

N° 8184¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant :

1° transposition de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ; et

2° modification de :

- a) la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;**
- b) la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ;**
- c) la loi modifiée du 15 mars 2016 relative aux produits dérivés de gré à gré, aux contreparties centrales et aux référentiels centraux et modifiant différentes lois relatives aux services financiers**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(26.6.2023)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet de Loi ») a plusieurs objectifs.

Tout d'abord, il vise à transposer en droit luxembourgeois la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (ci-après la « Directive 2021/2118 »). La transposition de la Directive 2021/2118 s'opère principalement par la modification de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (ci-après la « RCA »).

Ensuite, il est profité du Projet de Loi afin de procéder à la modernisation de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances (ci-après la « LSA ») en y apportant certains ajustements ciblés.

Finalement, le Projet de Loi modifie la loi modifiée du 15 mars 2016 relative aux produits dérivés de gré à gré, aux contreparties centrales et aux référentiels centraux afin de parfaire la mise en œuvre du règlement (UE) 2021/23 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relatif à un cadre pour le redressement et la résolution des contreparties centrales.

Le projet de règlement grand-ducal sous avis (ci-après le « Projet de RGD ») a pour objet principal d'adapter les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs à la suite des changements opérés dans la RCA et découlant de la transposition de la Directive 2021/2118.

En bref

- La Chambre de Commerce salue la transposition de la Directive 2021/2118 dont la nouveauté majeure consiste en l'obligation de mettre en place un organisme chargé d'indemniser les personnes lésées dans un accident impliquant un véhicule en cas d'insolvabilité d'assureur.
- Elle regrette toutefois que le financement de cet organisme, Fonds d'Insolvabilité en Assurance Automobile (FIAA), incombe exclusivement aux entreprises d'assurance et qu'aucun représentant des entreprises d'assurance ne soit prévu afin de siéger au sein du comité de direction du FIAA.
- La Chambre de Commerce accueille favorablement la possibilité offerte aux entreprises d'assurance et de réassurance de sous-traiter certaines prestations. Elle estime cependant qu'un élargissement de cette possibilité aux autres acteurs surveillés par le Commissariat aux Assurances devrait être considéré. Par ailleurs, d'une part, elle s'interroge sur l'applicabilité pratique (conflits de lois notamment) d'une procédure de sous-traitance, dont elle salue néanmoins l'introduction quant à son principe, d'autre part.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le Projet de Loi et le Projet de RGD, sous réserve de la prise en compte de ses observations.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

A) Concernant la transposition de la Directive 2021/2118

Pour rappel, la première directive de l'Union européenne sur l'assurance automobile¹ a été adoptée en 1972 avec pour double objectif de protéger les victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs et de faciliter la libre circulation de ces véhicules entre les différents États membres. Depuis 1972, cinq directives en matière d'assurance automobile sont venues renforcer progressivement cette première directive et en préciser les dispositions, elles ont été codifiées par la directive 2009/103/CE². Par suite d'une évaluation de la directive 2009/103/CE par la Commission européenne, la Directive 2021/2118 vient apporter certaines modifications visant à renforcer la protection des victimes d'accidents de la circulation en cas d'insolvabilité de l'assureur et à améliorer la reconnaissance des relevés de sinistres, notamment dans un contexte transfrontière. Aussi, elle traite des contrôles d'assurance pour lutter contre la conduite sans assurance, de l'harmonisation des montants minimaux de couverture et du champ d'application. Le Projet de Loi quant à lui transpose ces nouvelles dispositions dans la RCA.

La nouveauté majeure issue de la Directive 2021/2118 est sans doute **l'obligation** pour chaque Etat membre de l'Union européenne **de mettre en place un organisme chargé d'indemniser les personnes lésées** résidant sur son territoire pour les dommages matériels et corporels causés par un véhicule assuré par une entreprise d'assurance en cas d'insolvabilité de cette dernière. Ainsi, le Projet de Loi crée à cet effet un établissement public dénommé Fonds d'Insolvabilité en Assurance Automobile (ci-après le « FIAA ») dont le financement des missions sera entièrement pris en charge par les entreprises d'assurance de droit luxembourgeois actives dans la branche d'assurance responsabilité civile automobile.

