

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 juin 1974.

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 moteur,

Par M. Jacques GENTON,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, président ; Marcel Champeix, Baudouin de Hauteclocque, Jean Auburtin, Jean Sauvage, vice-présidents ; Pierre de Félice, Léopold Heder, Louis Namy, secrétaires ; Pierre Bourda, Philippe de Bourgoing, Robert Bruyneel, Pierre Carous, Félix Ciccolini, Etienne Dailly, Jacques Eberhard, Yves Estève, André Fosset, Henry Fournis, Henri Fréville, Jacques Genton, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Guillard, Pierre Jourdan, Pierre Mailhe, Pierre Marcilhacy, André Mignot, Lucien de Montigny, Gabriel Montpied, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Pierre Schiélé, Jacques Soufflet, Edgar Tailhades, Fernand Verdeille, N...

Voir le numéro :

Sénat : 158 (1973-1974).

Mesdames, Messieurs,

Le texte qui vous est soumis est le prolongement de celui que vous avez adopté en première lecture le 14 novembre 1972 sur le rapport de M. Mignot et qui est devenu la loi n° 72-1130 du 21 décembre 1972 relative à la garantie du risque de responsabilité civile en matière de circulation de certains véhicules terrestres à moteur.

A l'époque, ce texte est apparu comme la conséquence d'une directive adoptée par le Conseil des Ministres de la Communauté économique européenne le 24 avril 1972 conformément à l'article 100 du Traité de Rome. L'objet de cette directive était double : elle tendait à supprimer le contrôle de l'assurance obligatoire de responsabilité civile « automobile » aux frontières des Etats membres de la C. E. E. — la célèbre « carte verte » — et à étendre le champ de la garantie prévue dans les contrats à l'ensemble des territoires des Etats membres.

Depuis l'adoption par tous les Etats membres des dispositions de droit interne nécessaires, la Commission des Communautés européennes a pris une nouvelle décision d'extension, le 6 février 1974, après la conclusion d'une convention entre les bureaux nationaux d'assurance de l'Autriche, de la Finlande, de la Norvège, de la Suède, de la Suisse et du Liechtenstein, et des Etats membres de la Communauté économique européenne. Elle a demandé aux Etats membres de supprimer, à compter du 15 mai 1974, le contrôle de l'assurance automobile à l'égard des automobilistes utilisant des véhicules ayant leur stationnement habituel dans ces six nouveaux pays. Ainsi, les victimes d'accident d'automobile causé sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté économique européenne par le conducteur, assuré ou non, d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire de l'Autriche, de la Finlande, de la Norvège, de la Suède, de la Suisse et du Liechtenstein, pourront être indemnisées. Il en sera de même réciproquement des dommages causés par un véhicules ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un des Etats membres de la C. E. E. sur le territoire de ces six mêmes pays.

L'indemnisation s'effectuera par l'intermédiaire des bureaux nationaux d'assurance qui sont des organismes privés regroupant les différentes compagnies d'assurance sur le territoire d'un Etat donné et qui émettent les cartes vertes. La charge définitive de la réparation pèsera soit sur l'assurance du responsable si celui-ci est assuré, soit sur le Fonds de garantie automobile de l'Etat où le véhicule utilisé par le responsable a son stationnement habituel.

L'objet du texte qui vous est soumis aujourd'hui est donc de mettre la législation française en accord avec cette nouvelle décision de la Commission des Communautés européennes. Dans ce but, il vous est demandé de compléter les deux textes de base français en matière d'assurance automobile : la loi n° 58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicule terrestre à moteur et la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951 créant un Fonds de garantie automobile.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Cet article a pour but d'étendre le champ d'application de l'obligation d'assurance en matière de circulation de véhicule terrestre à moteur à la couverture des dommages causés par les véhicules ayant leur stationnement habituel en France, sur le territoire de l'Autriche, de la Finlande, de la Norvège, de la Suède, de la Suisse et du Liechtenstein.

Art. 2.

