

DIRECTIVES

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

(version codifiée)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 72/166/CEE du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ⁽³⁾, la deuxième directive 84/5/CEE du Conseil du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs ⁽⁴⁾, la troisième directive 90/232/CEE du Conseil du 14 mai 1990 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs ⁽⁵⁾ et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 mai 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (quatrième directive sur l'assurance automobile) ⁽⁶⁾ ont été modifiées à plusieurs reprises ⁽⁷⁾ et de façon substantielle. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ces quatre directives ainsi que de la 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 ⁽⁸⁾.

(2) 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 d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurances, puisqu'elle représente une grande partie des contrats d'assurance non-vie conclus dans la Communauté. L'assurance automobile a, par ailleurs, une incidence sur la libre circulation des personnes et des véhicules. Le renforcement et la consolidation du marché intérieur de l'assurance automobile devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action communautaire dans le domaine des services financiers.

(3) Chaque État membre devrait prendre toutes mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance. Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures.

(4) Afin d'éviter toute erreur d'interprétation de la présente directive et de faciliter l'obtention d'une couverture d'assurance pour les véhicules portant une plaque d'immatriculation temporaire, la définition du territoire dans lequel le véhicule a son stationnement habituel devrait faire référence au territoire de l'État dont ledit véhicule porte une plaque d'immatriculation, que celle-ci soit permanente ou temporaire.

⁽¹⁾ JO C 224 du 30.8.2008, p. 39.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 21 octobre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 juillet 2009.

⁽³⁾ JO L 103 du 2.5.1972, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 8 du 11.1.1984, p. 17.

⁽⁵⁾ JO L 129 du 19.5.1990, p. 33.

⁽⁶⁾ JO L 181 du 20.7.2000, p. 65.

⁽⁷⁾ Voir annexe I, partie A.

⁽⁸⁾ JO L 149 du 11.6.2005, p. 14.

- (5) Tout en respectant le critère général selon lequel la plaque d'immatriculation détermine le territoire de stationnement habituel d'un véhicule, il convient de prévoir une disposition spéciale pour les accidents causés par un véhicule dépourvu de plaque d'immatriculation ou muni d'une plaque ne correspondant pas ou ne correspondant plus au véhicule considéré. Dans ce cas, et uniquement aux fins du règlement du sinistre, le territoire de stationnement habituel du véhicule devrait être considéré comme le territoire dans lequel l'accident s'est produit.
- (6) Une interdiction de contrôler systématiquement l'assurance des véhicules automobiles devrait s'appliquer tant aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre qu'aux véhicules habituellement stationnés sur le territoire d'un pays tiers, mais provenant du territoire d'un autre État membre. Seuls des contrôles non systématiques, dépourvus de caractère discriminatoire et effectués dans le cadre d'un contrôle ne visant pas exclusivement à vérifier que le véhicule est assuré, peuvent être autorisés.
- (7) La suppression du contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un État membre et pénétrant sur le territoire d'un autre État membre peut être réalisée sur la base d'un accord entre les bureaux nationaux d'assurance, aux termes duquel chaque bureau national garantirait, dans les conditions prévues par la législation nationale, l'indemnisation des dommages ouvrant droit à réparation, causés sur son territoire par un de ces véhicules, assuré ou non.
- (8) Cet accord de garantie se fonde sur la présomption que tout véhicule automoteur communautaire circulant sur le territoire de la Communauté est couvert par une assurance. Il convient donc de prévoir, dans chaque législation nationale des États membres, l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire.
- (9) Le régime prévu dans la présente directive pourrait être étendu aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers pour lequel les bureaux nationaux des États membres auraient conclu un accord similaire.
- (10) Chaque État membre devrait pouvoir déroger à l'obligation générale d'assurance en ce qui concerne les véhicules appartenant à certaines personnes physiques ou morales, publiques ou privées. En cas d'accident causé par ces véhicules, l'État membre qui prévoit cette dérogation devrait désigner une autorité ou un organisme chargé d'indemniser les victimes d'accidents causés dans un autre État membre. Il devrait être garanti que soient dûment indemnisées non seulement les victimes d'accidents causés par ces véhicules à l'étranger, mais aussi les victimes d'accidents survenus dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné, qu'elles résident ou non sur le territoire de cet État membre. En outre, les États membres devraient veiller à ce que la liste des personnes dispensées de l'obligation d'assurance et des autorités ou des organismes chargés de l'indemnisation des victimes d'accidents causés par ces véhicules soit communiquée à la Commission en vue de sa publication.
- (11) Chaque État membre devrait pouvoir déroger à l'obligation générale d'assurance en ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale. Dans ce cas, les autres États membres ont le droit d'exiger, à l'entrée du véhicule sur leur territoire, une carte verte en état de validité ou un contrat d'assurance-frontière afin de garantir que les victimes d'accidents causés par ces véhicules sur leur territoire soient indemnisées. Toutefois, étant donné que l'élimination des contrôles aux frontières à l'intérieur de la Communauté implique qu'il n'est pas possible de vérifier que les véhicules qui franchissent des frontières sont assurés, l'indemnisation des victimes d'accidents causés à l'étranger ne peut pas être garantie. Il convient également de veiller à ce que soient dûment indemnisées les victimes d'accidents causés par ces véhicules, non seulement à l'étranger, mais également dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné. À cette fin, les États membres devraient traiter de la même manière les victimes d'accidents causés par ces véhicules et les victimes d'accidents causés par des véhicules non assurés. En effet, l'indemnisation des victimes d'accidents causés par un véhicule non assuré devrait être versée par l'organisme d'indemnisation de l'État membre où est survenu l'accident. Lorsque l'organisme d'indemnisation intervient en faveur de victimes d'un accident causé par un véhicule bénéficiant de la dérogation, il devrait pouvoir faire valoir son droit auprès de l'organisme de l'État membre où le véhicule est habituellement stationné. Après une certaine période de mise en œuvre et d'application de cette possibilité de dérogation, et compte tenu des enseignements tirés de celle-ci, la Commission devrait, s'il y a lieu, présenter des propositions visant à la remplacer ou à l'abroger.
- (12) L'obligation faite aux États membres de veiller à ce que la couverture d'assurance ne tombe pas sous certains montants minimaux constitue un élément majeur pour la protection des victimes. Le montant minimal de couverture en cas de dommages corporels devrait être calculé de manière à indemniser totalement et équitablement toutes les victimes ayant subi des blessures très graves, tout en tenant compte de la faible fréquence d'accidents impliquant des victimes multiples et du petit nombre d'accidents où plusieurs victimes subissent des blessures très graves au cours d'un seul et même accident. Un montant minimal de couverture par victime ou par sinistre devrait être prévu. Afin de faciliter l'introduction de ces montants minimaux, il convient de fixer une période transitoire. Toutefois, un délai plus court que cette période transitoire devrait être prévu, dans lequel les États membres devraient accroître les montants minimaux pour qu'ils atteignent au moins la moitié des niveaux prévus.