Quant au **relevé de sinistres**, l'utilisation de ce dernier dans un contexte transfrontalier est clarifiée. L'article 11 du Projet de Loi transposant l'article 1^{er} point 15 de la Directive 2021/2118 prévoit que l'entreprise d'assurance doit, en cas de résiliation du contrat ou sur demande du preneur d'assurance, remettre au preneur d'assurance une attestation indiquant soit le nombre et la date de survenance des sinistres soit l'absence de sinistre. Cette attestation, dont le contenu et la forme sont harmonisés dans les Etats membres, doit être remise dans un délai de quinze jours et porter au moins sur les cinq dernières années de la relation contractuelle. Par ailleurs, lors de la prise en compte des relevés de sinistres

¹ 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

² Directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité

délivrés par d'autres entreprises d'assurance, les entreprises d'assurance ne doivent pas traiter les preneurs d'assurance de manière discriminatoire, ni augmenter leurs primes en raison de leur nationalité ou sur le seul fondement de leur précédent Etat membre de résidence. Quant à la durée de cinq ans sur laquelle le relevé de sinistres doit porter et qui représente le minimum exigé par la Directive 2021/2118 pouvant être relevé, la Chambre de Commerce s'interroge s'il ne serait pas utile de la prolonger.

La Directive 2021/2118 prévoit des **montants minimaux de couverture obligatoires** pour l'indemnisation à verser dans le cadre d'un contrat d'assurance automobile en responsabilité civile. Ces montants minimaux visent à garantir au sein de l'Union européenne un niveau suffisant de protection minimale des victimes d'accidents routiers en cas de dommages corporels ou matériels³.

Au niveau national, le Projet de RGD indique que la garantie doit être illimitée pour les dommages corporels et peut-être limitée à un montant total maximal de 250 millions d'euros par sinistre pour les dommages matériels.

Quant au **champ d'application**, la définition du véhicule se trouve modifiée afin de préciser notamment que le terme véhicule vise, d'une part, tout véhicule automoteur actionné exclusivement par une force mécanique au sol et, d'autre part, toute remorque destinée à être utilisée avec un véhicule qu'elle soit attelée ou non. Le Projet de Loi indique également que le contrat d'assurance doit couvrir la responsabilité civile liée à toute utilisation du véhicule conforme à sa fonction de moyen de transport au moment de l'accident, indépendamment a) des caractéristiques du véhicule, b) des caractéristiques du terrain sur lequel le véhicule est utilisé, c) du fait qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement et d) du fait que le véhicule soit avec ou sans conducteur⁴.

B) Concernant les modifications apportées à la LSA

Les auteurs du Projet de Loi profitent de la transposition de la Directive 2021/2118 afin d'apporter certaines modifications et certains ajustements à la LSA.

Tout d'abord, la structure de la gouvernance du Commissariat aux Assurances (ci-après le « CAA ») est adaptée de sorte que le nombre des membres de son conseil est porté de cinq à sept. Cet ajustement est justifié par l'importante croissance du secteur des assurances, de la réassurance et de l'intermédiation au cours des dernières années.

Ensuite, compte tenu des évolutions en matière des nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC), le Projet de Loi propose de permettre aux entreprises d'assurance et de réassurance luxembourgeoises de sous-traiter la conservation numérique des documents et des données y relatives ainsi que leur traitement à un prestataire tiers critique de services TIC⁵ soumis à la supervision d'une Autorité européenne de surveillance en application de l'article 31 du règlement (UE) 2022/2554⁶.

Par ailleurs, les sociétés holdings d'assurance tombant sous le contrôle du CAA se trouvent soumises à la même obligation de contrôle des comptes par un réviseur d'entreprises agréé que les entreprises d'assurance ou de réassurance ou encore les fonds de pension. Les auteurs du Projet de Loi jugent cette

3 L'article 1^{er} point 5) de la Directive 2021/2118 prévoit les montants minimaux suivants :

- pour les dommages corporels, 6 450 000 euros par accident, quel que soit le nombre de personnes lésées, ou 1 300 000 euros par personne lésée ;
- pour les dommages matériels, 1 300 000 euros par accident, quel que soit le nombre de personnes lésées.

