C'est la rentrée ! Après quelques semaines de vacances bien méritées, il est temps de regagner les bureaux et de se replonger dans les dossiers...

Le BCinFos fait également sa rentrée en arborant une nouvelle présentation et un nouveau logo, plus explicite et plus moderne, qui figurera, à terme, sur le site Internet et les communications du BCF.

Si ces nouveautés graphiques sont synonymes de changements, les orientations stratégiques du BCF, elles, s'inscrivent dans la continuité: la reconduction des membres du Conseil d'Administration dans leurs fonctions permettra de mettre en adéquation les orientations arrêtées et les travaux à venir. Et il y a du pain sur la planche!

Sur le plan international, le BCF contribue à enrichir les réflexions en cours au sein du CoB, sur des sujets aussi divers que la stabilité financière du système carte verte, la gestion des dossiers par les correspondants ou le toilettage de la carte verte, qui tient désormais compte du changement de situation de certains pays comme la Bulgarie, la Roumanie, la Serbie et le Monténégro...sans compter l'élargissement du système avec l'arrivée annoncée de la grande Russie.

Sur le plan national, les missions ne sont pas moins nombreuses. Le BCF va bientôt amorcer les réflexions visant à encadrer la nouvelle procédure de délivrance des certificats d'assurance frontière, suite à la transposition des dispositions réglementaires de la 5^{ème} Directive.

Parmi les innovations apportées par ce texte, on peut également citer la disposition relative aux tracteurs-remorques, qui entérine la position pragmatique prise par le BCF il y a plusieurs mois, l'augmentation des minima de garantie et le contrôle aléatoire des documents d'assurance.

A défaut de pouvoir présenter un document unique lors de ce type de contrôle, nous disposerons, à l'horizon 2013, d'un permis de conduire européen unique, ayant la forme d'une carte plastique. L'harmonisation continue...

Bonne lecture à tous !

Gilles Brunet, Président du BCF.

SOMMAIRE

PLEINS PHARES SUR...

2-3

- La transposition de la 5^{ème} Directive

QUOI DE NEUF AU COB ?

4-5

- Bulgarie/Roumanie
- Serbie/Monténégro
- Turquie

AU COEUR DE L'EUROPE

6-7

- Un permis de conduire européen en 2013
- Rome II

QUE SE PASSE-T-IL CHEZ NOUS ?

8

- Information sur les provisions

BREVES

8

- Recommandation sur les frais d'immobilisation et de location des véhicules

Le Décret n° 2007-1118 transposant les dispositions réglementaires de la 5ème Directive a été publié au Journal Officiel du 21 juillet dernier. Pleins phares sur les innovations instaurées par ce texte...

Augmentation des minima de garantie

Concernant les dommages corporels, la garantie reste bien entendu illimitée. En matière de dommages matériels, le contrat d'assurance doit être souscrit pour une somme au moins égale à **un million d'euros**, par sinistre et quel que soit le nombre de victimes. L'indemnisation des dommages matériels par le Fonds de garantie ne peut en revanche excéder un million d'euros.

Contrôle des documents d'assurance

La 5ème Directive réintroduit la mise en place de **contrôles des documents d'assurance** à la frontière, pourvu qu'ils ne visent pas exclusivement à vérifier le respect de l'obligation d'assurance.

Ce contrôle peut s'effectuer sur les véhicules immatriculés dans les pays de la section III du Règlement Général, ainsi que sur les véhicules immatriculés dans les pays tiers en provenance d'un pays de la section III.

La preuve qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance peut être apportée par la présentation d'une carte verte, d'un contrat d'assurance frontière, ou par tout autre moyen.

Tracteurs remorques

Le Décret entérine la position prise par le BCF dans sa circulaire n° 8/2006 relative à la gestion des dossiers

dans lesquels sont impliqués des ensembles articulés. La victime d'un accident dans lequel est impliqué un train routier peut désormais exercer son **action contre l'assureur du véhicule tracteur ou contre l'assureur de la remorque.**

L'assureur saisi indemniser la personne lésée pour le compte de qui il appartiendra et pourra ensuite exercer son recours contre l'assureur de l'autre partie du train routier, ou contre toute autre partie qui porterait finalement la responsabilité des dommages.

L'assurance frontière

Les sociétés d'assurance qui le désirent peuvent désormais délivrer des contrats d'assurance frontière **sans habilitation du Ministère des finances et hors pool de coassurance « Assurance frontière ».**

Le Conseil d'Administration du BCF a décidé de créer un groupe de travail chargé de réfléchir aux moyens d'encadrer cette nouvelle procédure, dans la mesure où il s'agira de délivrer des certificats d'assurance (et non des assurances temporaires) assortis de carte verte dont la validité est limitée aux pays de l'Espace Economique Européen (en vertu d'un accord CEA/CoB).

