



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2008/2/Rev.1
4 septembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et
de la circulation routières

Cinquante-sixième session
Genève, 18-21 novembre 2008
Point 6 d) de l'ordre du jour provisoire

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE
SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Assurance automobile

Note du secrétariat

1. Le présent document est soumis en conformité avec le mandat du Groupe de travail (WP.1), tel que défini dans le document TRANS/WP.1/100/Add.1 (point c)), qui vise à développer, à mettre à jour et à diffuser les résolutions R.E.1 et R.E.2, ainsi qu'avec le programme de travail pour 2008-2012 que le Comité des transports intérieurs a adopté lors de sa soixante-dix-septième session en 2008 (ECE/TRANS/200/Add.1, point 2.3 b)).
2. Il fait également suite à la cinquante-cinquième session du Groupe de travail, au cours de laquelle le WP.1 a admis l'intérêt d'une assurance responsabilité civile obligatoire pour les propriétaires de véhicules et est convenu que le document initial (ECE/TRANS/WP.1/2008/2) devait être modifié d'une manière acceptable pour tous les pays membres de la CEE. Le WP.1 a estimé que les recommandations du document révisé devraient principalement porter sur l'introduction d'une assurance responsabilité civile obligatoire pour les propriétaires de véhicules, l'attestation d'une telle assurance et la possibilité d'encourager l'utilisation du système de «*bonus-malus*» (incitations/pénalités).

3. Le présent document a été établi par des représentants de la Fédération de Russie et de Laser Europe, et révisé par le secrétariat.
4. Une fois approuvé par le Groupe de travail, le texte sera incorporé dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) en tant que sous-chapitre 2.5 du chapitre 2, intitulé «Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route».

Chapitre 2 Méthodes permettant d'influencer le comportement sur la route

...

2.5 Assurance responsabilité civile obligatoire pour les véhicules automobiles

2.5.1 Problématique

L'expérience d'un certain nombre de pays montre qu'une approche diversifiée est le meilleur moyen d'influer sur le comportement des usagers de la route. En particulier, à l'égard des auteurs d'infractions au Code de la route, il semble que l'on obtienne les meilleurs résultats en associant des sanctions pénales et administratives à des mesures économiques.

L'imposition d'une assurance responsabilité civile pour les propriétaires de véhicules est assez souvent utilisée pour exercer une pression économique. Ce type d'assurance permet, en premier lieu, de garantir aux victimes d'accidents de la route la réparation du préjudice corporel ou matériel subi et, en deuxième lieu, d'exercer une pression économique sur les auteurs d'un tel préjudice, qu'il s'agisse des propriétaires ou des conducteurs des véhicules.

Dans de nombreux pays, la législation fait obligation à tout propriétaire de véhicule de souscrire un contrat d'assurance responsabilité civile et prévoit que cette condition doit être remplie avant l'immatriculation du véhicule pour que celui-ci puisse circuler.

L'étendue de la couverture de l'assurance responsabilité civile obligatoire peut varier: dans certains pays, ce type d'assurance n'est obligatoire que pour les dommages aux biens (véhicule), tandis que dans d'autres il est également possible d'assurer le décès ou les frais médicaux des victimes d'accidents de la route. Toutefois, l'assurance responsabilité civile obligatoire la plus répandue pour les propriétaires de véhicules couvre les dommages causés aux biens des victimes.

La garantie d'une indemnisation des victimes d'accidents de la route revêt une importance croissante, en particulier à l'échelle internationale, compte tenu de l'augmentation du volume de la circulation transfrontière (transport international de passagers et de marchandises par route ou voyages privés). Le régime d'assurance responsabilité civile automobile internationale (système de la carte verte)¹ est une des réponses possibles à ce problème

Il existe plusieurs types de clauses dans une police d'assurance responsabilité civile et différents systèmes d'incitations/pénalités pour les assurés. Parmi les moyens économiques de peser sur le comportement de l'assuré (le propriétaire du véhicule) à travers l'assurance

¹ Sur cette question, voir l'annexe 1 de la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux, en date du 30 avril 2004 (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4).

responsabilité civile, l'un des plus importants est le système de coefficient de bonus-malus qu'appliquent les compagnies d'assurances pour calculer le montant de la prime d'assurance, c'est-à-dire le montant que l'assuré (le propriétaire du véhicule) doit payer lorsqu'il conclut un contrat d'assurance.

Les coefficients *bonus-malus* réduisent ou augmentent le montant de la prime: le coefficient de réduction (*bonus* signifie bon en latin) s'applique si la responsabilité de l'assuré n'a pas été engagée pendant la période de validité du contrat d'assurance, c'est-à-dire s'il n'a été à l'origine d'aucun accident de la circulation. Dans le cas contraire, c'est le coefficient de majoration (*malus* signifie mauvais en latin) qui s'applique.

Une autre manière d'utiliser la contrainte financière pour faire évoluer le comportement des assurés consiste à donner à l'assureur le droit d'exercer une action récursoire contre le conducteur ou le propriétaire du véhicule à moteur (l'assuré) lorsqu'un accident de la route résulte d'une infraction grave au Code de la route (conduite en état d'ébriété, défaut de permis pour le véhicule en cause, etc.). Cela signifie qu'après avoir indemnisé la victime pour le dommage subi l'assureur a le droit d'intenter une action contre le responsable de l'accident en vue d'obtenir le remboursement des montants qu'il aura versés.

Les mesures économiques susmentionnées, associées à d'autres mesures, ont un effet bénéfique sur le comportement des conducteurs, qui se montrent plus prudents et plus respectueux du Code de la route. Cela se traduit par une diminution du nombre des accidents de la route et du nombre de blessés et de morts.

2.5.2 Recommandations

Au vu de ce qui précède, il est recommandé de prendre les mesures suivantes:

a) Tous les pays devraient imposer, parmi les obligations à remplir pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule et être autorisé à circuler, la détention d'une assurance valide en responsabilité civile. Afin de faciliter les contrôles sur le bord de la route, la vignette attestant de la validité de l'assurance devrait être apposée sur le véhicule, à un endroit visible, par exemple sur la plaque d'immatriculation ou sur le pare-brise. Dans la plupart des pays, la délivrance des plaques d'immatriculation est subordonnée à la souscription d'un contrat d'assurance;

b) Les pays devraient encourager l'introduction du système de «*bonus-malus*», qui est une mesure d'incitation et de pénalisation sous la forme de coefficients que les assureurs appliquent pour calculer le montant des primes selon que l'assuré a été ou non à l'origine d'un accident de la circulation pendant la période de validité du contrat d'assurance;

c) La législation nationale devrait prévoir que l'assureur prestataire de ce type d'assurance a le droit de se retourner contre l'assuré responsable d'un accident de la circulation survenu du fait d'infractions graves au Code de la route afin de lui réclamer le remboursement des dépenses qu'il a engagées pour indemniser les victimes.