4 Ces modifications représentent une codification de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne issue des arrêts Vnuk (C-162/13), Rodrigues de Andrade (C-514/16) et Torreiro (C-334/16). L'arrêt Vnuk a précisé que le champ d'application de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs comprenait toute activité conforme à la « *fonction habituelle* » d'un véhicule, quel que soit l'endroit où il est utilisé. L'arrêt Rodrigues de Andrade précise que seule « *l'utilisation habituelle [du véhicule] comme moyen [...] de transport* » et « *indépendamment du terrain* » devrait être couverte par l'assurance en responsabilité civile des véhicules automoteurs. Ces arrêts ont précisé que les véhicules automoteurs avaient vocation à servir habituellement de moyens de transport, indépendamment de leurs caractéristiques, et que la notion de circulation de véhicules comprenait toute utilisation d'un véhicule automoteur conformément à sa fonction habituelle de moyen de transport, quel que soit le terrain sur lequel il est utilisé et que celui-ci soit à l'arrêt ou en mouvement.

5 Un prestataire tiers critique de services TIC est une personne morale établie dans un pays tiers et qui a conclu un accord contractuel avec une entité financière pour la fourniture de services TIC et qui est considéré comme critique pour les entités financières, à l'issue d'une évaluation tenant compte des critères précisés à l'article 31 du règlement (UE) 2022/2554.

6 Règlement (UE) 2022/2554 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience opérationnelle numérique du secteur financier et modifiant les règlements (CE) no 1060/2009, (UE) no 648/2012, (UE) no 600/2014, (UE) no 909/2014 et (UE) 2016/1011

extension nécessaire compte tenu du fait que ces sociétés holdings d'assurance font également partie du périmètre de contrôle au niveau du groupe.

Afin de pallier le problème du manque d'interactions entre l'entreprise d'assurance et le preneur en cours de contrat rencontré très fréquemment par les entreprises d'assurance qui souhaitent externaliser certains services dans le cadre des contrats d'assurance vie, le Projet de Loi introduit une nouvelle procédure à respecter par l'entreprise d'assurance en vue de pouvoir sous-traiter certains services.

C) Concernant les modifications prévues par le Projet de RGD

Les dispositions de l'article 2 et du chapitre 5 du règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs indiquant, d'une part, que la responsabilité civile obligatoire doit couvrir un véhicule peu importe les caractéristiques du terrain sur lequel il est utilisé et traitant, d'autre part, les attestations de sinistres se retrouvent, à la suite des modifications introduites à la RCA, redondantes et elles sont dès lors abrogées.

L'article 2 du Projet de RGD introduit, en droit luxembourgeois, une limite pour le montant de couverture qu'une entreprise d'assurances doit garantir à une personne lésée pour les dommages matériels subis. En effet, cette couverture est actuellement illimitée tant pour les dommages matériels que pour les dommages corporels. Il semblerait qu'il devienne de plus en plus difficile pour les entreprises d'assurances luxembourgeoises de trouver des réassureurs disposés à réassurer des risques illimités. Par conséquent, les auteurs du Projet de RGD proposent de limiter le montant de la garantie pour les dommages matériels à 250 millions d'euros par sinistre. La garantie des dommages corporels demeure illimitée.