Comme à titre de réciprocité le champ d'application de l'assurance obligatoire des véhicules ayant leur stationnement habituel dans les six pays précités aura été étendu à la couverture des dommages survenus sur le territoire des Etats membres de la Communauté, et notamment de la France, il n'est plus nécessaire de maintenir les sanctions prévues aux articles 5, 6 et 8 de cette même loi de 1958 pour non-respect de l'obligation d'assurance à l'égard des véhicules ayant leur stationnement habituel en Autriche, en Finlande, en Norvège, en Suède, en Suisse et au Liechtenstein. Il vous est donc proposé d'introduire un nouvel article 8 *ter* qui les exclut du champ d'application des sanctions prévues par la loi du 27 février 1958.

Il est à noter que l'article 8 *bis*, qui avait le même objet mais à l'égard des véhicules ayant leur stationnement habituel dans les autres Etats membres de la Communauté, avait précisé ce qu'il fallait entendre par stationnement habituel. Selon cet article, 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.

Cet article, en introduisant un nouvel article 15-4 dans la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951, étend la compétence territoriale du Fonds de garantie automobile aux territoires des six nouveaux pays précités. Ainsi pourra être garantie, en toute hypothèse, la réparation des dommages causés à la suite des accidents corporels et, sous certaines conditions, matériels de circulation en France lorsque l'auteur responsable de ces dommages est inconnu ou, étant connu et ressortissant d'un des six États concernés par ce texte, ne serait pas assuré ou insuffisamment assuré et son assureur ou lui-même se révélerait insolvable (totalement ou partiellement).

Art. 4.

Cet article appelle peu de commentaires puisqu'il concerne les modalités d'application de la présente loi, et notamment sa date d'entrée en vigueur à l'égard de chacun des pays considérés, compte tenu des mesures de réciprocité adoptées par ceux-ci, et aussi ses modalités d'adaptation dans les Départements d'Outre-Mer. Néanmoins, comme l'avait fait M. Mignot, 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, grâce à ce texte, à mettre en place.

Les contrôles d'assurance aux frontières séparant un Etat membre du Marché commun, et notamment de la France, avec un des six Etats précités, disparaîtront.

La carte verte ne conservera sa valeur d'assurance internationale qu'aux frontières des douze pays possédant un bureau national d'assurance autre que les neuf de la C. E. E. et les pays concernés par ce projet de loi. Ces douze pays qui ont passé des conventions bilatérales de droit privé avec les bureaux correspondants des vingt-sept pays européens ou proches de l'Europe géographiquement dans lesquels la carte verte d'assurance était reconnue

jusqu'ici sont, à l'heure actuelle, l'Espagne, la Grèce, la Hongrie, Israël, le Maroc, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie.

*

* *

Sous le bénéfice de ces observations, et notamment en considération de l'urgence que revêt l'adoption de ce texte — la France est le dernier des pays intéressés à prendre les dispositions d'harmonisation nécessaires — votre commission vous demande d'adopter, sans modification, le présent projet de loi, déposé directement sur le bureau du Sénat.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article premier.

Il est inséré dans la loi n° 58-208 du 27 février 1958 un article 1 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. 1 bis.* — Les dispositions de l'article premier sont applicables en ce qui concerne l'Autriche, la Finlande, la Norvège, la Suède, la Suisse et le Lichtenstein. »

Art. 2.

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

« *Art. 8 ter.* — Les dispositions de l'article 8 *bis* sont applicables en ce qui concerne l'Autriche, la Finlande, la Norvège, la Suède, la Suisse et le Lichtenstein. »

Art. 3.

Il est inséré dans la loi n° 51-1508 du 31 décembre 1951 un article 15-4 ainsi rédigé :

« *Art. 15-4.* — Les dispositions des articles 15-1, 15-2 et 15-3 sont applicables en ce qui concerne l'Autriche, la Finlande, la Norvège, la Suède, la Suisse et le Lichtenstein. »

Art. 4.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application de la présente loi et, notamment, sa date d'entrée en vigueur à l'égard de chacun des pays considérés compte tenu des mesures de réciprocité adoptées par ceux-ci.

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