

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 novembre 1972.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale* (1), *sur le projet de loi relatif à la garantie du risque de responsabilité civile en matière de circulation de certains véhicules terrestres à moteurs,*

Par M. André MIGNOT,

Sénateur.

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, président ; Marcel Champeix, Baudouin de Hautecloque, Jacques Piot, Jean Sauvage, vice-présidents ; Pierre de Félice, Léopold Heder, Louis Namy, Jacques Rosselli, secrétaires ; Jean Auburtin, Jean Bénard Mousseaux, Pierre Bourda, Philippe de Bourgoing, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Etienne Dailly, Emile Dubois, Jacques Eberhard, André Fosset, Henri Fréville, Pierre Garet, Jacques Genton, Jean Geoffroy, Paul Guillard, Pierre Jourdan, Edouard Le Bellegou, Pierre Mailhe, Pierre Marcihacy, Pierre-René Mathey, André Mignot, Lucien de Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Pierre Schiélé, Jacques Soufflet, Fernand Verdeille.*

Voir le numéro :

Sénat : 38 (1972-1973).

---

Circulation routière. — Assurances automobiles - Responsabilité civile - Fonds de garantie automobile - Communauté économique européenne (C. E. E.).

Mesdames, Messieurs,

Le texte qui vous est soumis tend à mettre la législation française en accord avec une directive n° 72/166/C. E. E., adoptée par le Conseil des Ministres de la Communauté économique européenne, le 24 avril 1972, conformément à l'article 100 du Traité de Rome.

Cet article en effet prévoit que le Conseil de la Communauté, statuant à l'unanimité sur proposition de la commission, « arrête des directives pour le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres qui ont une incidence directe sur l'établissement ou le fonctionnement du Marché commun ».

L'objet de la directive est double :

— supprimer le contrôle de l'assurance obligatoire de responsabilité civile « automobile » aux frontières des Etats membres de la C. E. E. ;

— étendre, en conséquence, le champ de la garantie prévue dans les contrats à l'ensemble des territoires des Etats membres.

Un tel rapprochement des législations s'impose dans un domaine qui prend chaque jour plus d'importance :

Les pays du Marché commun possèdent les parcs automobiles les plus importants du monde en valeur absolue après les Etats-Unis et en valeur relative après ces mêmes Etats-Unis et la Suède.

Pour 100 habitants, la France dispose de 29 voitures, la République fédérale d'Allemagne de 27, la Grande-Bretagne de 25, l'Italie de 22 (annexe III).

D'autre part, le quart environ des transports de marchandises entre les Pays membres s'effectue par voie routière.

Cet énorme développement de l'automobile a eu évidemment pour contrepartie l'accroissement du nombre des accidents et de l'importance de l'assurance automobile.

De 1962 à 1969, le nombre total d'accidents dans la Communauté à Six est passé de 1.057.000 à 1.223.000, soit un accroissement supérieur en pourcentage à celui du parc automobile. Le nombre des tués a augmenté encore plus vite : de 39.000 à 48.500.

Parallèlement, le caractère obligatoire de l'assurance automobile s'est généralisé à l'ensemble des 9 pays du Marché commun élargi : le dernier pays à l'instituer a été l'Italie, le 24 décembre 1969.

Par suite, les encaissements au titre de la seule assurance automobile représentent environ, dans chaque pays, près de la moitié des encaissements totaux des compagnies d'assurances (56,8 % en France pour 1970).

Les mesures proposées dans le projet n'ont qu'une incidence très faible sur cette situation. Néanmoins, leur importance psychologique peut être considérable.

A l'heure actuelle, en effet, tout automobiliste franchissant une frontière doit être en possession d'une attestation d'assurance internationale dite « carte verte » ou, à défaut, acheter sur place une assurance de courte durée dite « assurance-frontière ».

Cette assurance est émise par un organisme privé regroupant les différentes compagnies d'assurances françaises et dénommé Bureau central français.

Cet organisme a passé des conventions bilatérales de droit privé avec les bureaux correspondants de 22 pays européens ou proches de l'Europe géographiquement (1), conformément à une recommandation du 25 juin 1949 du sous-comité des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (O. N. U.) et selon un modèle standard dit « convention type interbureaux » élaboré en 1952 et modifié en 1964.

En vertu de cet accord, tout automobiliste muni de sa carte internationale d'assurance automobile ou « carte verte » et se rendant dans un pays où se trouve un bureau central est considéré comme garanti pour la responsabilité civile suivant la loi d'assurance du pays visité.

---

(1) Ces pays sont, en 1972, la République fédérale d'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, Israël, l'Italie, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie.

S'il cause un accident dans ce pays, les victimes seront indemnisées directement par le Bureau central local (ce bureau est alors appelé « bureau gestionnaire »), lequel peut ensuite se faire rembourser par l'assureur d'origine ou, à défaut, par le Bureau central émetteur.

Pour la France, ce système a été indirectement mais explicitement consacré par les Pouvoirs publics dans les articles 17 et 31-2 du décret n° 59-135 du 7 janvier 1959 pris pour l'application de la loi n° 58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur.

En vertu de ces textes, la « carte verte » vaut comme attestation d'assurance en France pendant la durée de sa validité.

Il convient de noter enfin que si la carte verte a pour support initial le contrat d'assurance souscrit en vertu de la législation nationale sur l'assurance obligatoire, elle a une autonomie certaine par rapport à celui-ci ; c'est ainsi que l'automobiliste muni d'une carte verte en cours de validité est toujours considéré comme assuré à l'étranger même si le contrat initial est arrivé à expiration ou nul.

Une conséquence directe du projet de loi qui vous est soumis sera la suppression totale du contrôle de cette assurance internationale aux frontières des pays du Marché commun. On peut penser qu'ainsi, comme le veut le Traité de Rome, une entrave de plus à la libre circulation des personnes et des marchandises au sein du Marché commun sera supprimée et que les ressortissants de ces pays, à l'heure où l'automobile, malgré les imperfections de la circulation, demeure un symbole de la liberté individuelle, pourront prendre une plus forte conscience de la réalité du Marché commun.

La suppression des contrôles aux frontières comme les conditions précises d'indemnisation des victimes d'accidents de la route, provoqués par des voitures françaises dans les pays du Marché commun autres que la France ou des ressortissants de ces mêmes pays en France, ne peuvent être institués par la loi.

Néanmoins, l'intervention du Parlement est une condition préalable à deux séries de mesures :

— la mise en place par le Gouvernement d'un certain nombre de dispositions simplificatrices dont l'esprit sera exposé lors de la discussion des articles ;

— la conclusion de conventions bilatérales entre les bureaux nationaux d'assurances qui ont mis au point le système de la « carte verte » et qui tireront les conséquences des nouvelles dispositions que la France va introduire dans sa législation, après tous les autres pays de la Communauté.