La Chambre de Commerce commente celles des dispositions du Projet de Loi qui nécessitent des remarques de sa part ci-dessous, dans la partie commentaire des articles.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

Concernant l'article 2

L'article 2 du Projet de Loi précise que le contrat d'assurance doit couvrir la responsabilité civile liée à toute utilisation du véhicule conforme à sa fonction de moyen de transport au moment de l'accident, indépendamment a) des caractéristiques du véhicule, b) des caractéristiques du terrain sur lequel le véhicule est utilisé, c) du fait qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement et d) du fait que le véhicule soit avec ou sans conducteur. Dans ce contexte, la Chambre de Commerce constate que les auteurs du Projet de Loi ont décidé de couvrir les accidents causés par des véhicules automoteurs sans la présence d'un conducteur. La Chambre de Commerce accueille positivement cette précision qui, à ses yeux, renforce la protection des victimes potentielles d'un accident provoqué par un véhicule automoteur.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce s'interroge s'il ne serait pas opportun d'exiger l'assurance de responsabilité civile automobile pour tout véhicule immatriculé ou ayant l'obligation d'être immatriculé, sans que les effets du contrat ne puissent être suspendus ou interrompus même pour une période provisoire, et ce indépendamment du lieu où le véhicule est stationné. En effet, une telle obligation pourrait mettre fin à des pratiques fréquentes d'interruptions ou de suspensions de garantie d'assurance de responsabilité civile automobile, qui peuvent en cas de non-respect de l'interdiction de circulation du véhicule pendant la période d'interruption, être préjudiciables aux propriétaires desdits véhicules non assurés.

Concernant l'article 6

L'article 6 du Projet de Loi insère une nouvelle partie *IIIbis* à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs dédié à la création et au fonctionnement du FIAA.

Quant au **financement du FIAA**, le Projet de Loi prévoit que les entreprises d'assurance concernées (ci-après les « entreprises d'assurance »)⁷ sont tenues de contribuer au FIAA les sommes nécessaires. Ainsi, un financement partiel *ex ante* est prévu afin d'assurer un coussin de liquidités et les contributions *ex post* seront nécessaires en cas d'insuffisance des contributions collectées *ex ante*. En complément, le Projet de Loi propose que le FIAA puisse de doter de moyens financiers supplémentaire en recourant à des emprunts, des lignes de crédit ou des contrats de réassurance. De plus, le projet de loi n°8187, que la Chambre de Commerce avise simultanément avec le Projet de Loi, prévoit que l'Etat luxembourgeois octroie une garantie sur les lignes de crédit contractées par le FIAA.

Si l'obligation de mettre en place un organisme chargé d'indemniser les personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance ressort clairement des dispositions de la Directive 2021/2118, cette dernière n'impose en aucun cas que les entreprises d'assurance en assument seules le poids financier. Ainsi, la décision de ne pas exiger une participation directe de l'Etat au financement du FIAA et de faire reposer la lourde charge financière potentielle de ce système et les risques qui en découlent sur les entreprises d'assurance luxembourgeoises relève d'un choix fait par le Gouvernement.

La Chambre de Commerce tient à rappeler dans ce contexte que la supervision des entreprises d'assurance et de réassurance est organisée par l'Etat, qui a par conséquent, via le régulateur, entre ses mains les mesures de mitigation permettant d'éviter ou de mitiger le risque d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance. Les entreprises d'assurance concurrentes d'une entreprise qui serait potentiellement insolvable n'ont en revanche aucun moyen d'action pour éviter un tel écueil, mais seront pourtant celles qui devront en assumer les conséquences. Ainsi, la Chambre de Commerce ne peut que regretter que la charge financière du FIAA et de l'indemnisation des personnes lésées pèse exclusivement sur les entreprises d'assurance.

Par ailleurs, si la Chambre de Commerce salue le caractère raisonnable de la limitation à 0,5 pourcent (de primes émises, brutes de réassurance, dans la branche d'assurance de la responsabilité civile véhicules terrestres automoteurs, nettes d'annulation) de la partie *ex ante* du financement, elle attire néanmoins l'attention sur le fait qu'en cas d'insolvabilité d'un assureur contribuant au FIAA et d'insuffisance des finances du FIAA, les entreprises d'assurance devront alimenter ce dernier à leur charge exclusive par voie de contributions extraordinaires.