- (13) Pour éviter l'érosion du montant minimal de la couverture, il convient de prévoir une clause de révision périodique utilisant comme base l'indice européen des prix à la consommation (IPCE) publié par Eurostat, conformément au règlement (CE) n° 2494/95 du Conseil du 23 octobre 1995 relatif aux indices des prix à la consommation harmonisés⁽¹⁾. Il convient également de prévoir des règles procédurales relatives à cette révision.
- (14) Il est nécessaire de prévoir qu'un organisme garantira que la victime ne restera pas sans indemnisation dans le cas où le véhicule qui a causé le sinistre n'est pas assuré ou n'est pas identifié. Il est important de prévoir que la victime d'un tel sinistre puisse s'adresser directement à cet organisme comme premier point de contact. Il convient, toutefois, de donner aux États membres la possibilité d'appliquer certaines exclusions limitées en ce qui concerne l'intervention de cet organisme et de prévoir, dans le cas des dommages matériels causés par un véhicule non identifié, vu les risques de fraude, que l'indemnisation de tels dommages peut être limitée ou exclue.
- (15) Il est de l'intérêt des victimes que les effets de certaines clauses d'exclusion soient limités aux relations entre l'assureur et le responsable de l'accident. Toutefois, dans le cas des véhicules volés ou obtenus par la violence, les États membres peuvent prévoir que l'organisme précité interviendra pour indemniser la victime.
- (16) Pour alléger la charge financière à supporter par cet organisme, les États membres peuvent prévoir l'application de certaines franchises lorsqu'il intervient pour l'indemnisation des dommages matériels causés par des véhicules non assurés ou, le cas échéant, volés ou obtenus par la violence.
- (17) La faculté de limiter ou d'exclure l'indemnisation légitime des victimes au motif qu'il s'agit d'un véhicule non identifié ne devrait pas s'appliquer lorsque l'organisme d'indemnisation est intervenu en raison de dommages corporels importants pour toute victime du sinistre ayant causé des dommages matériels. Les États membres peuvent prévoir d'imposer à la victime de dommages matériels une franchise d'un montant maximal égal à la limite fixée dans la présente directive. Les conditions dans lesquelles les dommages corporels sont considérés comme importants devraient être déterminées conformément à la législation ou aux dispositions administratives de l'État membre où l'accident a eu lieu. En déterminant ces conditions, l'État membre peut tenir compte, entre autres, du fait que les lésions ont nécessité des soins hospitaliers.
- (18) Dans le cas d'un accident causé par un véhicule non assuré, l'organisme qui indemnise les victimes d'accidents causés par des véhicules non assurés ou non identifiés est mieux placé que la victime pour engager une action contre la partie responsable. En conséquence, il convient de prévoir que cet organisme ne peut exiger, pour indemniser la victime, que celle-ci établisse que le responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer.
- (19) En cas de litige entre l'organisme susmentionné et un assureur de la responsabilité civile sur le point de savoir lequel d'entre eux doit indemniser la victime d'un accident, les États membres devraient, pour éviter tout retard dans l'indemnisation de la victime, faire en sorte que soit désignée celle de ces parties qui est tenue dans un premier temps d'indemniser la victime en attendant le règlement du litige.
- (20) Il y a lieu de garantir aux victimes d'accidents de la circulation automobile un traitement comparable, quels que soient les endroits de la Communauté où les accidents se sont produits.
- (21) Il convient d'accorder aux membres de la famille du preneur, du conducteur ou de toute autre personne responsable une protection comparable à celle des autres tiers victimes, en tout cas en ce qui concerne leurs dommages corporels.
- (22) Les dommages corporels et matériels subis par des piétons, des cyclistes et d'autres usagers de la route non motorisés, qui constituent généralement la «partie faible» dans un accident, devraient être couverts par l'assurance obligatoire du véhicule impliqué dans un accident, lorsqu'ils ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national. Cette disposition ne préjuge pas la responsabilité civile ni le niveau d'indemnisation des dommages subis lors d'un accident déterminé conformément à la législation nationale.
- (23) L'extension de la couverture d'assurance à tous les passagers d'un véhicule est un résultat remarquable de la législation existante. Cet objectif serait compromis si la législation nationale ou une clause contractuelle contenue dans une police d'assurance venait à exclure de cette couverture le passager qui savait ou aurait dû savoir que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue au moment de l'accident. Le passager n'est d'ordinaire pas en mesure d'évaluer correctement le degré d'intoxication du conducteur. L'objectif visant à décourager les personnes de conduire sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue n'est pas atteint en réduisant la couverture d'assurance offerte aux passagers de véhicules automoteurs accidentés. Le fait que ces passagers soient couverts par l'assurance automobile obligatoire ne préjuge en rien la responsabilité qui pourrait leur être imputée en vertu de la législation nationale applicable ni le niveau d'indemnisation des dommages subis lors d'un accident déterminé.
- (24) Toutes les polices d'assurance automobile obligatoire devraient couvrir la totalité du territoire de la Communauté.

⁽¹⁾ JO L 257 du 27.10.1995, p. 1.

- (25) Certaines entreprises d'assurances insèrent dans leurs contrats d'assurance une clause en vertu de laquelle la police est annulée si le véhicule assuré reste en dehors de l'État membre d'immatriculation au-delà d'une période déterminée. Cette pratique est contraire au principe énoncé dans la présente directive, selon lequel l'assurance automobile obligatoire devrait couvrir, sur la base d'une prime unique, la totalité du territoire de la Communauté. Il convient donc de préciser que la couverture d'assurance doit rester valide pendant toute la durée du contrat, que le véhicule séjourne ou non dans un autre État membre pendant une période déterminée, sans préjudice des obligations imposées par les législations nationales des États membres en ce qui concerne l'immatriculation des véhicules.
- (26) Dans l'intérêt de l'assuré, il convient que chaque police d'assurance garantisse, par une prime unique dans chacun des États membres, la couverture requise par sa législation ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel, lorsque cette dernière est supérieure.
- (27) Des mesures devraient être prises afin de faciliter l'obtention d'une assurance couvrant un véhicule importé d'un État membre dans un autre, même si le véhicule n'est pas encore immatriculé dans l'État membre de destination. Il convient d'accorder une dérogation temporaire à la règle générale déterminant l'État membre dans lequel le risque est situé. Pendant les trente jours qui suivent la livraison, la mise à disposition ou l'expédition du véhicule à l'acheteur, c'est l'État membre de destination qui devrait être considéré comme l'État membre dans lequel le risque est situé.
- (28) Toute personne qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance automobile avec un autre assureur devrait être à même d'attester de sa sinistralité dans le cadre de son ancienne police. Le preneur d'assurance devrait avoir le droit de demander à tout moment une attestation relative aux sinistres ou à l'absence de sinistres impliquant le véhicule ou les véhicules couverts par le contrat d'assurance au cours des cinq dernières années au moins de la relation contractuelle. L'entreprise d'assurances, ou un organisme éventuellement désigné par un État membre pour fournir des services d'assurance obligatoire ou pour délivrer de telles attestations, devrait fournir cette attestation au preneur d'assurance dans les quinze jours qui suivent la demande.
- (29) Pour garantir toute la protection voulue aux victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs, les États membres ne devraient pas permettre aux entreprises d'assurances d'opposer une franchise à une victime.
- (30) Le droit d'invoquer le contrat d'assurance et d'opposer celui-ci directement à l'entreprise d'assurances est très important pour la protection des victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs. Afin de faciliter un règlement efficace et rapide des sinistres et d'éviter dans la mesure du possible des procédures judiciaires coûteuses, un droit d'action directe à l'encontre de l'entreprise d'assurances couvrant la responsabilité civile de la personne responsable devrait être prévu pour toutes les victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs.
- (31) Afin qu'une protection suffisante soit offerte aux victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs, une procédure de présentation d'une «offre d'indemnisation motivée» devrait s'appliquer à tout accident impliquant un tel véhicule. La même procédure devrait également s'appliquer mutatis mutandis aux sinistres dont le règlement est effectué par le système de bureaux nationaux d'assurance.
- (32) Conformément à l'article 11, paragraphe 2, en liaison avec l'article 9, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽¹⁾, les personnes lésées peuvent intenter une action en justice contre l'assureur de la responsabilité civile dans l'État membre sur le territoire duquel elles sont domiciliées.
- (33) Le système des bureaux délivrant la carte verte permet de régler sans difficulté un sinistre dans le pays de résidence de la personne lésée, même dans le cas où l'autre partie est originaire d'un autre pays européen.
- (34) Une personne lésée à la suite d'un accident de la circulation tombant dans le champ d'application de la présente directive et survenu dans un État autre que celui où elle réside devrait pouvoir faire valoir dans son État membre de résidence son droit à indemnisation à l'encontre du représentant chargé du règlement des sinistres qui a été désigné dans cet État par l'entreprise d'assurance de la personne responsable. Cette solution permet de traiter le préjudice subi par la personne lésée en dehors de son État membre de résidence selon des procédures avec lesquelles celle-ci est familiarisée.
- (35) Ce recours à un représentant chargé du règlement des sinistres dans l'État membre où réside la personne lésée n'influe en aucune manière sur le droit matériel applicable dans chaque cas d'espèce, ni sur les compétences juridictionnelles.
- (36) L'existence d'un droit d'action directe de la personne lésée à l'encontre de l'entreprise d'assurance concernée est un complément logique à la désignation de tels représentants et, en outre, améliore la situation juridique des personnes lésées à la suite d'un accident de la circulation routière survenu en dehors de leur État membre de résidence.
- (37) Il convient de prévoir que l'État membre dans lequel l'entreprise d'assurance est agréée exige de celle-ci qu'elle désigne des représentants chargés du règlement des sinistres résidant ou établis dans les autres États membres, qui réuniront toutes les informations nécessaires en relation avec les sinistres résultant de ce type d'accident et prendront les mesures qui s'imposent pour régler les sinistres au nom et pour le compte de l'entreprise d'assurance, y compris le paiement de l'indemnisation. Ces représentants chargés du règlement des sinistres devraient disposer de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des personnes subissant un préjudice du fait de ces accidents, et aussi pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des autorités nationales – y compris, le cas échéant, devant les juridictions, dans la mesure où cela est compatible avec les règles de droit international privé portant sur l'attribution des compétences juridictionnelles.