Ce qui vous est proposé aujourd'hui est de rendre obligatoire dans les contrats d'assurance de la responsabilité civile « automobile » l'extension de l'étendue territoriale de la garantie aux territoires de l'ensemble des Etats membres de la Communauté, auxquels s'ajoutent la Cité du Vatican, la Principauté de Monaco, la République de Saint-Marin et, sous réserve de dispositions particulières, les voies d'accès terrestres à Berlin-Ouest.

D'autre part, afin que le régime d'indemnisation prévu pour les accidents survenant en France, à des assurés français, soit étendu complètement aux sinistres survenus sur un territoire étranger de la C. E. E., il vous est également proposé d'étendre les compétences territoriales et, pour les véhicules ayant leur stationnement habituel à Monaco, *ratione personæ*, du Fonds de garantie institué en 1951.

Ces mesures ne soulèvent pas d'objection de principe, d'autant qu'elles n'emportent de conséquences financières ni pour les assurés ni pour les compagnies d'assurances ou le Fonds de garantie.

Néanmoins, elles présentent un caractère de technicité assez poussé qu'il sera plus facile de saisir lors de la discussion des articles.

## EXAMEN DES ARTICLES

### Article premier.

Cet article étend dans son premier alinéa le champ d'application de l'assurance obligatoire en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur instituée par l'article premier de la loi n° 58-208 du 27 février 1958 à la couverture des dommages causés par les véhicules ayant leur stationnement habituel en France sur le territoire des autres Etats membres de la C. E. E. et de certains Etats qui y sont enclavés : Saint-Siège, Saint-Marin et Monaco.

L'extension de la garantie aux petits Etats enclavés dans les territoires italien et français est largement justifiée par un état de fait : il n'y a pas de compagnies d'assurances dans ces Etats et les bureaux nationaux d'assurance italien ou français interviennent pour les sinistres qui se produisent sur leur territoire comme s'il s'agissait des territoires français ou italien.

Les limites de cette même garantie n'appellent pas non plus de remarques particulières : le principe d'indemnisation dans les limites et conditions prévues par la législation de l'Etat où se produit le sinistre est la consécration des règles en vigueur sous le régime de la « carte verte ».

Le troisième alinéa est beaucoup moins clair, car il définit le régime applicable aux sinistres survenant sur les voies d'accès à Berlin-Ouest, à travers le territoire de la République démocratique allemande.

Pour la limitation du champ d'application territorial de ce régime spécial, en effet, le Conseil d'abord, dans l'article 3, alinéa 2, de sa directive, le Gouvernement ensuite, n'ont pas voulu désigner explicitement Berlin.

La rédaction qui en résulte est compliquée et peut prêter à confusion, aussi aurait-il mieux valu désigner explicitement les voies d'accès à Berlin.

Toutefois, pour des raisons diplomatiques, il faut se résigner à accepter un texte peu clair.

En effet, Berlin ne fait pas partie intégrante du territoire de la République fédérale allemande (d'où l'expression « deux territoires »), mais le Traité de la C. E. E. est applicable à Berlin-Ouest.

Désigner Berlin-Ouest explicitement serait marquer trop nettement la séparation de la ville en deux, désigner Berlin serait se référer à une entité non définie.

Il semble néanmoins que toutes ces réserves soient de moins en moins fondées, surtout après les accords des Quatre sur Berlin du 3 septembre 1971 et l'accord que les deux Gouvernements de la République fédérale allemande et de la République démocratique allemande ont signé le 17 décembre de la même année sur « la circulation en transit de personnes et de marchandises civiles entre la République fédérale allemande et la République démocratique allemande ».

De plus, le traité fondamental entre les deux Allemagnes vient d'être signé.

Le champ d'application *ratione personae* ne s'étend dans le projet du Gouvernement qu'aux ressortissants des pays de la C. E. E.

Pour tenir compte de l'absence de compagnies d'assurances à Monaco, Saint-Marin et à la Cité du Vatican et par analogie avec le premier alinéa qui assimile les territoires de ces Etats aux territoires des Etats de la C. E. E., il paraît logique d'inclure dans le champ d'application du régime spécial défini pour les voies d'accès à Berlin les ressortissants de ces mêmes Etats.

Le texte définit ensuite les conditions d'indemnisation particulières applicables aux sinistres survenant sur les voies d'accès directes à Berlin : ce sont celles prévues par la législation sur l'assurance automobile obligatoire du pays où le véhicule transportant les victimes a son stationnement habituel.

Ce régime particulier se justifie par le fait que la République démocratique allemande n'est pas partie à la convention inter-bureaux qui définit les conditions d'indemnisation des détenteurs de la carte verte.

Le principe posé a le mérite de la simplicité et de la clarté, bien qu'il ne fasse pas appel à la notion de responsabilité comme c'est l'usage en matière d'accidents de la circulation.

Il ne correspond pas cependant à l'interprétation qu'ont donnée unanimement les Etats de la C. E. E. autres que la France et la Commission des Communautés de la directive du Conseil : selon cette interprétation, laquelle loi applicable est celle du pays où le véhicule qui a causé l'accident a son stationnement habituel.

Malgré les difficultés d'application que pourrait causer cette interprétation dans des cas limites, par exemple lorsqu'un accident est causé par plusieurs véhicules, il vous est proposé de l'introduire par amendement dans le texte du Gouvernement, par souci d'uniformité avec nos partenaires. L'amendement reprend les mots exacts employés dans la directive (art. 3, alinéa 2, 2<sup>e</sup> tiret).

Enfin, la dernière modification au texte initial que contient l'amendement est de pure forme : elle substitue aux mots « a été immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, dans l'Etat où est domiciliée la personne qui a la garde du véhicule » la notion plus concise, contenue d'ailleurs dans le texte de la directive du Conseil, de « stationnement habituel ».

Il sera fait souvent référence à cette notion dans la suite du texte, c'est pourquoi il a paru préférable de l'introduire dès le début, quitte à en donner la définition, une fois pour toutes, dans l'amendement suivant.

L'Etat où un véhicule a son stationnement habituel peut être défini de deux façons : soit l'Etat où le véhicule est immatriculé, soit, à défaut d'immatriculation (ce qui peut se produire pour certains véhicules : motocyclettes, tracteurs, etc), l'Etat où est domiciliée la personne qui en a la garde.