Au vu de ce qui précède, la Chambre de Commerce souhaite soulever la dangerosité potentielle d'un tel mécanisme (malgré les mesures d'atténuations prévues, telles que la garantie de l'Etat aux lignes de crédit contractées par le FIAA) qui crée un risque de déstabilisation, voire un risque systémique en particulier pour les quelques acteurs du marché local principalement ou exclusivement actifs sur le marché luxembourgeois. Ce constat est lié à l'envergure des activités internationales de plusieurs acteurs implantés au Luxembourg et agissant en libre prestation de services au sein de l'Union européenne par rapport aux capacités d'absorption des acteurs du marché local en cas de défaillance d'un des acteurs majeurs actifs à l'étranger.

A titre subsidiaire, si le mécanisme de financement du FIAA devrait rester tel que prévu actuellement par le Projet de Loi, la Chambre de Commerce se demande si les contributions annuelles des entreprises d'assurance ne devraient pas être limitées lorsqu'un certain montant – évalué objectivement sur base des risques – serait atteint.

Quant à la **composition du comité de direction du FIAA**, l'article 6 du Projet de Loi précise qu'il sera composé d'un membre effectif et d'un membre suppléant respectivement (i) nommés parmi la direction du Commissariat aux Assurances, (ii) représentant le ministre ayant le secteur des assurances dans ses attributions et (iii) nommés parmi la magistrature. La Chambre de Commerce constate avec regret qu'aucun représentant des entreprises d'assurance n'est prévu afin de siéger au sein du comité de direction du FIAA, la participation des représentants du secteur étant limitée au rôle éventuel d'expert ou de conseiller externe. En effet, une telle participation tout en amont des discussions qui seront menées au sein de FIAA pourrait apporter à cet organe l'expertise technique et opérationnelle nécessaire en matière de gestion d'entreprises, de contrats d'assurance et de sinistres – expertise qui lui sera indispensable pour mener à bien ses missions.

⁷ Les entreprises d'assurance représentent les entreprises d'assurance de droit luxembourgeois. Une entreprise d'assurances de droit luxembourgeois est définie à l'article 1^{er} paragraphe 7 point r) du Projet de Loi comme « une entreprise d'assurances agréée pour la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules automoteurs terrestres et dont le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre d'origine, ou une succursale luxembourgeoise d'une entreprise d'assurances de pays tiers, agréée pour la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules automoteurs terrestres.».

Force est de constater que les entreprises d'assurance seront des acteurs clés du FIAA, étant par ailleurs les membres contributeurs et, en l'état du Projet de Loi, les contributeurs financiers exclusifs. Lesdites entreprises devraient par conséquent disposer d'un représentant nommé au comité de direction du FIAA afin de pouvoir participer à la gestion et prises de décisions dudit FIAA. A titre de comparaison, il convient de rappeler que le conseil d'administration du Fonds de garantie automobile, un autre organe visant à indemniser les victimes d'accidents en cas d'absence d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, est actuellement composé des délégués des entreprises d'assurance membres.

Concernant l'article 12

L'article 12 du Projet de Loi prévoit que le FIAA fera le premier appel de la contribution financière *ex ante* à payer par les entreprises d'assurance sur base de l'exercice clôturé de 2023.

La Chambre de Commerce s'inquiète que la disposition en question pourrait avoir un effet défavorable sur les entreprises d'assurance. En effet, la contribution financière *ex ante* requise représente une charge financière annuelle loin d'être négligeable pour lesdites entreprises. En matière de comptabilité, les entreprises d'assurance doivent respecter des principes de prudence et sont soumises à de nombreuses exigences leur permettant de maintenir des ratios de capitalisation et de solvabilité adéquats. L'ajout d'une charge financière causée par la contribution *ex ante* au FIAA pourrait avoir un impact sur le respect de ces principes et contribuer à une fragilisation des entreprises concernées. Dans un souci de gestion saine et prudente des finances des entreprises d'assurance, la Chambre de Commerce s'interroge quant à la possibilité de reporter le premier appel de la contribution financière *ex ante* seulement à partir de l'année 2025 sur base de l'exercice comptable 2024.