⁽¹⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

- (38) Les activités du représentant chargé du règlement des sinistres ne suffisent pas à attribuer une compétence aux juridictions de l'État membre de résidence de la personne lésée si cela n'est pas prévu par les règles de droit international privé sur l'attribution des compétences juridictionnelles.
- (39) La désignation des représentants chargés du règlement des sinistres devrait faire partie des conditions d'accès à l'activité d'assurance visée dans la branche 10 du point A de l'annexe de la première directive 73/239/CEE du Conseil du 24 juillet 1973 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'accès à l'activité de l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, et son exercice ⁽¹⁾, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur, et des conditions d'exercice de cette activité. En conséquence, cette condition devrait être couverte par l'agrément administratif unique délivré par les autorités de l'État membre où l'entreprise d'assurance a son siège social, tel que défini dans le titre II de la directive 92/49/CEE du Conseil du 18 juin 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE (troisième directive «assurance non vie») ⁽²⁾. Cette condition devrait également s'appliquer aux entreprises d'assurance dont le siège social est situé hors de la Communauté et qui ont obtenu un agrément pour accéder à l'activité d'assurance sur le territoire d'un État membre de la Communauté.
- (40) Il convient non seulement de garantir que l'entreprise d'assurance a un représentant dans l'État de résidence de la personne lésée, mais aussi de garantir le droit spécifique de la personne lésée d'obtenir le règlement du litige dans les meilleurs délais. En conséquence, les législations nationales devraient prévoir des sanctions financières efficaces et systématiques appropriées ou des sanctions administratives équivalentes, telles que des injonctions combinées à des amendes administratives, l'obligation de présenter régulièrement un rapport aux autorités de surveillance, des contrôles sur place, des publications au Journal officiel national ainsi que dans la presse, la suspension des activités de la société (interdiction de conclure de nouveaux contrats pendant une certaine période), la désignation d'un représentant spécial des autorités de surveillance chargé de vérifier que la conduite des affaires est conforme à la législation en matière d'assurances, le retrait de l'autorisation pour cette branche d'activité, des sanctions à appliquer aux dirigeants responsables et au personnel d'encadrement, les différentes sanctions énumérées ci-dessus pouvant être appliquées à l'encontre de l'entreprise d'assurance dans le cas où celle-ci ou son représentant manquerait à son obligation de présenter une offre d'indemnisation dans un délai raisonnable. Cela ne devrait pas préjuger l'application de toute autre mesure jugée appropriée, notamment en vertu de la loi applicable en matière de surveillance. Néanmoins, la responsabilité et le dommage subi ne devraient pas être sujets à contestation, afin que l'entreprise d'assurance puisse présenter une offre motivée dans les délais prescrits. L'offre d'indemnisation motivée devrait être faite par écrit et contenir les éléments sur la base desquels la responsabilité et le dommage ont été évalués.
- (41) Il convient de prévoir, outre ces sanctions, une disposition aux termes de laquelle, lorsque l'offre n'a pas été présentée dans lesdits délais prescrits, des intérêts sont dus sur le montant de l'indemnisation offerte par l'entreprise d'assurance ou octroyée par le juge à la personne lésée. S'il existe, dans les États membres, des règles qui prévoient l'exigence relative aux intérêts de retard, ladite disposition pourrait être mise en œuvre par un renvoi à ces règles.
- (42) Les personnes lésées à la suite d'accidents de la circulation éprouvent parfois des difficultés à connaître le nom de l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité civile résultant de la circulation d'un véhicule automoteur impliqué dans un accident.
- (43) Dans l'intérêt de ces personnes lésées, il convient que les États membres créent des organismes d'information pour garantir que cette information relative à tout accident impliquant un véhicule automoteur soit disponible dans les meilleurs délais. Il convient que ces organismes d'information communiquent aussi aux personnes lésées des informations concernant les représentants chargés du règlement des sinistres. Il est nécessaire que ces organismes coopèrent entre eux et réagissent rapidement aux demandes d'information concernant les représentants chargés du règlement des sinistres qui leur sont présentées par des organismes d'information situés dans d'autres États membres. Il paraît approprié que ces organismes recueillent des informations concernant la date à laquelle la couverture d'assurance prend effectivement fin, mais non l'expiration de la validité initiale de la police si la durée du contrat est prolongée en cas de non-résiliation.
- (44) Il faudrait prévoir une disposition particulière portant sur les véhicules (tels que les véhicules de l'administration ou de l'armée) qui sont exemptés de l'obligation d'être couverts par une assurance en responsabilité civile.
- (45) La personne lésée peut avoir un intérêt légitime à être informée de l'identité du propriétaire, du conducteur habituel ou du détenteur déclaré du véhicule, par exemple si elle ne peut obtenir d'indemnisation que de ces personnes du fait que le véhicule n'est pas valablement assuré ou que le dommage excède le montant assuré, auquel cas il y a également lieu de fournir ces informations.
- (46) Certaines données communiquées, telles que le nom et l'adresse du propriétaire ou du conducteur habituel du véhicule et le numéro de la police d'assurance ou le numéro d'immatriculation du véhicule, sont des données à caractère personnel au sens de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽³⁾. Le traitement de ces données, qui est requis aux fins de la présente directive, devrait dès lors être en conformité avec les dispositions nationales prises en application de la directive 95/46/CE. Le nom et l'adresse du conducteur habituel ne devraient être communiqués que si les législations nationales le prévoient.

⁽¹⁾ JO L 228 du 16.8.1973, p. 3.

⁽²⁾ JO L 228 du 11.8.1992, p. 1.

⁽³⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

- (47) Pour garantir que la personne lésée ne reste pas sans l'indemnisation à laquelle elle a droit, il est nécessaire d'établir un organisme d'indemnisation auquel elle peut s'adresser au cas où l'entreprise d'assurance n'a pas désigné de représentant, retarde manifestement le règlement ou ne peut être identifiée. L'intervention de l'organisme d'indemnisation devrait être limitée aux rares cas particuliers où l'entreprise d'assurance n'a pas rempli ses obligations malgré l'effet dissuasif de sanctions éventuelles.
- (48) L'organisme d'indemnisation a pour rôle de régler le sinistre en ce qui concerne tout préjudice subi par la personne lésée, uniquement dans des cas qui peuvent être objectivement déterminés, et cet organisme devrait, dès lors, se borner à vérifier si une offre d'indemnisation a été présentée dans les délais et selon les procédures fixés, sans se prononcer sur le fond.
- (49) Les personnes morales qui, conformément à la loi, sont subrogées dans les droits de la personne lésée à l'encontre de la personne responsable de l'accident ou de l'entreprise d'assurance de cette dernière (par exemple, d'autres entreprises d'assurance ou des organismes de sécurité sociale) ne devraient pas être habilitées à présenter une demande correspondante à l'organisme d'indemnisation.
- (50) Il convient que l'organisme d'indemnisation jouisse d'un droit de subrogation dans la mesure où il a indemnisé la personne lésée. Afin de faciliter la poursuite de son action à l'encontre de l'entreprise d'assurance qui n'a pas désigné de représentant ou qui retarde manifestement le règlement, il convient que l'organisme d'indemnisation du pays de la personne lésée jouisse aussi d'un droit de remboursement automatique avec subrogation de l'organisme d'indemnisation de l'État où l'entreprise d'assurance est établie dans les droits de la personne lésée. Cet organisme est le mieux placé pour engager une action récursoire contre l'entreprise d'assurance.
- (51) Même si les États membres peuvent donner un caractère subsidiaire à la demande introduite auprès de l'organisme d'indemnisation, il convient d'exclure l'obligation pour la personne lésée de présenter sa demande d'indemnisation à la personne responsable de l'accident avant de la présenter à l'organisme d'indemnisation. Il convient que la personne lésée ait, en l'occurrence, au moins les mêmes possibilités que dans le cas d'une demande introduite auprès du fonds de garantie.
- (52) Le fonctionnement de ce système peut être assuré par un accord, conclu entre les organismes d'indemnisation établis ou agréés par les États membres, définissant leurs tâches, leurs obligations et les modalités de remboursement.
- (53) Lorsqu'il est impossible d'identifier l'entreprise d'assurance du véhicule, il convient de prévoir que le débiteur final de la somme à verser à la personne lésée est le fonds de