La notion de garde a été préférée à celle de détention qui figure dans le texte de la directive, car elle correspond à une notion maintenant bien précisée par toute la jurisprudence qui s'est développée autour de l'article 1384 du Code civil.

D'autre part, en matière d'assurance, il y est fait couramment référence dans la pratique.

## Art. 2.

Cet article introduit un article 8 *bis* dans la loi n° 58-208 du 27 février 1958 instituant l'obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur, afin de tirer les conséquences de la suppression de l'assurance automobile internationale entre les pays du Marché commun.



Cet article 8 bis exclut du champ d'application des sanctions prévues aux articles 5, 6 et 8 de cette même loi de 1958 pour non-respect de l'obligation d'assurance, les véhicules ayant leur stationnement habituel dans les Etats membres de la C. E. E. à l'exclusion de la France, ou sur les territoires du Saint-Siège ou de Saint-Marin.

Ces véhicules seront exclus, de la même façon, du champ d'application de l'article 7, qui prévoit les amendes applicables pour non-présentation par le conducteur de l'attestation d'assurance du véhicule, mais par voie réglementaire, car il s'agit de peine contraventionnelles.

Ces sanctions demeurent applicables aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire monégasque.

Le premier amendement qui vous est proposé est purement rédactionnel ; en effet, la Principauté de Monaco n'est pas un Etat membre du Marché commun ; pour que les véhicules qui ont leur stationnement habituel dans la Principauté demeurent soumis aux mêmes sanctions que les véhicules qui ont leur stationnement habituel en France, il suffit de ne pas nommer Monaco dans le texte proposé pour l'article 8 bis.

Le second amendement proposé est un amendement de coordination : il supprime la définition de la notion de « stationnement habituel » qui a été introduite à l'article premier.

### Art. 3.

Cet article étend la compétence territoriale du Fonds de garantie automobile créé par l'article 15 de la loi n° 51-1506 du 31 décembre 1951.

Le Fonds de garantie automobile est un établissement doté de la personnalité civile et relevant de la compétence judiciaire qui groupe obligatoirement sous le contrôle du Ministère des Finances toutes les sociétés d'assurances françaises et étrangères agréées couvrant, en France, les risques de toute nature résultant de l'emploi de véhicules terrestres à moteur.

Il a essentiellement pour rôle de garantir la réparation des dommages causés à la suite des accidents corporels et, depuis 1956, sous certaines conditions, matériels de circulation en France, lorsque l'auteur responsable de ces dommages est inconnu ou,

étant connu et n'étant pas assuré ou insuffisamment assuré, se révèle insolvable (totalement ou partiellement) et, éventuellement, de suppléer à l'insolvabilité de l'assureur du responsable.

L'article 3, alinéa 2, introduit dans la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951 un article 15-1 qui étend cette compétence aux mêmes territoires où la garantie de responsabilité civile instituée au titre de l'assurance automobile obligatoire a été étendue par l'article premier, deuxième alinéa, du présent projet de loi.

Ces territoires sont ceux des Pays membres de la Communauté économique européenne, sauf la France, auxquels s'ajoutent les territoires du Saint-Siège et de Saint-Marin. Le Fonds de garantie peut déjà intervenir sur le territoire monégasque.

D'autre part, pour des raisons de rédaction, il vous est proposé par amendement de rajouter au premier alinéa du texte proposé pour l'article 15-1 le contenu du texte proposé pour l'article 15-4 dans le projet initial.

Ce texte étend la compétence du Fonds de garantie aux véhicules ayant leur stationnement habituel à Monaco, dans les mêmes conditions que pour les véhicules ayant leur stationnement habituel en France.

Un deuxième amendement introduit à nouveau la définition de la notion de stationnement habituel, qui sera reprise par la suite, car l'article 3 du projet modifie une loi différente de celle que modifiaient les articles premier et 2.

L'article 15-1 prévoit également les conditions auxquelles l'intervention du Fonds est subordonnée dans les territoires précités.

Un amendement modifie le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 15-1 qui énonce la première. Il remplace le contenu de la notion de stationnement habituel, qui figure dans le texte du Gouvernement, par cette notion elle-même (qui est maintenant définie) et tire la conséquence des modifications précédentes concernant Monaco.

Il est à noter que l'extension territoriale de la compétence du Fonds de garantie ne lui imposera pas de charges supplémentaires, car, s'il devra indemniser les victimes d'un accident provoqué par un véhicule ayant son stationnement habituel en France métropolitaine ou à Monaco (sans parler des autres conditions) dans un des territoires précités, il sera déchargé de l'indemnisation des victimes d'un accident survenu en France

par la faute d'un véhicule ayant son stationnement habituel dans les pays de la C. E. E., sauf la France, ou le Saint-Siège et Saint-Marin.

L'article 3 introduit également un article 15-2 qui prévoit l'extension des compétences du Fonds de garantie aux voies d'accès à Berlin.

Deux amendements modifient le texte proposé pour l'article 15-2 pour tenir compte de modifications précédentes.

Le premier s'applique au quatrième alinéa du texte proposé pour l'article 15-2 et le complète afin de réparer l'oubli des ressortissants des Etats enclavés dans les territoires des Etats membres de la C. E. E.

Le second est un amendement à la fois rédactionnel et de coordination qui s'applique au dernier alinéa du texte proposé pour l'article 15-2. Il supprime une référence inutile aux Etats membres de la C. E. E. : en effet, le Fonds de garantie ne pouvant intervenir que si les victimes d'un accident survenu sur les voies d'accès terrestres à Berlin sont des ressortissants des Etats membres, ce sont forcément les conditions d'indemnisation en vigueur dans les Etats de la C. E. E. qui s'appliqueront.

L'amendement introduit ensuite le nouveau principe d'application des lois d'indemnisation déjà inséré à l'article premier, alinéa 3, à l'imitation des autres Pays membres du Marché commun : « le véhicule » remplace « le véhicule transportant les victimes ».

Le texte proposé par l'article 15-4 peut maintenant être supprimé, de même que la référence qui y est faite au premier alinéa de l'article 3, ses dispositions ayant été introduites au premier et au troisième alinéa du texte proposé pour l'article 15-1.

#### Art. 4.

Cet article appelle peu de commentaires puisqu'il concerne les modalités d'application de la présente loi ; néanmoins, outre un amendement rédactionnel, il est possible de l'éclairer en rappelant sommairement, et dans l'optique de l'utilisateur, le mécanisme que le Gouvernement ou les bureaux nationaux s'approprient à mettre en place.

Les contrôles d'assurances aux frontières du Marché commun disparaîtront.