Concernant l'article 18

L'article 18 du Projet de Loi modifie l'article 43 point 7 lettre c) de la LSA afin de préciser que lorsqu'un véhicule est expédié d'un Etat membre vers un autre, la personne à laquelle incombe l'obligation de contracter l'assurance du véhicule peut choisir l'Etat membre de destination comme Etat membre où le risque est situé, dès l'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'Etat membre de destination. Cette modification est à saluer.

Concernant l'article 19

La Chambre de Commerce observe que l'article 19 modifie l'article 80 alinéa 3 de la LSA. Il est ainsi prévu que les entreprises d'assurance et de réassurance luxembourgeoises peuvent sous-traiter la conservation numérique des documents et des données y relatives ainsi que leur traitement à un prestataire tiers critique de services TIC soumis à la supervision d'une Autorité européenne de surveillance en application de l'article 31 du règlement (UE) 2022/2554 précité. Les auteurs du Projet de Loi précisent par ailleurs dans le commentaire de l'article que l'obligation au secret professionnel prévue à l'article 300 de la LSA ne fait pas d'obstacle au recours à des prestataires tiers critiques de services TIC. Dans un souci de sécurité juridique, la Chambre de Commerce estime que cette précision devrait figurer dans le texte même du Projet de Loi et non pas seulement dans le commentaire de l'article.

La Chambre de Commerce salue les modifications apportées par l'article 19 du Projet de Loi en ce qu'elles représentent une modernisation de la LSA. Cette modernisation est importante pour certains acteurs du secteur de l'assurance afin de tenir compte des évolutions technologiques de ces dernières années qui rendent le recours à des services de *cloud computing* de plus en plus incontournable. Les modifications prévues permettront ainsi au secteur d'assurance et de réassurance de répondre aux attentes des clients en matière de services digitalisés, en termes de rapidité et d'efficacité, qui sont plus que jamais fortes et légitimes.

Pendant, comme indiqué ci-dessus, la sous-traitance permise dans le cadre du nouvel article 80 alinéa 3 de la LSA est conditionnée par un recours à un prestataire tiers critique de services TIC soumis à la supervision d'une Autorité européenne de surveillance en application de l'article 31 du règlement (UE) 2022/2554 précité, ce qui limitera le choix des entreprises d'assurance et de réassurance en la matière. Les entreprises d'assurance et de réassurance peuvent recourir à ce type de prestataire pour bénéficier des conditions moins contraignantes.

En effet, la Chambre de Commerce comprend que les modifications susmentionnées s'ajoutent aux possibilités déjà existantes en matière de sous-traitance et ne remettent pas en cause les schémas de

sous-traitance déjà mis en œuvre par les entreprises d'assurance et de réassurance. Ainsi, la possibilité de travailler avec des prestataires de services TIC proposant des solutions basées sur le *cloud computing* qui ne sont pas des prestataires tiers critique de services TIC soumis à la supervision d'une Autorité européenne de surveillance suivant les dispositions du règlement (UE) 2022/2554 précité, reste acquise et gouvernée par les dispositions législatives et réglementaires existantes.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce constate que le règlement modifié du Commissariat aux Assurances n°15/03 du 7 décembre 2015 prévoit, en son article 6, que certains documents et pièces doivent être conservés au Luxembourg. Il conviendrait dès lors, dans un souci de clarification, soit de mettre à jour ledit règlement simultanément à l'adoption du Projet de Loi, soit d'indiquer à l'article 19 du Projet de Loi que ce dernier y déroge.

Enfin, la Chambre de Commerce s'interroge s'il ne serait pas judicieux d'étendre à tous les professionnels du secteur d'assurance et de réassurance surveillés par le Commissariat aux Assurances, et non pas uniquement aux entreprises d'assurance et de réassurance, la possibilité de sous-traitance telle que prévues par les dispositions de l'article 19 du Projet de Loi.