garantie prévu à cette fin, situé dans l'État membre où le véhicule non assuré dont la circulation a provoqué l'accident a son stationnement habituel. Lorsqu'il est impossible d'identifier le véhicule, il convient de prévoir que le débiteur final est le fonds de garantie prévu à cette fin, situé dans l'État membre où l'accident est survenu.

- (54) La présente directive ne devrait pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe I, partie B,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Définitions

Au sens de la présente directive, on entend par:

- 1) «véhicule»: tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées;
- 2) «personne lésée»: toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules;
- 3) «bureau national d'assurance»: organisation professionnelle qui est constituée, conformément à la recommandation n° 5, adoptée le 25 janvier 1949, par le sous-comité des transports routiers du comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies et qui groupe des entreprises d'assurance ayant obtenu dans un État l'agrément pour l'exercice de la branche «responsabilité civile véhicules terrestres automoteurs»;
- 4) «territoire où le véhicule a son stationnement habituel»:
 - a) le territoire de l'État dont le véhicule porte une plaque d'immatriculation, que celle-ci soit permanente ou temporaire; ou
 - b) dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurance ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'État où cette plaque ou ce signe sont délivrés; ou
 - c) dans le cas où il n'existe ni immatriculation, ni plaque d'assurance, ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'État du domicile du détenteur; ou

- d) dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'État dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre conformément à l'article 2, point a), ou à l'article 10;
- 5) «carte verte»: certificat international d'assurance délivré au nom d'un bureau national suivant la recommandation n° 5 adoptée le 25 janvier 1949 par le sous-comité des transports routiers du comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies;
- 6) «entreprise d'assurance»: une entreprise ayant reçu son agrément administratif conformément à l'article 6 ou à l'article 23, paragraphe 2, de la directive 73/239/CEE;
- 7) «établissement»: le siège social, l'agence ou la succursale d'une entreprise d'assurance, conformément à la définition figurant à l'article 2, point c), de la deuxième directive 88/357/CEE du Conseil du 22 juin 1988 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie, fixant les dispositions destinées à faciliter l'exercice effectif de la libre prestation de services ⁽¹⁾.

Article 2

Champ d'application

Les dispositions des articles 4, 6, 7 et 8 s'appliquent aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des États membres:

- a) après qu'a été conclu un accord entre les bureaux nationaux d'assurance aux termes duquel chaque bureau national se porte garant pour les règlements des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, qu'ils soient assurés ou non, dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire;
- b) à partir de la date fixée par la Commission après qu'elle aura constaté, en collaboration étroite avec les États membres, l'existence de cet accord;
- c) pour la durée dudit accord.

Article 3

Obligation d'assurance des véhicules

Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, pour que la responsabilité

civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance.

Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre des mesures visées au premier alinéa.

Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que le contrat d'assurance couvre également:

- a) les dommages causés sur le territoire des autres États membres selon les législations en vigueur dans ces États;
- b) les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des États membres pendant le trajet reliant directement deux territoires où le traité est applicable, lorsqu'il n'existe pas de bureau national d'assurance pour le territoire parcouru; dans ce cas, les dommages sont couverts selon la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'État membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel.

L'assurance visée au premier alinéa couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.

Article 4

Contrôles de l'assurance

Chaque État membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de 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 son territoire à partir du territoire d'un autre État membre. Il peut toutefois procéder à des contrôles non systématiques de cette assurance, à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires et qu'ils aient lieu dans le cadre de contrôles ne visant pas exclusivement à vérifier ladite assurance.

Article 5

Dérogation à l'obligation d'assurance des véhicules

1. Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 en ce qui concerne certaines personnes physiques ou morales, publiques ou privées, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission.

Dans ce cas, l'État membre qui prévoit cette dérogation prend les mesures appropriées en vue d'assurer l'indemnisation des dommages causés sur son territoire et sur le territoire des autres États membres par des véhicules appartenant à ces personnes.

⁽¹⁾ JO L 172 du 4.7.1988, p. 1.

Il désigne notamment l'autorité ou l'organisme dans le pays du sinistre chargé d'indemniser, dans les conditions fixées par la législation de cet État, les personnes lésées, dans le cas où l'article 2, point a), n'est pas applicable.

Il communique à la Commission la liste des personnes dispensées de l'obligation d'assurance et des autorités ou des organismes chargés de l'indemnisation.

La Commission publie cette liste.

2. Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 en ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission.

Dans ce cas, chaque État membre veille à ce que les véhicules visés au premier alinéa soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3.

Le fonds de garantie de l'État membre dans lequel l'accident est survenu peut dès lors faire valoir son droit auprès du fonds de garantie dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné.

À partir du 11 juin 2010, les États membres font rapport à la Commission sur la mise en œuvre et l'application concrète du présent paragraphe.

La Commission, après examen de ces rapports, soumet, s'il y a lieu, des propositions concernant le remplacement ou l'abrogation de cette dérogation.

Article 6

Bureaux nationaux d'assurance

Chaque État membre veille à ce que le bureau national d'assurance, sans préjudice de l'engagement visé à l'article 2, point a), s'informe, à l'occasion d'un accident provoqué sur son territoire par un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre:

- a) du territoire sur lequel ce véhicule a son stationnement habituel ainsi que de son numéro d'immatriculation, s'il en possède un;
- b) dans toute la mesure du possible, des indications concernant l'assurance de ce véhicule, telles qu'elles figurent normalement sur la carte verte, et qui sont en possession du détenteur du véhicule, dans la mesure où ces indications sont demandées par l'État membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel.

Chaque État membre veille également à ce que le bureau communique les renseignements visés aux points a) et b) au bureau national d'assurance de l'État sur le territoire duquel le véhicule visé au premier alinéa a son stationnement habituel.

CHAPITRE 2

DISPOSITIONS CONCERNANT LES VÉHICULES AYANT LEUR STATIONNEMENT HABITUEL SUR LE TERRITOIRE D'UN PAYS TIERS

Article 7

Mesures nationales concernant les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers

Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que tout véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et qui pénètre sur le territoire où le traité est applicable ne puisse être admis à la circulation sur son territoire que si les dommages susceptibles d'être causés par la circulation de ce véhicule sont couverts sur l'ensemble du territoire où le traité est applicable dans les conditions fixées par chacune des législations nationales relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules.

Article 8

Documentation concernant les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers

1. Tout véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers doit être muni, soit d'une carte verte en état de validité, soit d'un certificat d'assurance-frontière qui prouve l'existence d'une assurance conforme à l'article 7, avant de pénétrer sur le territoire où le traité est applicable.

Toutefois, les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un pays tiers sont considérés comme des véhicules ayant leur stationnement habituel dans la Communauté, lorsque les bureaux nationaux de tous les États membres se portent individuellement garants – chacun dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire – pour les règlements des sinistres survenus sur leur territoire et provoqués par la circulation de ces véhicules.

2. Après avoir constaté, en collaboration étroite avec les États membres, les engagements prévus au paragraphe 1, deuxième alinéa, la Commission fixe la date à partir de laquelle et les types de véhicules pour lesquels les États membres n'exigent plus la production des documents visés au paragraphe 1, premier alinéa.