La carte verte ne conservera sa valeur d'assurance internationale qu'aux frontières des treize pays qui ne font pas partie de la C. E. E. et possèdent un bureau national d'assurance.

En matière d'assurance obligatoire, enfin, les Départements d'Outre-Mer ont toujours bénéficié d'un régime spécial, c'est ainsi que la loi du 27 février 1958 et les textes qui l'ont modifiée ne sont entrés en vigueur que le 1<sup>er</sup> janvier 1963 dans les Départements d'Outre-Mer après de nombreuses modifications contenues dans le décret n° 62-1493 du 28 novembre 1962.

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements qu'elle vous propose, votre Commission vous demande d'adopter le présent projet de loi déposé directement sur le bureau du Sénat.

## TABLEAU COMPARATIF

### Texte en vigueur.

**LOI n° 58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres.**

Article premier. — Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que par ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées au règlement d'administration publique prévu à l'article 10 ci-après.

### Texte du projet de loi.

#### Article premier.

Il est ajouté à l'article premier de la loi n° 58-208 du 27 février 1958 les dispositions suivantes :

« Cette assurance doit comporter une garantie de la responsabilité civile s'étendant à l'ensemble des territoires des Etats membres de la Communauté économique européenne ainsi qu'aux territoires du Saint-Siège, de Saint-Marin et de Monaco. Cette garantie, lorsqu'elle est appelée à jouer hors du territoire français, est accordée par l'assureur dans les limites et conditions prévues par la législation nationale de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le sinistre.

« Cette assurance doit également comporter une garantie de la responsabilité civile en cas de sinistre survenant au cours du trajet reliant directement deux territoires où le Traité instituant la Communauté économique européenne est applicable, lorsqu'il n'existe pas pour le territoire parcouru de bureau national d'assurance. Dans ce cas l'assureur n'est tenu de couvrir que les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne dans les conditions prévues par la législation en vigueur dans l'Etat où le véhicule transportant les victimes a été immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, dans l'Etat où est domiciliée la personne qui a la garde dudit véhicule. »

### Propositions de la commission.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

« Cette assurance...

... de la Communauté économique européenne, de la Cité du Vatican, de la Principauté de Monaco et de la République de Saint-Marin, dans les conditions prévues par la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'Etat où le véhicule a son stationnement habituel. »

« L'Etat où le véhicule a son stationnement habituel est soit l'Etat d'immatriculation du véhicule, soit, à défaut d'obligation d'immatriculation, l'Etat sur le territoire duquel est domiciliée la personne qui a la garde du véhicule. »

Texte en vigueur.

Art. 5. — Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> sera puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 100 à 50.000 F ou de l'une de ces deux peines seulement.

Les amendes prononcées en application de l'alinéa précédent, y compris les amendes qu'une mesure de grâce aurait substituées à l'emprisonnement, sont affectées d'une majoration de 50 % perçue, lors de leur recouvrement, au profit du fonds de garantie automobile, institué par l'article 15 de la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951.

Art. 6. — Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

Art. 8. — Lorsque l'auteur d'un accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance instituée par la présente loi, la victime et le fonds de garantie automobile seront fondés à se prévaloir des mesures conservatoires prévues aux articles 48 à 57 du code de procédure civile.

Texte du projet de loi.

Art. 2.

Il est inséré dans la loi n° 58-208 du 27 février 1958 un article 8 bis ainsi rédigé :

« Art. 8 bis. — Les articles 5, 6 et 8 de la présente loi ne sont pas applicables lorsque l'assurance de la responsabilité civile concerne des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire des Etats membres de la Communauté économique européenne à l'exclusion de la France et de Monaco, ou sur les territoires du Saint-Siège et de Saint-Marin.

« L'Etat où le véhicule a son stationnement habituel est soit l'Etat d'immatriculation du véhicule soit, à défaut d'obligation d'immatriculation, l'Etat sur le territoire duquel est domiciliée la personne qui a la garde du véhicule. »

Art. 3.

Il est inséré dans la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951 modifiée les articles 15-1, 15-2, 15-3 et 15-4 ainsi rédigés :

« Art. 15-1. — Le Fonds de garantie est chargé de l'indemnisation des victimes d'accidents causés sur le territoire des Etats membres de la Communauté économique européenne autres que la France, ainsi que sur le territoire du Saint-Siège et de Saint-Marin par les véhicules dont la circulation entraîne l'application de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile instituée par la loi n° 58-208 du 27 février 1958.

Propositions de la commission.

Alinéa sans modification.

« Art. 8 bis. — Les articles 5, 6...

... à l'exclusion de la France, ou sur les territoires du Saint-Siège et de Saint-Marin.

Alinéa supprimé (cf. article premier, 4<sup>e</sup> alinéa).

Il est inséré...

... articles 15-1, 15-2 et 15-3 ainsi rédigés :

« Art. 15-1. — Le Fonds...

... la responsabilité civile et qui ont leur stationnement habituel en France métropolitaine ou à Monaco. »

« L'Etat où le véhicule a son stationnement habituel est soit l'Etat d'immatriculation du véhicule soit, à défaut d'obligation d'immatriculation, l'Etat sur le territoire duquel est domiciliée la personne qui a la garde du véhicule. »

Texte en vigueur.

Texte du projet de loi.

Propositions de la commission.

« L'intervention du Fonds de garantie est subordonnée aux conditions ci-après :

« — les véhicules précités doivent être immatriculés sur le territoire français métropolitain ou, s'ils ne sont pas soumis à immatriculation en France, être placés sous la garde d'une personne domiciliée en France métropolitaine ;

« — le responsable des dommages ne doit pas disposer de la garantie d'assurance obligatoire de responsabilité civile.

« L'indemnisation des victimes est effectuée dans les conditions prévues par la législation nationale de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit l'accident.

« *Art. 15-2.* — Le Fonds de garantie est également chargé de l'indemnisation des victimes lorsque l'accident causé par un véhicule visé à l'article 15-1 s'est produit pendant le trajet reliant directement deux territoires où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable.

« L'intervention du Fonds est, dans ce cas, subordonnée aux conditions prévues à l'article 15-1 ainsi qu'aux conditions suivantes :

« — il doit n'exister pour le territoire parcouru aucun bureau national d'assurance ;

« — les victimes doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté économique européenne.

« L'indemnisation des victimes est dans ce cas effectuée dans les conditions prévues par la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'Etat membre de la Communauté économique européenne où le véhicule les transportant a été immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, dans l'Etat où est domiciliée la personne qui en a la garde.

Alinéa sans modification.

« — les véhicules précités doivent avoir leur stationnement habituel en France métropolitaine ou à Monaco ;

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

Alinéa sans modification.