Quant aux dispositions législatives, elles n'ont pas encore été transposées, faute de support. Elles comportent un certain nombre de modifications importantes, venant amender les textes actuellement en vigueur. Il s'agit notamment des points suivants:

Définition du stationnement habituel

Un véhicule est réputé avoir son stationnement habituel dans un pays déterminé, dès lors qu'il porte une plaque d'immatriculation qui lui correspond et qui a été délivrée par les autorités de ce pays. Il est indifférent que cette plaque soit **permanente ou temporaire.**

Lorsque le véhicule porte une plaque qui ne lui correspond pas ou ne lui correspond plus, il est réputé être stationné dans le pays de survenance de l'accident. Ce nouvel état de fait coïncide avec la règle établie par **l'article 11.2 du Règlement Général** du CoB. L'indemnisation des victimes incombe dans ce cas au Fonds de garantie du pays de l'accident.

Interrogée par le CoB sur la notion de « **plaque ne correspondant pas ou plus au véhicule** », la Commission européenne a répondu, par lettre datée du 15 novembre 2006, que cette désinence était applicable aux **plaques falsifiées, suspendues ou expirées**.

Séjours temporaires

La 5ème Directive rappelle que la garantie de responsabilité civile couvre, sur la base d'une prime unique et pendant toute la durée du contrat, la totalité du territoire de la Communauté, **y compris tout séjour du véhicule dans d'autres Etats membres**.

L'assurance ne peut être donc résiliée ni sa prime modifiée en raison d'un séjour du véhicule dans un Etat membre de la Communauté européenne, **pendant la durée du contrat**.

Véhicules importés

En cas d'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion dans un Etat membre autre que l'Etat de résidence de l'acheteur, la Directive prévoit que le risque est situé, **pour une période de 30 jours**, dans le pays de destination du véhicule, quand bien même ce véhicule n'aurait pas été ré immatriculé.

Dans sa lettre du 15 novembre 2006 adressée au CoB, la Commission européenne a précisé que, durant ces 30 jours, l'acheteur se devait de faire assurer son véhicule auprès d'un assureur **agrée dans son**

propre pays. Il ne s'agit donc pas d'une faculté, mais d'une obligation incombant à l'acheteur.

Pendant 30 jours, le véhicule est considéré comme situé dans le pays de destination au regard de la libre prestation de services, mais **demeure stationné dans le pays d'origine** au regard de la circulation internationale.

Si le véhicule n'est pas ré immatriculé à l'expiration de ce délai, le risque revient dans le pays d'origine.

Si la plaque est arrivée à expiration et a été retirée, elle doit être considérée comme une fausse plaque.

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.

BULGARIE/ROUMANIE



La Bulgarie et la Roumanie font partie de la Section III du Règlement Général **depuis le 1er août 2007**. Cette évolution résulte de la décision de la Commission européenne, publiée au Journal Officiel de l'Union européenne du 10 juillet dernier, visant à supprimer les contrôles de l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules immatriculés en Bulgarie et en Roumanie.

Les cases BG et RO figurent désormais dans la case unique de l'Espace Economique Européen. Les relations entre la France et ces deux pays sont à présent fondées sur la présomption d'assurance, de sorte que la **plaque d'immatriculation se substitue à la carte verte**.

Le Bureau Central Français est garant des sinistres dont sont responsables, en Bulgarie et en Roumanie, des véhicules habituellement stationnés en France, que ces véhicules soient assurés ou non.

De même, les Bureaux bulgare et roumain sont garants des sinistres dont sont responsables en France des véhicules ayant leur stationnement habituel sur leur territoire, que ces véhicules soient assurés ou non.

SERBIE/MONTÉNÉGRO

Le Monténégro bénéficie d'un nouveau statut reconnu par l'ONU, qui lui confère la qualité d'**Etat indépendant**. De nouvelles lettres internationales (MNE) lui ont été attribuées.

Le Monténégro, qui a créé sa propre association professionnelle d'assurance, pourrait bientôt créer un Bureau national. La mise en place de ce Bureau pourrait s'avérer plus longue que prévu, eu égard à la taille réduite de la flotte et du marché monténégrins.

Dans l'attente de voir le Monténégro adhérer au CoB, une solution temporaire a été élaborée afin de permettre aux Monténégrins de circuler hors de leur territoire.

Le Bureau serbe, qui a accepté d'émettre des cartes vertes pour les véhicules monténégrins, **se porte garant de l'indemnisation** des victimes d'accidents causés par ces véhicules dans les pays du système carte verte. Le gouvernement monténégrin s'est quant à lui engagé à reconnaître les cartes vertes portant la case SCG ou SRB non barrée.

Il accepte que les sinistres causés sur son territoire par des véhicules immatriculés dans un pays du système carte verte soient gérés sous la responsabilité du Bureau serbe.