CHAPITRE 3

MONTANTS MINIMAUX COUVERTS PAR L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Article 9

Montants minimaux

1. Sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les États membres, chaque État membre exige que les montants pour lesquels l'assurance visée à l'article 3 est obligatoire s'élèvent au minimum:

- a) pour les dommages corporels, à un montant minimal de couverture de 1 000 000 EUR par victime ou de 5 000 000 EUR par sinistre, quel que soit le nombre de victimes;
- b) pour les dommages matériels, à 1 000 000 EUR par sinistre, quel que soit le nombre de victimes.

Si nécessaire, les États membres peuvent établir une période transitoire allant jusqu'au 11 juin 2012 au plus tard, au cours de laquelle les montants minimaux de couverture sont adaptés aux montants prévus au premier alinéa.

Les États membres qui établissent une telle période transitoire en informent la Commission et indiquent la durée de cette période.

Toutefois, jusqu'au 11 décembre 2009 au plus tard, les États membres augmentent les montants de garantie afin qu'ils atteignent au moins la moitié des niveaux prévus au premier alinéa.

2. Tous les cinq ans à compter du 11 juin 2005 ou du terme de la période transitoire prévue au paragraphe 1, deuxième alinéa, les montants visés audit paragraphe sont révisés, en fonction de l'évolution de l'indice européen des prix à la consommation (IPCE) établi conformément au règlement (CE) n° 2494/95.

Les montants sont adaptés automatiquement. Ils sont augmentés du pourcentage de variation de l'IPCE sur la période à considérer, c'est-à-dire sur les cinq années précédant immédiatement la révision visée au premier alinéa, puis arrondis au multiple de 10 000 EUR directement supérieur.

La Commission notifie les montants adaptés au Parlement européen et au Conseil et veille à leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

CHAPITRE 4

INDEMNISATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR UN VÉHICULE NON IDENTIFIÉ OU UN VÉHICULE POUR LEQUEL IL N'A PAS ÉTÉ SATISFAIT À L'OBLIGATION D'ASSURANCE VISÉE À L'ARTICLE 3

Article 10

Organisme chargé de l'indemnisation

1. Chaque État membre crée ou agréé un organisme ayant pour mission d'indemniser, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou un véhicule pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3.

Le premier alinéa ne porte pas atteinte au droit des États membres de donner ou non à l'intervention de l'organisme un caractère subsidiaire, ainsi qu'à celui de régler les recours entre cet organisme et le ou les responsables du sinistre et

d'autres assureurs ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la victime pour le même sinistre. Toutefois, les États membres ne peuvent pas autoriser l'organisme à subordonner son intervention à la condition que la victime établisse, d'une quelconque manière, que la personne responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer.

2. La victime peut, en tout état de cause, s'adresser directement à l'organisme qui, sur la base des informations fournies à sa demande par la victime, est tenu de lui donner une réponse motivée quant à une intervention.

Les États membres peuvent toutefois exclure l'intervention de cet organisme en ce qui concerne les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'organisme peut prouver qu'elles savaient que le véhicule n'était pas assuré.

3. Les États membres peuvent limiter ou exclure l'intervention de l'organisme en cas de dommages matériels causés par un véhicule non identifié.

Toutefois, lorsque l'organisme est intervenu en raison de dommages corporels importants pour toute victime du sinistre dans lequel des dommages matériels ont été causés par un véhicule non identifié, les États membres ne peuvent pas exclure l'indemnisation des dommages matériels au motif qu'il s'agit d'un véhicule non identifié. Néanmoins, les États membres peuvent prévoir une franchise inférieure ou égale à 500 EUR qui peut être imposée à la victime de tels dommages matériels.

Les conditions dans lesquelles les dommages corporels sont considérés comme importants sont déterminées conformément aux dispositions législatives ou administratives de l'État membre où l'accident a eu lieu. À cet égard, les États membres peuvent tenir compte, entre autres, du fait que les lésions ont nécessité des soins hospitaliers.

4. Chaque État membre applique à l'intervention de l'organisme ses dispositions législatives, réglementaires et administratives, sans préjudice de toute autre pratique plus favorable aux victimes.

Article 11

Litiges

En cas de litige entre l'organisme visé à l'article 10, paragraphe 1, et l'assureur de la responsabilité civile sur le point de savoir qui doit indemniser la victime, les États membres prennent les mesures appropriées pour que soit désignée celle de ces parties qui est tenue, dans un premier temps, d'indemniser la victime sans délai.

S'il est finalement décidé que l'autre partie aurait dû payer tout ou partie de l'indemnisation, cette autre partie remboursera en conséquence la partie qui a payé.

CHAPITRE 5

CATÉGORIES SPÉCIFIQUES DE VICTIMES, CLAUSES D'EXCLUSION, PRIME UNIQUE, VÉHICULES EXPÉDIÉS D'UN ÉTAT MEMBRE DANS UN AUTRE*Article 12***Catégories spécifiques de victimes**

1. Sans préjudice de l'article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa, l'assurance visée à l'article 3 couvre la responsabilité des dommages corporels de tous les passagers autres que le conducteur résultant de la circulation d'un véhicule.

2. Les membres de la famille du preneur, du conducteur ou de toute autre personne dont la responsabilité civile est engagée dans un sinistre et couverte par l'assurance visée à l'article 3 ne peuvent être exclus en raison de ce lien de parenté du bénéfice de l'assurance pour leurs dommages corporels.

3. L'assurance visée à l'article 3 couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national.

Le présent article ne préjuge ni la responsabilité civile ni le montant de l'indemnisation.

*Article 13***Clauses d'exclusion**

1. Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées pour que, aux fins de l'application de l'article 3, soit réputée sans effet, en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre, toute disposition légale ou clause contractuelle contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3 qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par:

- a) des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées;
- b) des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné;
- c) des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'état et la sécurité du véhicule concerné.

Toutefois, la disposition ou la clause visée au premier alinéa, point a), peut être opposée aux personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

Les États membres ont la faculté — pour les sinistres survenus sur leur territoire — de ne pas appliquer la disposition du premier alinéa si et dans la mesure où la victime peut obtenir l'indemnisation de son préjudice d'un organisme de sécurité sociale.

2. Dans le cas de véhicules volés ou obtenus par la violence, les États membres peuvent prévoir que l'organisme prévu à l'article 10, paragraphe 1, interviendra en lieu et place de l'assureur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article. Lorsque le véhicule a son stationnement habituel dans un autre État membre, cet organisme n'aura de possibilité de recours contre aucun organisme dans cet État membre.

Les États membres qui, pour le cas de véhicules volés ou obtenus par la violence, prévoient l'intervention de l'organisme visé à l'article 10, paragraphe 1, peuvent fixer pour les dommages matériels une franchise, opposable à la victime, ne dépassant pas 250 EUR.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que toute disposition légale ou toute clause contractuelle contenue dans une police d'assurance, qui exclut un passager de cette couverture d'assurance au motif qu'il savait ou aurait dû savoir que le conducteur du véhicule était sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue au moment de l'accident, soit réputée sans effet en ce qui concerne le recours de ce passager.

*Article 14***Prime unique**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que toutes les polices d'assurance obligatoire de responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules:

- a) couvrent, 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 États membres pendant la durée du contrat; et
- b) garantissent, sur la base de cette même prime unique, dans chacun des États membres, la couverture exigée par sa législation, ou la couverture exigée par la législation de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel lorsque cette dernière est supérieure.

*Article 15***Véhicules expédiés d'un État membre dans un autre**

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

2. Dans l'éventualité où le véhicule est impliqué dans un accident durant la période mentionnée au paragraphe 1 du présent article alors qu'il n'est pas assuré, l'organisme visé à l'article 10, paragraphe 1, de l'État membre de destination est responsable de l'indemnisation prévue à l'article 9.

CHAPITRE 6

ATTESTATION, FRANCHISES, ACTION DIRECTE

Article 16

Attestation relative aux recours en responsabilité de tiers

Les États membres veillent à ce que le preneur d'assurance ait le droit de demander à tout moment une attestation relative aux recours en responsabilité de tiers impliquant le véhicule ou les véhicules couverts par le contrat d'assurance au cours des cinq dernières années au moins de la relation contractuelle, ou relative à l'absence de tels recours.