« — les victimes...  
... d'un Etat membre de la Communauté économique européenne, de la Cité du Vatican, de la Principauté de Monaco et de la République de Saint-Marin.

« L'indemnisation des victimes est dans ce cas effectuée dans les conditions prévues par la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'Etat où le véhicule a son stationnement habituel.

Texte en vigueur.

Texte du projet de loi.

Propositions de la commission.

« Art. 15-3. — Lorsqu'il intervient en vertu des articles 15-1 ou 15-2, le Fonds de garantie est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident.

« Art. 15-4. — Le Fonds de garantie intervient dans les conditions définies aux articles 15-1 et 15-2 lorsque les accidents sont causés par des véhicules dont la circulation entraîne l'application d'une obligation d'assurance de la responsabilité civile et qui sont immatriculés sur le territoire de Monaco ou, s'ils ne sont pas soumis à l'immatriculation, qui sont placés sous la garde d'une personne domiciliée sur ce territoire. »

Art. 4.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'application de la présente loi, et notamment les modalités selon lesquelles seront constatées la réunion des conditions entraînant l'intervention du Fonds de garantie ainsi que les modalités de versement de l'indemnité aux victimes par le canal des bureaux nationaux d'assurance, ainsi que les modalités de l'exercice par le Fonds de garantie automobile de son droit de subrogation contre le créancier de cette indemnité.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'adaptation de la présente loi dans les Départements d'Outre-Mer.

Alinéa sans modification.

Alinéa supprimé (cf. amendements précédents aux 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> alinéas du texte proposé pour l'article 15-1).

Un décret...

... par  
l'intermédiaire des bureaux nationaux  
d'assurance, ...

Alinéa sans modification.



## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Article premier.

**Amendement :** Remplacer le deuxième alinéa du texte proposé pour compléter l'article premier de la loi du 27 février 1958 par les deux alinéas suivants :

« Cette assurance doit également comporter une garantie de la responsabilité civile en cas de sinistre survenant au cours du trajet reliant directement deux territoires où le Traité instituant la Communauté économique européenne est applicable, lorsqu'il n'existe pas pour le territoire parcouru de bureau national d'assurance.

« Dans ce cas, l'assureur n'est tenu de couvrir que les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne, de la Cité du Vatican, de la Principauté de Monaco et de la République de Saint-Marin dans les conditions prévues par la législation sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'Etat où le véhicule a son stationnement habituel. »

**Amendement :** Ajouter au texte proposé pour compléter l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 27 février 1958 par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« L'Etat où le véhicule a son stationnement habituel est soit l'Etat d'immatriculation du véhicule soit, à défaut d'obligation d'immatriculation, l'Etat sur le territoire duquel est domiciliée la personne qui a la garde du véhicule. »

### Art. 2.

**Amendement :** Dans le texte proposé pour l'article 8 bis de la loi du 27 février 1958, à l'avant-dernière ligne, supprimer les mots :

*et de Monaco.*

**Amendement :** Supprimer le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 8 bis de la loi du 27 février 1958.

### Art. 3.

**Amendement :** Rédiger ainsi la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article 15-1 de la loi du 31 décembre 1951 :

« par les véhicules dont la circulation entraîne l'application d'une obligation d'assurance de la responsabilité civile et qui ont leur stationnement habituel en France métropolitaine ou à Monaco ».

**Amendement** : Après le premier alinéa du texte proposé pour l'article 15-1 de la loi du 31 décembre 1951, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« L'Etat où le véhicule a son stationnement habituel est soit l'Etat d'immatriculation du véhicule soit, à défaut d'obligation d'immatriculation, l'Etat sur le territoire duquel est domiciliée la personne qui a la garde du véhicule. »

**Amendement** : Rédiger ainsi le troisième alinéa du texte proposé pour l'article 15-1 de la loi du 31 décembre 1951 :

« Les véhicules précités doivent avoir leur stationnement habituel en France métropolitaine ou à Monaco. »

**Amendement** : Compléter le quatrième alinéa du texte proposé pour l'article 15-2 de la loi du 31 décembre 1951 par les mots suivants :

« de la Cité du Vatican, de la Principauté de Monaco et de la République de Saint-Marin. »

**Amendement** : Rédiger ainsi le cinquième alinéa du texte proposé pour l'article 15-2 de la loi du 31 décembre 1951 :

« L'indemnisation des victimes est dans ce cas effectuée dans les conditions prévues par la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans le pays où le véhicule a son stationnement habituel. »

**Amendement** : Supprimer le texte introduisant un article 15-4 dans la loi du 31 décembre 1951.

En conséquence, dans le premier alinéa de l'article 3 du projet de loi, remplacer les mots :

,15-3 et 15-4

par les mots :

et 15-3.

#### Art. 4.

**Amendement** Dans le premier alinéa de l'article 4, cinquième ligne, remplacer les mots :

le canal

par les mots :

l'intermédiaire.

## ANNEXES AU RAPPORT

### I

#### LOI N° 51-1508 DU 31 DECEMBRE 1951

relative aux comptes spéciaux du Trésor pour l'année 1952 « Fonds de garantie automobile (*Journal officiel*, 1<sup>er</sup> janvier 1952), modifiée par ordonnance des 23 septembre 1958 (*Journal officiel*, 28 septembre), 7 janvier 1959 (*Journal officiel*, 9 janvier) et complétée par la loi du 30 novembre 1966 (*Journal officiel*, 1<sup>er</sup> décembre 1966) (1).

.....

#### Article 15

(ainsi modifié par l'ordonnance du 7 janvier 1959 (*Journal officiel*, 9 janvier) et complété par la loi du 30 novembre 1966 (*Journal officiel*, 1<sup>er</sup> décembre 1966).

Il est institué un Fonds de garantie chargé, dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se révèle totalement ou partiellement insolvable, ainsi qu'éventuellement son assureur, de payer les indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents, ouvrant droit à réparation, ont été causés par des véhicules automobiles circulant sur le sol, y compris les cycles à moteur, ainsi que par les remorques ou semi-remorques de ces véhicules, mais à l'exclusion des chemins de fer et des tramways. Le Fonds de garantie peut également prendre en charge, dans les conditions et limites fixées par un décret en Conseil d'Etat (1) les dommages matériels, lorsque l'auteur identifié de ces dommages n'est pas assuré et se révèle totalement ou partiellement insolvable.

Les indemnités doivent résulter soit d'une décision judiciaire exécutoire, soit d'une transaction ayant reçu l'assentiment du Fonds de garantie.