Concernant l'article 24

L'article 24 du Projet de Loi insère un nouvel article 181-2 dans la LSA. Ce nouvel article prévoit une procédure spécifique dans le cadre des demandes qu'une entreprise d'assurance adresse à un preneur d'assurance afin d'obtenir son consentement pour une sous-traitance de certains services en application de l'article 300 paragraphe 2*bis* alinéa 2 de la LSA. Cette procédure vise uniquement les contrats d'assurance vie relevant des branches I, III, et VI de l'annexe II de la LSA entrant dans le champ d'application de la loi du 30 mars 2022 relative aux comptes inactifs, aux coffres forts inactifs et aux contrats d'assurance vie en déshérence qui ont été conclus avant le 1^{er} mai 2023. L'objectif de cette procédure est de proposer une solution pour pallier le problème du manque d'interactions entre l'entreprise d'assurance et le preneur en cours de contrat rencontré très fréquemment par les entreprises d'assurance qui souhaitent externaliser certains services dans le cadre des contrats d'assurance vie.

Force est de constater que les possibilités de mettre en place certains accords de sous-traitance sont effectivement limitées car conditionnées, entre autres, au respect des règles édictées par l'article 300 de la LSA, à savoir (i) soit conclure un accord de sous-traitance avec un prestataire de service soumis à la surveillance prudentielle du Commissariat aux Assurances, de la Commission de surveillance du secteur financier ou de la Banque centrale européenne, (ii) soit obtenir l'accord du client suivant les modalités décrites à l'article 300 paragraphe 2*bis* alinéa 2 de la LSA.

Ainsi, l'article 24 du Projet de Loi ouvrirait une nouvelle possibilité pour les entreprises d'assurance en matière de sous-traitance pour les contrats visés ci-avant, sous réserve de suivre une procédure décrite à l'article 181-2 de la LSA telle qu'introduite par le Projet de Loi. Cette procédure consiste à adresser une première demande au preneur d'assurance, ensuite deux lettres recommandées en respectant des délais de trois mois entre les différentes étapes. A l'issue de ces étapes et à défaut d'opposition de la part du preneur d'assurance, l'acceptation de ce dernier est acquise permettant ainsi à l'entreprise d'assurance de mettre en œuvre la sous-traitance souhaitée.

Bien que la Chambre de Commerce apprécie la proposition de l'article 24 du Projet de Loi afin de solutionner un problème dont les impacts sont particulièrement contraignants et limitants pour les entreprises d'assurance vie, force est de constater que la procédure à suivre s'avèrerait longue, lourde et coûteuse pour l'entreprise concernée. La mise en place d'une telle procédure viserait en effet de nombreux contrats d'assurance de l'entreprise et rendrait la tâche d'autant plus conséquente d'un point de vue opérationnel et administratif, alors que les demandes devraient potentiellement être adressées individuellement à plusieurs centaines, voire plusieurs milliers ou dizaines de milliers de clients. L'introduction de cet article est une avancée mais sa mise en œuvre pratique serait très complexe.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce s'interroge quant à l'application de cette nouvelle procédure uniquement aux contrats précités conclus avant la date du 1^{er} mai 2023. Il serait, à ses yeux, opportun de fixer cette date au jour d'entrée en vigueur du Projet de Loi.

De plus, le Projet de Loi prévoit que le silence du preneur d'assurance à la deuxième lettre recommandée présume un consentement implicite de ce dernier après un délai de trois mois après la date d'envoi de la lettre. La Chambre de Commerce se demande à cet égard si les auteurs du Projet ont considéré un éventuel conflit de lois applicables dans le cas d'un preneur d'assurance dont le contrat est par conséquent le consentement est régi par une loi étrangère éventuellement plus rigoureuse.

Enfin la Chambre de Commerce comprend que le nouvel article 181-2 de la LSA introduit par l'article 24 du Projet de Loi :

- représente une option supplémentaire par rapport aux autres solutions prévues actuellement par la législation applicable ;
- ne remet pas en question les possibilités de sous-traitance auprès d'un tiers pour effectuer les recherches complémentaires suivant les modalités prévues au paragraphe 4 de l'article 22 de la loi du 30 mars 2022 précitée.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis ainsi que le projet de règlement grand-ducal sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses observations.