Les compagnies d'assurance disposent d'un délai de deux ans, soit jusqu'au **1^{er} août 2009**, pour actualiser les cartes vertes. Les autres modèles doivent être acceptés aux frontières jusqu'à cette date.

LA TURQUIE



Le 19 juillet dernier, le BCF a eu l'occasion de rencontrer M. Dinçer, chargé de traiter les dossiers francophones au sein du Bureau turc.

Ce dernier officie principalement en tant que traducteur, ce qui explique que les décisions finales relevant de la gestion des dossiers soient prises par le Directeur des sinistres.

Cette réunion a été l'occasion de présenter les approches adoptées par les Bureaux turc et français en matière de gestion afin de mieux comprendre les pratiques qui en découlent.

Cet échange a également permis au BCF d'interroger le Bureau turc sur un certain nombre de points présentant quelques zones d'ombre aux yeux des assureurs français et des autres Bureaux.

Certains sujets abordés durant la réunion ont fait l'objet d'un courrier adressé par le BCF à M. Dinçer.

Cette lettre a été transmise au Directeur des sinistres afin qu'il puisse apporter des réponses aux questions suivantes :

Les limites de garantie

En cas d'accident causé en Turquie par un conducteur français porteur d'une fausse carte verte, le BCF s'est déjà vu condamné à verser des indemnités dépassant les **plafonds de garantie** applicables en Turquie.

Or, le BCF ne devrait vraisemblablement être tenu que dans la limite de ces plafonds.

Le partage de responsabilité



Conformément aux dispositions du Règlement Général, le Bureau gestionnaire doit traiter les réclamations au mieux des intérêts de l'assureur ou du Bureau étranger concerné.

Mais à l'occasion de deux accidents causés par des véhicules français en Turquie, le Bureau turc a déclaré le conducteur français totalement responsable de l'accident, alors que le conducteur adverse semblait en partie responsable.

Le BCF a demandé au Bureau turc de **réexaminer ces dossiers** et de défendre les intérêts des assureurs et Bureaux étrangers.

Application de la loi du pays de l'accident



Le BCF a par ailleurs rappelé que « le **Bureau gestionnaire est seul compétent** pour toutes les questions relatives à l'interprétation de la loi applicable dans le pays de l'accident [...] et au règlement de la réclamation ».

En cas d'accident causé par un véhicule turc en France, il appartient au seul BCF de se prononcer sur le partage de responsabilité et d'interpréter les dispositions de la loi française.

Dans ce contexte, le BCF a demandé au Bureau turc de bien vouloir lui communiquer, lors de la confirmation de garantie, le nom de l'assureur turc afin de pouvoir transmettre le dossier au correspondant chargé de gérer le dossier.

LE PRINCIPE obligatoire de la reconnaissance mutuelle du permis de conduire dans les différents Etats membres a été établi par la Directive 91/439/CEE du 29 juillet 1991, modifiée de façon substantielle à de nombreuses reprises.

Suite à de nouvelles modifications, le Parlement européen et le Conseil ont décidé, dans un souci de clarté, de procéder à une refonte des dispositions en question.

Ils ont donc adopté, le 20 décembre 2006, la Directive 2006/126/CE relative à la mise en place d'un permis de conduire européen. Petit panorama des principales dispositions contenues dans ce texte...

► Quel est l'objectif du permis européen ?

La disparité des modèles de permis actuellement en vigueur dans l'Union européenne crée des problèmes de transparence pour les citoyens, les forces de l'ordre et les administrations responsables de la gestion des permis de conduire.

Cela conduit en outre à la falsification de documents qui datent parfois de plusieurs décennies.

Le permis de conduire européen a donc pour ambition majeure de **remplacer les 110 modèles existants** et d'asseoir le principe de reconnaissance mutuelle entre les différents Etats membres.

► Quelles seront les caractéristiques de ce document ?

Les modèles existants seront remplacés par un modèle unique ayant la forme d'une **carte plastique**.

Cette carte devra répondre à un certain nombre de contraintes techniques visant à empêcher la falsification du document.

Les Etats membres seront libres d'introduire un microprocesseur afin d'améliorer le niveau de protection contre la fraude.

Ce microprocesseur intégrera les données harmonisées figurant sur la carte et pourra également, à la discrétion de chaque Etat membre, contenir des données nationales supplémentaires.

► Quelle sera la date d'entrée en vigueur de ce nouveau permis ?

Les Etats membres devront avoir transposé la majeure partie des dispositions de la Directive pour le **19 janvier 2011** au plus tard.

Ils devront appliquer ces dispositions à partir du **19 janvier 2013** (à compter de cette date, la Directive 91/439/CEE sera abrogée).