Ce fonds est doté de la personnalité civile. Il groupe obligatoirement toutes les sociétés ou assureurs agréés pour couvrir les risques de responsabilité civile résultant de l'emploi des véhicules tels que définis au premier alinéa du présent article. Ses opérations financières font l'objet d'un compte spécial ouvert dans les écritures de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Le Fonds de garantie est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son assureur. Il a droit, en outre, à des intérêts calculés au taux légal en matière civile et à des frais de recouvrement.

Il est alimenté par des contributions des sociétés d'assurances ou assureurs, des automobilistes assurés et des responsables d'accidents corporels d'automobiles non bénéficiaires d'une assurance. Ces diverses contributions sont liquidées et recouvrées dans les conditions et sous les sanctions fixées par le règlement d'administration publique prévu au présent article.

---

(1) Voir également à sa date la loi du 11 juillet 1966 étendant l'application du Fonds de garantie automobile aux accidents de chasse.

Toute transaction ayant pour objet de fixer ou de régler les indemnités dues par les responsables non assurés d'accidents corporels d'automobiles doit être notifiée au Fonds de garantie, par le débiteur de l'indemnité, dans un délai d'un mois, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, sous peine d'une amende de police dont le montant sera fixé par décret. Toute demande en justice ayant le même objet doit être portée à la connaissance du Fonds de garantie, dans les conditions et sous les sanctions déterminées par le règlement d'administration publique prévu au présent article.

Le Fonds de garantie peut intervenir même devant les juridictions répressives et même pour la première fois en cause d'appel, en vue notamment de contester le principe ou le montant de l'indemnité réclamée, dans toutes les instances engagées entre les victimes d'accidents corporels ou leurs ayants droit, d'une part, les responsables ou leurs assureurs, d'autre part. Il intervient alors à titre principal et peut user de toutes les voies de recours ouvertes par la loi.

Tout auteur d'un accident corporel d'automobile doit faire connaître à l'agent de la force publique qui dresse le procès-verbal ou le rapport de l'accident si les dommages qu'il a causés sont couverts par une assurance et, dans l'affirmative, préciser le nom et l'adresse de la société d'assurance et le numéro de la police. Toute omission volontaire de déclaration ou fausse déclaration faite de mauvaise foi sera punie d'une amende de 30 F à 180 F.

Un règlement d'administration publique (1) pris après avis du Conseil national des assurances fixera les conditions d'application du présent article, et notamment les bases et modalités juridiques de détermination des indemnités pouvant être dues par le Fonds de garantie, les personnes exclues du bénéfice du fonds, les obligations et droits respectifs ou réciproques du Fonds de garantie, de l'assureur, du responsable de l'accident, de la victime ou de ses ayants droit, les délais assignés pour l'exercice de ces droits ou la mise en jeu de ces obligations, les conditions de fonctionnement, d'intervention en justice du Fonds de garantie, les conditions dans lesquelles ils peuvent être exceptionnellement mis en cause, les modalités du contrôle exercé sur l'ensemble de la gestion du fonds par le Ministre des Finances qui désignera à cet effet un commissaire du Gouvernement, les taux et assiette des contributions prévues ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne sont applicables qu'à l'occasion des accidents survenus postérieurement à la date de publication du règlement d'administration publique visé à l'alinéa précédent.

---

(1) N° 52-763 du 30 juin 1952.

II

**DIRECTIVE DU CONSEIL DU 24 AVRIL 1972**

**concernant le rapprochement des législations des Etats 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.**

(72/166/CEE)

Le Conseil des Communautés européennes,

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

Vu la proposition de la Commission,

Vu l'avis de l'Assemblée,

Vu l'avis du Comité économique et social,

Considérant que l'objectif du traité est de créer un marché commun ayant des caractéristiques analogues à celles d'un marché intérieur et qu'une des conditions essentielles pour y accéder est de réaliser la libre circulation des marchandises et des personnes ;

Considérant que tout contrôle aux frontières de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs a comme objectif la sauvegarde des intérêts des personnes susceptibles d'être victimes d'un sinistre causé par ces véhicules ; qu'il est une conséquence de la disparité des prescriptions nationales en cette matière ;

Considérant que ces disparités sont de nature à entraver la libre circulation des véhicules automoteurs et des personnes au sein de la Communauté ; qu'elles ont de ce fait une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du marché commun ;

Considérant que la recommandation de la commission, du 21 juin 1968, relative aux conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle douanier des voyageurs lors du franchissement des frontières intracommunautaires, invite les Etats membres à ne procéder au contrôle des voitures de tourisme et des voyageurs que dans les circonstances exceptionnelles et de faire disparaître matériellement les barrières placées devant les bureaux de douane ;

Considérant qu'il est souhaitable que la population des Etats membres prenne plus fortement conscience de la réalité du Marché commun et qu'à cet effet des mesures soient prises pour libéraliser davantage de régime de circulation des personnes et des véhicules automoteurs dans le trafic de voyageurs entre les Etats membres ; que la nécessité de ces mesures a été soulignée à plusieurs reprises par des membres de l'Assemblée ;

Considérant que les allègements de ce genre dans le trafic des voyageurs constituent un nouveau pas en direction de l'ouverture réciproque des marchés des Etats membres et de la création de conditions analogues à celles d'un marché intérieur ;

Considérant que la suppression du contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un Etat membre et pénétrant sur le territoire d'un autre Etat membre peut être réalisée sur la base d'un accord entre les six 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 ;

Considérant que 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 ; qu'il convient donc de prévoir dans chaque légis-

lation nationale des Etats membres l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire ; que, toutefois, les législations nationales peuvent prévoir des dérogations pour certaines personnes et pour certains types de véhicules ;

Considérant que le régime prévu dans la directive pourrait être étendu aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers pour lequel les bureaux nationaux des six Etats membres auraient conclu un accord similaire,

a arrêté la présente directive :

#### Article premier.

Au sens de la présente directive, il faut entendre 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 Etat l'agrément pour l'exercice de la branche « responsabilité civile véhicules terrestres automoteurs » ;

4. Territoire où le véhicule a son stationnement habituel :

— territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé, ou

— 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'Etat où cette plaque ou signe sont délivrés, ou

— 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'Etat du domicile du détenteur ;

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.

#### Art. 2.

1. Chaque Etat membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules lorsque ceux-ci ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre.

Chaque Etat membre s'abstient également d'effectuer un contrôle de cette assurance lorsque les véhicules en provenance d'un territoire d'un autre Etat membre et ayant leur stationnement habituel sur celui d'un pays tiers, pénètrent sur son territoire. Toutefois, il peut effectuer un contrôle par sondage.