L'entreprise d'assurances, ou un organisme éventuellement désigné par un État membre pour fournir des services d'assurance obligatoire ou pour délivrer de telles attestations, fournit cette attestation au preneur d'assurance dans les quinze jours qui suivent la demande.

Article 17

Franchises

Les entreprises d'assurances n'opposent pas de franchises aux personnes lésées à la suite d'un accident, pour ce qui concerne l'assurance visée à l'article 3.

Article 18

Droit d'action directe

Les États membres veillent à ce que les personnes lésées à la suite d'un accident causé par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3 disposent d'un droit d'action directe à l'encontre de l'entreprise d'assurances couvrant la responsabilité civile de la personne responsable.

CHAPITRE 7

INDEMNISATION DES SINISTRES RÉSULTANT DE TOUT ACCIDENT CAUSÉ PAR UN VÉHICULE COUVERT PAR L'ASSURANCE VISÉE À L'ARTICLE 3

Article 19

Procédure d'indemnisation des sinistres

Les États membres instaurent la procédure visée à l'article 22, pour l'indemnisation des sinistres résultant de tout accident causé par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3.

Lorsqu'il s'agit de sinistres pouvant être réglés par le système de bureaux nationaux d'assurance prévu à l'article 2, les États membres instaurent la même procédure que celle visée à l'article 22.

Aux fins de l'application de cette procédure, toute référence à une entreprise d'assurances s'entend comme une référence aux bureaux nationaux d'assurance.

Article 20

Dispositions particulières concernant l'indemnisation des personnes lésées à la suite d'un accident survenu dans un État membre autre que celui de leur résidence

1. Les articles 20 à 26 ont pour objet de fixer des dispositions particulières applicables aux personnes lésées ayant droit à indemnisation pour tout préjudice résultant d'accidents survenus dans un État membre autre que l'État membre de résidence de la personne lésée et causés par la circulation des véhicules assurés dans un État membre et y ayant leur stationnement habituel.

Sans préjudice de la législation des pays tiers en matière de responsabilité civile et du droit international privé, ces dispositions s'appliquent également aux personnes lésées résidant dans un État membre et ayant droit à l'indemnisation pour tout préjudice résultant d'accidents survenus dans un pays tiers dont le bureau national d'assurance a adhéré au régime de la carte verte, lorsque les accidents en question sont causés par la circulation de véhicules assurés et stationnés de façon habituelle dans un État membre.

2. Les articles 21 et 24 ne s'appliquent qu'aux accidents causés par la circulation d'un véhicule:

- a) assuré auprès d'un établissement situé dans un État membre autre que l'État de résidence de la personne lésée; et
- b) ayant son stationnement habituel dans un État membre autre que l'État de résidence de la personne lésée.

Article 21

Représentant chargé du règlement des sinistres

1. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que toutes les entreprises d'assurance couvrant les risques classés dans la branche 10 du point A de l'annexe de la directive 73/239/CEE, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur, désignent, dans chacun des États membres autres que celui dans lequel ils ont reçu leur agrément administratif, un représentant chargé du règlement des sinistres.

Celui-ci a pour mission de traiter et de régler les sinistres résultant d'un accident dans les cas visés à l'article 20, paragraphe 1.

Le représentant chargé du règlement des sinistres réside ou est établi dans l'État membre où il est désigné.

2. Le choix du représentant chargé du règlement des sinistres est laissé à l'appréciation de l'entreprise d'assurance.

Les États membres ne peuvent restreindre cette liberté de choix.

3. Le représentant chargé du règlement des sinistres peut agir pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises d'assurance.

4. Le représentant chargé du règlement des sinistres réunit, à propos de tels sinistres, toutes les informations nécessaires en relation avec le règlement des sinistres et prend les mesures nécessaires pour négocier le règlement des sinistres.

L'exigence relative à la désignation d'un représentant n'exclut pas le droit, pour la personne lésée ou son entreprise d'assurance, d'engager directement des procédures contre la personne ayant causé l'accident ou son entreprise d'assurance.

5. Le représentant chargé du règlement des sinistres dispose de pouvoirs suffisants pour représenter l'entreprise d'assurance auprès des personnes lésées dans les cas visés à l'article 20, paragraphe 1, 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.

6. La désignation d'un représentant chargé du règlement des sinistres ne constitue pas en soi l'ouverture d'une succursale au sens de l'article 1^{er}, point b), de la directive 92/49/CEE, et le représentant chargé du règlement des sinistres n'est pas considéré comme un établissement au sens de l'article 2, point c), de la directive 88/357/CEE, ni comme un établissement au sens du règlement (CE) n° 44/2001.

Article 22

Procédure d'indemnisation

Les États membres prévoient des obligations assorties de sanctions financières efficaces et systématiques appropriées ou de sanctions administratives équivalentes afin d'assurer que, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée présente sa demande d'indemnisation, soit directement à l'entreprise d'assurance de la personne ayant causé l'accident, soit à son représentant chargé du règlement des sinistres:

- a) l'entreprise d'assurance de la personne ayant causé l'accident ou son représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter une offre d'indemnisation motivée, dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et où le dommage a été quantifié; ou
- b) l'entreprise d'assurance à laquelle la demande d'indemnisation a été présentée ou son représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de donner une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande, dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie, ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié.

Les États membres adoptent des dispositions garantissant que, lorsque l'offre n'est pas présentée dans le délai de trois mois, des intérêts sont dus sur le montant de l'indemnisation offerte par

l'entreprise d'assurance ou octroyée par le juge à la personne lésée.

Article 23

Organismes d'information

1. Afin de permettre à la personne lésée de demander une indemnisation, chaque État membre crée ou agréé un organisme d'information ayant pour mission:

- a) de tenir un registre contenant les données suivantes:
 - i) les numéros d'immatriculation des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel sur le territoire de l'État en question;
 - ii) les numéros des polices d'assurance couvrant la circulation de ces véhicules pour les risques classés dans la branche 10 du point A de l'annexe de la directive 73/239/CEE, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur, et lorsque la période de validité de la police a expiré, également la date à laquelle la couverture d'assurance prend fin;
 - iii) les entreprises d'assurance couvrant la circulation des véhicules pour les risques classés dans la branche 10 du point A de l'annexe de la directive 73/239/CEE, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur, et les représentants chargés du règlement des sinistres désignés par ces entreprises d'assurance conformément à l'article 21 de la présente directive et dont elles notifient les noms à l'organisme d'information conformément au paragraphe 2 du présent article;
 - iv) la liste des véhicules bénéficiant, dans chaque État membre, de la dérogation à l'obligation d'être couverts par une assurance en responsabilité civile conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2;
 - v) en ce qui concerne les véhicules visés au point iv):
 - le nom de l'autorité ou de l'organisme désigné conformément à l'article 5, paragraphe 1, troisième alinéa, pour indemniser les personnes lésées, dans le cas où la procédure visée à l'article 2, paragraphe 2, point a), n'est pas applicable, si le véhicule bénéficie de la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 1, premier alinéa,
 - le nom de l'organisme couvrant le véhicule dans l'État membre où ce véhicule a son stationnement habituel, si le véhicule bénéficie de la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 2;
- b) ou de coordonner la collecte et la diffusion de ces données; et
- c) d'aider les personnes habilitées à avoir connaissance des données mentionnées aux points a) i) à v).

Les données visées aux points a) i), ii) et iii) doivent être conservées pendant une période de sept ans après que l'immatriculation du véhicule ou le contrat d'assurance a pris fin.

2. Les entreprises d'assurance visées au paragraphe 1, point a) iii), notifient aux organismes d'information de tous les États membres le nom et l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres qu'elles désignent, conformément à l'article 21, dans chacun des États membres.

3. Les États membres veillent à ce que la personne lésée ait le droit, dans un délai de sept ans après l'accident, d'obtenir sans délai, de l'organisme d'information de l'État où elle réside, de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel ou de l'État membre où l'accident est survenu, les données suivantes:

- a) le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurance;
- b) le numéro de la police d'assurance; et
- c) le nom et l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurance dans l'État de résidence de la personne lésée.