Les Etats membres devront par ailleurs veiller à ce que, au plus tard le **19 janvier 2033**, tous les permis de conduire délivrés ou en circulation remplissent toutes les exigences prévues par la Directive.

► Un permis renouvelable

Le permis européen de catégorie B sera **renouvelable tous les dix ans**.

Un Etat membre pourra cependant décider que ce type de permis aura une validité administrative pouvant aller jusqu'à quinze ans.

Ce renouvellement périodique devrait permettre de mettre régulièrement à jour les données et photos figurant sur le permis.



Cela permettra également de tenir compte des dernières avancées techniques en matière de lutte contre la fraude et de soumettre, selon les Etats membres, les conducteurs à des examens médicaux.

► Des normes minimales pour les examinateurs

Les **règles de formation des examinateurs seront harmonisées**: elles fixeront des principes fondamentaux de qualification initiale, d'assurance en matière de qualité et de programmes réguliers de formation continue.

► Cyclomoteurs et motocyclettes

Une **nouvelle catégorie** de permis de conduire, nommée **AM**, sera instaurée pour les cyclomoteurs. Elle aura pour but de renforcer la sécurité routière en ce qui concerne les plus jeunes conducteurs qui, d'après les statistiques, sont les plus touchés par les accidents de la route.

Cette catégorie AM vise les véhicules à deux ou trois roues ayant une **vitesse maximale de 45 km/h**. L'âge minimum pour conduire des véhicules de cette catégorie est fixé à 16 ans. L'expérience acquise sur des motos de plus petite cylindrée sera requise pour pouvoir passer à des engins de plus gros calibre.

ROME II

Après quatre ans de négociations, le Parlement et le Conseil européens, réunis en **comité de conciliation**, ont adopté, **le 15 mai dernier**, le projet de règlement concernant la loi applicable aux obligations non contractuelles, dit « Rome II ».

La loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un fait ou d'un délit reste celle du **pays de survenance du dommage**, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quel que soit le pays dans lequel les conséquences indirectes de ce fait surviennent.

Concernant l'indemnisation des victimes ayant subi des dommages corporels, le **considérant n° 33** du texte précise que, conformément aux lois nationales en vigueur relatives à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, et pour la quantification des dommages corporels en cas d'accident survenu hors du pays de résidence habituelle de la victime, le Tribunal saisi doit **tenir compte de toutes les circonstances réelles** entourant cette dernière, incluant les pertes financières actuelles et les frais futurs liés à la prise en charge médicale.

Le Règlement devrait être appliqué par les Tribunaux des Etats membres à compter de **2009**.

Le Règlement Général précise que le Bureau ou son mandataire gère les réclamations au mieux des intérêts de l'assureur qui a délivré la carte verte ou la police d'assurance ou, le cas échéant, du Bureau concerné.

Ceci implique que le Bureau gestionnaire ou son mandataire informe le Bureau ou l'assureur concerné de son **estimation du montant de la réclamation**, ventilé en dommages matériels et corporels.

Ce principe découle d'une décision prise en 2004 lors de l'Assemblée Générale du CoB, qui avait constaté que certains Bureaux rencontraient des difficultés à provisionner les sinistres à leur charge en raison d'un défaut d'information, par le Bureau étranger ou son mandataire, sur le provisionnement des dossiers.

Afin de permettre au Bureau ou à l'assureur étranger d'apprécier aussi précisément que possible ses engagements, il est nécessaire que cette information soit transmise **le plus tôt possible et régulièrement actualisée**.

Mais cette recommandation est encore trop peu suivie, ce qui peut entraîner des risques de sous évaluation des provisions et conduire à la souscription de traités de réassurance inadaptés. En réalité, c'est la **stabilité financière de l'ensemble du système carte verte** qui peut en subir les conséquences.

Il est donc indispensable que les compagnies d'assurance, qu'elles agissent en tant que mandataires ou gestionnaires de sinistres, respectent ce devoir d'information, par ailleurs contenu dans les conventions de gestion qui lient le BCF à ses mandataires et aux correspondants.

B

Les indemnités forfaitaires liées aux frais d'immobilisation et de location des véhicules ont été révisées en juillet dernier. Ces indemnités sont désormais portées à **10 €** (véhicules inférieurs à 3,5 t,) et **20 €**(camping cars) **par jour**. Le texte a également été révisé sur un certain nombre de points.

R

E

Ainsi, il est clairement précisé que la recommandation est applicable aux accidents survenus en France, entre Français et étrangers, qu'ils soient **victimes ou responsables**.

V

E

Par ailleurs, **la notion de véhicules «économiquement» irréparables a été supprimée** au profit de la notion de véhicules irréparables. Il s'agit d'un terme générique désignant tout véhicule irréparable, tant sur le plan économique que technique, sans aucune référence à des procédures connues.

S