2. En ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des Etats membres, les dispositions de la présente directive, à l'exception des articles 3 et 4, ont effet :

— après qu'a été conclu un accord entre les six 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 Etat membre, qu'ils soient assurés ou non, dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire ;

— à partir de la date fixée par la Commission après qu'elle aura constatée, en collaboration étroite avec les Etats membres, l'existence de cet accord ;

— pour la durée dudit accord.

#### Art. 3.

1. Chaque Etat membre prend toutes les mesures utiles, sous réserve de l'application de l'article 4, 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.

2. Chaque Etat membre prend toutes les mesures utiles pour que le contrat d'assurance couvre également :

— les dommages causés sur le territoire des autres Etats membres selon les législations en vigueur dans ces Etats ;

— les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des Etats membres pendant le trajet reliant directement deux territoires où le Traité instituant la Communauté économique européenne 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'Etat membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel.

#### Art. 4.

Chaque Etat membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 :

a) En ce qui concerne certaines personnes physiques ou morales, publiques ou privées, dont la liste est déterminée par cet Etat et notifiée aux autres Etats membres et à la Commission.

Dans ce cas, l'Etat membre qui prévoit cette dérogation prend les mesures appropriées en vue d'assurer l'indemnisation des dommages causés sur le territoire des autres Etats membres par des véhicules appartenant à ces personnes. 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 Etat, les personnes lésées, dans le cas où la procédure visée à l'article 2 (§ 2, premier tiret) n'est pas applicable. Il notifie les mesures prises aux autres Etats membres et à la Commission ;

b) En ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale, dont la liste est déterminée par cet Etat et notifiée aux autres Etats membres et à la Commission.

Dans ce cas, les autres Etats membres conservent le droit d'exiger, lors de l'entrée d'un de ces véhicules sur leur territoire, que le détenteur soit en possession d'une carte verte en état de validité ou qu'il conclue un contrat d'assurance-frontière, dans les conditions fixées par chaque Etat.

#### Art. 5.

Chaque Etat membre veille à ce que le bureau national d'assurance, sans préjudice de l'engagement visé à l'article 2 (§ 2, premier tiret), 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 Etat membre :

— du territoire sur lequel ce véhicule a son stationnement habituel ainsi que de son numéro d'immatriculation, s'il en possède un ;

— 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'Etat membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel,

l'Etat membre veille également à ce que le bureau communique ces renseignements au bureau national d'assurance de l'Etat sur le territoire duquel ce véhicule a son stationnement habituel.

Art. 6.

Chaque Etat membre prend toutes les mesures utiles pour que tout véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers ou sur le territoire non européen d'un Etat membre et qui pénètre sur le territoire où le traité instituant la Communauté économique européenne 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 instituant la Communauté économique européenne 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.

Art. 7.

1. Tout véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers ou sur le territoire non européen d'un Etat membre 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 6, avant de pénétrer sur le territoire où le Traité instituant la Communauté économique européenne est applicable.

2. 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 Etats 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.

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

Art. 8.

Les Etats membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1973 et en informent immédiatement la Commission.

Art. 9.

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 24 avril 1972.

Par le Conseil :  
*Le Président,*  
G. THORN.



III

ANNEXE STATISTIQUE

Véhicules à moteur en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 1971.

	P A Y S	VOITURES DE TOURISME		VEHICULES utilitaires (1.000).	MOTO- CYCLES et cyclomoteurs (a) (1.000).
		1.000	Pour 1.000 habitants.		
1	Allemagne (R. F.).....	13.941	237	1.201	1.304
2	France .....	12.470	245	1.900	6.100
3	Italie .....	10.209	187	929	[3.700]
4	Pays-Bas .....	2.500	194	340	2.040
5	Belgique .....	2.034	211	267	431
6	Luxembourg .....	91	267	13	[20]
<b>1-6</b>	<b>Communauté .....</b>	<b>41.245</b>	<b>222</b>	<b>4.651</b>	<b>[13.600]</b>
7	Royaume-Uni .....	11.835	213	1.945	(b) 1.800
8	Irlande .....	358	122	49	»
9	Norvège .....	747	193	152	(b) 180
10	Danemark .....	1.077	219	252	(b) 600
<b>1-10</b>	<b>Total .....</b>	<b>55.262</b>	<b>219</b>	<b>7.004</b>	<b>[16.200]</b>
11	Grèce .....	195	22	107	(b) 54
12	Turquie .....	137	4	167	»
13	Suède .....	2.288	279	159	(c) (b) 50
14	Suisse .....	1.388	221	142	(b) 550
15	Autriche .....	1.197	162	128	(b) 640
16	Portugal .....	452	47	108	(d) 520
17	Finlande .....	643	137	105	(b) 360
18	Islande .....	»	»	»	»
	<b>AELE 7, 9, 10, 13-18....</b>	<b>19.792</b>	<b>197</b>	<b>2.991</b>	<b>(b) 4.700</b>
19	Espagne .....	2.378	71	741	(b) »
20	U. R. S. S. ....	[1.700]	7	[4.200]	(b) 5.000
21	Etats-Unis .....	89.861	432	[19.116]	(b) 3.500
22	Canada .....	6.701	312	1.800	»
23	Japon .....	8.779	85	8.803	8.852
<b>24</b>	<b>Monde .....</b>	<b>[191.000]</b>	<b>52</b>	<b>[53.000]</b>	<b>[3.450.000]</b>

(a) Parc (partiellement estimé) à une date située, suivant les pays, entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 1970; en raison des définitions données dans les divers pays aux motos, cyclomoteurs et véhicules analogues, ces statistiques ne sont pas parfaitement comparables.

(b) 1969.

(c) Non compris les cyclomoteurs.

(d) Y compris bicyclettes.