Les organismes d'information coopèrent les uns avec les autres.

4. L'organisme d'information communique à la personne lésée le nom et l'adresse du propriétaire, du conducteur habituel ou du détenteur déclaré du véhicule si la personne lésée a un intérêt légitime à obtenir ces informations. Aux fins de la présente disposition, l'organisme d'information s'adresse en particulier:

- a) à l'entreprise d'assurance; ou
- b) à l'organisme d'immatriculation des véhicules.

Si le véhicule bénéficie de la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 1, premier alinéa, l'organisme d'information communique à la personne lésée le nom de l'autorité ou de l'organisme désigné, conformément à l'article 5, paragraphe 1, troisième alinéa, comme étant chargé d'indemniser les personnes lésées, dans le cas où la procédure visée à l'article 2, point a), n'est pas applicable.

Si le véhicule bénéficie de la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 2, l'organisme d'information communique à la personne lésée le nom de l'organisme qui couvre le véhicule dans le pays où il a son stationnement habituel.

5. Les États membres veillent à ce que les organismes d'information fournissent, sans préjudice de leurs obligations en vertu des paragraphes 1 et 4, les informations spécifiées auxdits paragraphes à toute personne impliquée dans un accident de la circulation causé par un véhicule couvert par l'assurance visée à l'article 3.

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

Article 24

Organismes d'indemnisation

1. Chaque État membre crée ou agréé un organisme d'indemnisation chargé d'indemniser les personnes lésées dans les cas visés à l'article 20, paragraphe 1.

Les personnes lésées peuvent présenter une demande à l'organisme d'indemnisation dans l'État membre où elles résident:

- a) si, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle la personne lésée a présenté à l'entreprise d'assurance du véhicule dont la circulation a causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres une demande d'indemnisation, l'entreprise d'assurance ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande; ou
- b) si l'entreprise d'assurance n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres dans l'État membre de résidence de la personne lésée conformément à l'article 20, paragraphe 1; dans ce cas, les personnes lésées ne peuvent pas présenter une demande à l'organisme d'indemnisation si elles ont présenté une demande d'indemnisation directement à l'entreprise d'assurance du véhicule dont la circulation a causé l'accident et si elles ont reçu une réponse motivée dans un délai de trois mois à compter de la présentation de la demande.

Les personnes lésées ne peuvent, toutefois, pas présenter une demande à l'organisme d'indemnisation si elles ont engagé une action en justice directement à l'encontre de l'entreprise d'assurance.

L'organisme d'indemnisation intervient dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la personne lésée lui présente une demande d'indemnisation, mais cesse d'intervenir si l'entreprise d'assurance ou son représentant chargé du règlement des sinistres a, par la suite, donné une réponse motivée à la demande.

L'organisme d'indemnisation informe immédiatement:

- a) l'entreprise d'assurance du véhicule dont la circulation a causé l'accident ou le représentant chargé du règlement des sinistres;
- b) l'organisme d'indemnisation de l'État membre d'établissement de l'entreprise d'assurance qui a produit le contrat;

c) si elle est identifiée, la personne ayant causé l'accident;

du fait qu'il a reçu une demande d'indemnisation de la part de la personne lésée et qu'il va y répondre, dans un délai de deux mois à compter de la présentation de cette demande.

Cette disposition ne préjuge pas le droit des États membres de considérer l'indemnisation par cet organisme comme étant subsidiaire ou non subsidiaire et de prévoir le règlement des sinistres entre cet organisme et la ou les personnes ayant causé l'accident et d'autres entreprises d'assurance ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la personne lésée au titre du même accident. Toutefois, les États membres ne peuvent pas autoriser l'organisme à subordonner le paiement de l'indemnisation à d'autres conditions que celles établies dans la présente directive, notamment à la condition que la personne lésée établisse d'une manière quelconque que la personne responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer.

2. L'organisme d'indemnisation qui a indemnisé la personne lésée dans l'État membre où elle réside a le droit de demander à l'organisme d'indemnisation de l'État membre où est situé l'établissement de l'entreprise d'assurance qui a produit le contrat le remboursement de la somme payée à titre d'indemnisation.

Cet organisme d'indemnisation est subrogé dans les droits de la personne lésée à l'encontre de la personne ayant causé l'accident ou de son entreprise d'assurance, dans la mesure où l'organisme d'indemnisation de l'État membre de résidence de la personne lésée l'a indemnisée pour le préjudice subi.

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

3. Le présent article prend effet:

- a) après qu'un accord a été conclu entre les organismes d'indemnisation créés ou agréés par les États membres en ce qui concerne leurs tâches et leurs obligations et les modalités de remboursement;
- b) à compter de la date fixée par la Commission après qu'elle a établi, en étroite coopération avec les États membres, qu'un tel accord a été conclu.

Article 25

Indemnisation

1. Si l'identification du véhicule n'est pas possible ou si, dans un délai de deux mois à compter de l'accident, il est impossible d'identifier l'entreprise d'assurance, la personne lésée peut présenter une demande d'indemnisation à l'organisme d'indemnisation de l'État membre où elle réside. L'indemnisation est

versée conformément aux dispositions des articles 9 et 10. Dans ce cas, l'organisme d'indemnisation a, dans les conditions prévues à l'article 24, paragraphe 2, une créance:

- a) sur le fonds de garantie de l'État membre où le véhicule a son stationnement habituel si l'entreprise d'assurance ne peut pas être identifiée;
- b) sur le fonds de garantie de l'État membre où l'accident a eu lieu dans le cas d'un véhicule non identifié;
- c) sur le fonds de garantie de l'État membre où l'accident a eu lieu dans le cas d'un véhicule d'un pays tiers.

2. Le présent article s'applique aux accidents causés par des véhicules de pays tiers couverts par les articles 7 et 8.

Article 26

Organisme central

Les États membres prennent toutes les mesures appropriées pour faciliter la fourniture, en temps utile, aux victimes, à leurs assureurs ou à leurs représentants légaux, des données de base nécessaires au règlement des sinistres.

Ces données de base sont, le cas échéant, mises à disposition sous forme électronique dans un dépôt central dans chaque État membre et sont accessibles aux parties concernées par le sinistre, à leur demande expresse.

Article 27

Sanctions

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables aux violations des dispositions nationales qu'ils adoptent en application de la présente directive, en prenant toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnelles et dissuasives. Les États membres notifient à la Commission, dès que possible, toute modification concernant les dispositions adoptées en application du présent article.

CHAPITRE 8

DISPOSITIONS FINALES

Article 28

Dispositions nationales

1. Les États membres peuvent, conformément au traité, maintenir et mettre en vigueur des dispositions qui sont plus favorables à la personne lésée que les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 29

Abrogation

Les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE, 2000/26/CE et 2005/14/CE, telles que modifiées par les directives visées à l'annexe I, partie A, sont abrogées, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe I, partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 30

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 31

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 16 septembre 2009.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

La présidente

C. MALMSTRÖM

ANNEXE I

PARTIE A

Directives abrogées avec liste de leurs modifications successives

(visées à l'article 29)

Directive 72/166/CEE du Conseil
(JO L 103 du 2.5.1972, p. 1).

Directive 72/430/CEE du Conseil
(JO L 291 du 28.12.1972, p. 162).

Directive 84/5/CEE du Conseil
(JO L 8 du 11.1.1984, p. 17).

uniquement l'article 4

Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 149 du 11.6.2005, p. 14).

uniquement l'article 1^{er}

Directive 84/5/CEE du Conseil
(JO L 8 du 11.1.1984, p. 17).

Annexe I, point IX.F, de l'acte d'adhésion de 1985
(JO L 302 du 15.11.1985, p. 218).

Directive 90/232/CEE du Conseil
(JO L 129 du 19.5.1990, p. 33).

uniquement l'article 4

Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 149 du 11.6.2005, p. 14).

uniquement l'article 2

Directive 90/232/CEE du Conseil
(JO L 129 du 19.5.1990, p. 33).

Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 149 du 11.6.2005, p. 14).

uniquement l'article 4

Directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 181 du 20.7.2000, p. 65).

Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 149 du 11.6.2005, p. 14).

uniquement l'article 5

Directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 149 du 11.6.2005, p. 14).

PARTIE B

Délais de transposition en droit national et d'application

(visés à l'article 29)

Directive	Date limite de transposition	Date d'application
72/166/CEE	31 décembre 1973	—
72/430/CEE	—	1 ^{er} janvier 1973
84/5/CEE	31 décembre 1987	31 décembre 1988
90/232/CEE	31 décembre 1992	—
2000/26/CE	19 juillet 2002	19 janvier 2003
2005/14/CE	11 juin 2007	—

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 72/166/CEE	Directive 84/5/CEE	Directive 90/232/CEE	Directive 2000/26/CE	Présente directive
Article 1 ^{er} , points 1) à 3)				Article 1 ^{er} , points 1) à 3)
Article 1 ^{er} , point 4), premier tiret				Article 1 ^{er} , point 4) a)
Article 1 ^{er} , point 4), deuxième tiret				Article 1 ^{er} , point 4) b)
Article 1 ^{er} , point 4), troisième tiret				Article 1 ^{er} , point 4) c)
Article 1 ^{er} , point 4), quatrième tiret				Article 1 ^{er} , point 4) d)
Article 1 ^{er} , point 5)				Article 1 ^{er} , point 5)
Article 2, paragraphe 1				Article 4
Article 2, paragraphe 2, partie introductive				Article 2, partie introductive
Article 2, paragraphe 2, premier tiret				Article 2, point a)
Article 2, paragraphe 2, deuxième tiret				Article 2, point b)
Article 2, paragraphe 2, troisième tiret				Article 2, point c)
Article 3, paragraphe 1, première phrase				Article 3, premier alinéa
Article 3, paragraphe 1, deuxième phrase				Article 3, deuxième alinéa
Article 3, paragraphe 2, partie introductive				Article 3, troisième alinéa, partie introductive
Article 3, paragraphe 2, premier tiret				Article 3, troisième alinéa, point a)
Article 3, paragraphe 2, deuxième tiret				Article 3, troisième alinéa, point b)
Article 4, partie introductive				Article 5, paragraphe 1, premier alinéa
Article 4, point a), premier alinéa				Article 5, paragraphe 1, premier alinéa
Article 4, point a), deuxième alinéa, première phrase				Article 5, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 4, point a), deuxième alinéa, deuxième phrase				Article 5, paragraphe 1, troisième alinéa
Article 4, point a), deuxième alinéa, troisième phrase				Article 5, paragraphe 1, quatrième alinéa
Article 4, point a), deuxième alinéa, quatrième phrase				Article 5, paragraphe 1, cinquième alinéa
Article 4, point b), premier alinéa				Article 5, paragraphe 2, premier alinéa
Article 4, point b), deuxième alinéa, première phrase				Article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa

Directive 72/166/CEE	Directive 84/5/CEE	Directive 90/232/CEE	Directive 2000/26/CE	Présente directive
Article 4, point b), deuxième alinéa, deuxième phrase				Article 5, paragraphe 2, troisième alinéa
Article 4, point b), troisième alinéa, première phrase				Article 5, paragraphe 2, quatrième alinéa
Article 4, point b), troisième alinéa, deuxième phrase				Article 5, paragraphe 2, cinquième alinéa
Article 5, partie introductive				Article 6, premier alinéa, partie introductive
Article 5, premier tiret				Article 6, premier alinéa, point a)
Article 5, deuxième tiret				Article 6, premier alinéa, point b)
Article 5, partie finale				Article 6, deuxième alinéa
Article 6				Article 7
Article 7, paragraphe 1				Article 8, paragraphe 1, premier alinéa
Article 7, paragraphe 2				Article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 7, paragraphe 3				Article 8, paragraphe 2
Article 8				—
	Article 1 ^{er} , paragraphe 1			Article 3, quatrième alinéa
	Article 1 ^{er} , paragraphe 2			Article 9, paragraphe 1
	Article 1 ^{er} , paragraphe 3			Article 9, paragraphe 2
	Article 1 ^{er} , paragraphe 4			Article 10, paragraphe 1
	Article 1 ^{er} , paragraphe 5			Article 10, paragraphe 2
	Article 1 ^{er} , paragraphe 6			Article 10, paragraphe 3
	Article 1 ^{er} , paragraphe 7			Article 10, paragraphe 4
	Article 2, paragraphe 1, premier alinéa, partie introductive			Article 13, paragraphe 1, premier alinéa, partie introductive
	Article 2, paragraphe 1, premier tiret			Article 13, paragraphe 1, premier alinéa, point a)
	Article 2, paragraphe 1, deuxième tiret			Article 13, paragraphe 1, premier alinéa, point b)
	Article 2, paragraphe 1, troisième tiret			Article 13, paragraphe 1, premier alinéa, point c)
	Article 2, paragraphe 1, premier alinéa, partie finale			Article 13, paragraphe 1, premier alinéa, partie introductive
	Article 2, paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas			Article 13, paragraphe 1, deuxième et troisième alinéas
	Article 2, paragraphe 2			Article 13, paragraphe 2
	Article 3			Article 12, paragraphe 2
	Article 4			—
	Article 5			—

Directive 72/166/CEE	Directive 84/5/CEE	Directive 90/232/CEE	Directive 2000/26/CE	Présente directive
			Article 4, paragraphe 1, troisième phrase	Article 21, paragraphe 1, troisième alinéa
			Article 4, paragraphe 2, première phrase	Article 21, paragraphe 2, premier alinéa
			Article 4, paragraphe 2, deuxième phrase	Article 21, paragraphe 2, deuxième alinéa
			Article 4, paragraphe 3	Article 21, paragraphe 3
			Article 4, paragraphe 4, première phrase	Article 21, paragraphe 4, premier alinéa
			Article 4, paragraphe 4, deuxième phrase	Article 21, paragraphe 4, deuxième alinéa
			Article 4, paragraphe 5, première phrase	Article 21, paragraphe 5, premier alinéa
			Article 4, paragraphe 5, deuxième phrase	Article 21, paragraphe 5, deuxième alinéa
			Article 4, paragraphe 6	Article 22
			Article 4, paragraphe 7	—
			Article 4, paragraphe 8	Article 21, paragraphe 6
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, partie introductive	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, partie introductive
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a), partie introductive	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a), partie introductive
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a) 1)	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a) i)
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a) 2)	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a) ii)
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a) 3)	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a) iii)
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a) 4)	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a) iv)
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a) 5), partie introductive	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a) v), partie introductive
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a) 5) i)	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a) v), premier tiret
			Article 5, paragraphe 1, premier alinéa, point a) 5) ii)	Article 23, paragraphe 1, premier alinéa, point a) v), deuxième tiret
			Article 5, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 23, paragraphe 1, deuxième alinéa
			Article 5, paragraphes 2, 3 et 4	Article 23, paragraphes 2, 3 et 4
			Article 5, paragraphe 5	Article 23, paragraphe 6
			Article 6, paragraphe 1	Article 24, paragraphe 1
			Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 24, paragraphe 2, premier alinéa

Directive 72/166/CEE	Directive 84/5/CEE	Directive 90/232/CEE	Directive 2000/26/CE	Présente directive
Article 9	Article 7	Article 7	Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa, première phrase Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa, deuxième phrase Article 6, paragraphe 3, premier alinéa Article 6, paragraphe 3, deuxième alinéa Article 6 bis Article 7, partie introductive Article 7, point a) Article 7, point b) Article 7, point c) Article 8 Article 9 Article 10, paragraphes 1 à 3 Article 10, paragraphe 4 Article 10, paragraphe 5 Article 11 Article 12 Article 13	Article 24, paragraphe 2, deuxième alinéa Article 24, paragraphe 2, troisième alinéa Article 24, paragraphe 3 — Article 26 Article 25, paragraphe 1, partie introductive Article 25, paragraphe 1, point a) Article 25, paragraphe 1, point b) Article 25, paragraphe 1, point c) — — — Article 28, paragraphe 1 Article 28, paragraphe 2 Article 29 Article 30 Article 27 Article 31 Annexe I Annexe II