**Accidents de la circulation routière.**

*Nombre.*

P A Y S	ANNEE	ACCIDENTS (a).	VICTIMES		
			Tués (b).	Blessés.	Total.
Allemagne (R. F.).....	1962	321.257	14.445	428.488	442.933
	1968	339.704	16.636	468.718	485.354
	1969	338.921	16.646	572.387	489.033
	1970	377.198	19.177	531.180	550.357
France .....	1962	169.204	9.928	229.322	239.250
	1968	220.201	14.274	312.398	326.672
	1969	220.618	14.664	311.273	325.937
	1970	»	»	»	»
Italie .....	1962	173.164	9.683	224.449	234.132
	1968	178.173	9.809	234.033	243.842
	1969	175.780	9.891	230.809	240.700
	1970	173.132	10.208	228.236	238.444
Pays-Bas .....	1962	44.988	2.073	50.542	52.615
	1968	54.217	2.890	62.087	64.977
	1969	58.702	3.075	67.599	70.674
	1970	58.883	3.181	68.225	71.406
Belgique .....	1962	63.590	3.011	82.384	85.395
	1968	70.009	4.071	96.548	100.619
	1969	75.646	4.130	100.669	104.799
	1970	»	4.294	106.202	110.496
Luxembourg .....	1962	1.825	85	2.526	2.611
	1968	1.433	106	2.160	2.266
	1969	1.537	105	2.237	2.342
	1970	1.607	131	2.367	2.498
Communauté .....	1962	774.028	39.225	1.017.711	1.056.936
	1968	863.737	47.786	1.175.955	1.221.054
	1969	871.204	48.511	1.184.974	1.233.485
	1970	»	»	»	»

(a) Ayant entraîné des lésions corporelles.

(b) Personnes tuées :

Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg : usagers décédés dans les trente jours suivant l'accident.

France : usagers décédés dans les trois jours suivant l'accident ; à partir de 1967 : dans les six jours.

Italie : usagers tués sur place ; à partir de 1964 : décédés dans les sept jours.

*Source* : Office statistique des Communautés européennes. — Statistique de base de la Communauté 1971, pages 109 et 162.

**Evolution du taux de croissance du parc automobile,  
des encaissements de l'assurance automobile et des salaires en France.**

	TAUX de croissance du parc automobile.	TAUX de croissance des encaissements de l'assurance automobile.	TAUX de croissance annuel des salaires.
	(En pourcentage.)		
1964.....	11,2	23,3	7,3
1965.....	9,2	17,9	5,9
1966.....	8,0	14,6	5,9
1967.....	6,9	13,1	5,8
1968.....	6,3	12,1	11,8
1969.....	3,7	15,7	10,6
1970.....	4,8	14,6	10,1

*Source* : Activité des compagnies d'assurances et de capitalisation. — Rapport du Ministre de l'Economie et des Finances au Président de la République. — Année 1970, page 50.

## PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

### Article premier.

Il est ajouté à l'article premier de la loi n° 58-208 du 27 février 1958 les dispositions suivantes :

« Cette assurance doit comporter une garantie de la responsabilité civile s'étendant à l'ensemble des territoires des Etats membres de la Communauté économique européenne ainsi qu'aux territoires du Saint-Siège, de Saint-Marin et de Monaco. Cette garantie, lorsqu'elle est appelée à jouer hors du territoire français, est accordée par l'assureur dans les limites et conditions prévues par la législation nationale de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le sinistre.

« Cette assurance doit également comporter une garantie de la responsabilité civile en cas de sinistre survenant au cours du trajet reliant directement deux territoires où le Traité instituant la Communauté économique européenne est applicable, lorsqu'il n'existe pas pour le territoire parcouru de bureau national d'assurance. Dans ce cas l'assureur n'est tenu de couvrir que les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne dans les conditions prévues par la législation en vigueur dans l'Etat où le véhicule transportant les victimes a été immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, dans l'Etat où est domiciliée la personne qui a la garde dudit véhicule. »

### Art. 2.

Il est inséré dans la loi n° 58-208 du 27 février 1958 un article 8 *bis* ainsi rédigé :

« Art. 8 bis. — Les articles 5, 6 et 8 de la présente loi ne sont pas applicables lorsque l'assurance de la responsabilité civile concerne des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le

territoire des Etats membres de la Communauté économique européenne à l'exclusion de la France et de Monaco, ou sur les territoires du Saint-Siège et de Saint-Marin.

« L'Etat où le véhicule a son stationnement habituel est soit l'Etat d'immatriculation du véhicule soit, à défaut d'obligation d'immatriculation, l'Etat sur le territoire duquel est domiciliée la personne qui a la garde du véhicule. »

### Art. 3.

Il est inséré dans la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951 modifiée les articles 15-1, 15-2, 15-3 et 15-4 ainsi rédigés :

« *Art. 15-1.* — Le Fonds de garantie est chargé de l'indemnisation des victimes d'accidents causés sur le territoire des Etats membres de la Communauté économique européenne autres que la France, ainsi que sur le territoire du Saint-Siège et de Saint-Marin par les véhicules dont la circulation entraîne l'application de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile instituée par la loi n° 58-208 du 27 février 1958.

« L'intervention du Fonds de garantie est subordonnée aux conditions ci-après :

« — les véhicules précités doivent être immatriculés sur le territoire français métropolitain ou, s'ils ne sont pas soumis à immatriculation en France, être placés sous la garde d'une personne domiciliée en France métropolitaine ;

« — le responsable des dommages ne doit pas disposer de la garantie d'assurance obligatoire de responsabilité civile.

« L'indemnisation des victimes est effectuée dans les conditions prévues par la législation nationale de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit l'accident.

« *Art. 15-2.* — Le Fonds de garantie est également chargé de l'indemnisation des victimes lorsque l'accident causé par un véhicule visé à l'article 15-1 s'est produit pendant le trajet reliant directement deux territoires où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable.

« L'intervention du Fonds est, dans ce cas, subordonnée aux conditions prévues à l'article 15-1 ainsi qu'aux conditions suivantes :

« — il doit n'exister pour le territoire parcouru aucun bureau national d'assurance ;

« — les victimes doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté économique européenne.

« L'indemnisation des victimes est dans ce cas effectuée dans les conditions prévues par la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'Etat membre de la Communauté économique européenne où le véhicule les transportant a été immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, dans l'Etat où est domiciliée la personne qui en a la garde.

« *Art. 15-3.* — Lorsqu'il intervient en vertu des articles 15-1 ou 15-2, le Fonds de garantie est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident.

« *Art. 15-4.* — Le Fonds de garantie intervient dans les conditions définies aux articles 15-1 et 15-2 lorsque les accidents sont causés par des véhicules dont la circulation entraîne l'application d'une obligation d'assurance de la responsabilité civile et qui sont immatriculés sur le territoire de Monaco ou, s'ils ne sont pas soumis à immatriculation, qui sont placés sous la garde d'une personne domiciliée sur ce territoire. »

#### Art. 4.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'application de la présente loi, et notamment les modalités selon lesquelles seront constatées la réunion des conditions entraînant l'intervention du Fonds de garantie ainsi que les modalités de versement de l'indemnité aux victimes par le canal des bureaux nationaux d'assurance, ainsi que les modalités de l'exercice par le Fonds de garantie automobile de son droit de subrogation contre le créancier de cette indemnité.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'adaptation de la présente loi dans les Départements d'Outre-Mer.