



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 5653

Projet de loi portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Date de dépôt : 18-12-2006

Date de l'avis du Conseil d'État : 06-03-2007

Auteur(s) : Monsieur Luc Frieden, Ministre du Trésor et du Budget

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
24-05-2007	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
18-12-2006	Déposé	5653/00	<u>6</u>
06-03-2007	Avis du Conseil d'Etat (6.3.2007)	5653/01	<u>15</u>
03-05-2007	Rapport de commission(s) : Commission des Finances et du Budget Rapporteur(s) :	5653/02	<u>18</u>
22-05-2007	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (22-05-2007) Evacué par dispense du second vote (22-05-2007)	5653/03	<u>27</u>
31-12-2007	Publié au Mémorial A n°91 en page 1776	5653	<u>30</u>

# Résumé

**N° 5653 Projet de loi portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**

- **la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;**
- **la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.**

L'objet principal du projet de loi sous rubrique consiste à transposer en droit luxembourgeois la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. Les négociations de cette directive, communément appelée 5<sup>e</sup> directive R. C. Autos, ont été finalisées par les responsables de notre Commissariat aux Assurances avec les membres du Parlement Européen et la directive a été adoptée par le Conseil Européen et le Parlement sous présidence luxembourgeoise.

C'est pour la cinquième fois que l'Union Européenne s'est attelée à l'actualisation et l'amélioration des règles régissant l'assurance automobile. Ce rapprochement des législations des Etats membres dans le domaine en question doit par ailleurs contribuer à concrétiser la libre circulation des personnes et des véhicules dans l'Union Européenne et à réaliser le marché commun.

La loi du 16 avril 2003 avait transposé en droit luxembourgeois la 4<sup>e</sup> directive R.C. Autos (2000/26/CE) qui avait pour objectif principal l'accélération et la simplification du règlement des sinistres dans le domaine de la responsabilité automobile dont sont victimes des personnes qui ne résident pas dans l'Etat dans lequel s'est produit l'accident. A cet effet la directive imposait aux compagnies d'assurance

- de désigner dans chaque Etat membre un représentant chargé du règlement du sinistre causé par un de leurs clients à une personne résidant dans cet Etat membre du fait d'un accident survenu dans un autre Etat membre;
- de prendre position sur les revendications de la victime dans un délai de trois mois de la date de la présentation de la demande de revendication.

Par ailleurs elle exigeait des Etats membres de créer un organisme d'indemnisation suppléant à l'absence de représentants des compagnies d'assurance, ainsi qu'un organisme d'information à disposition des victimes d'accidents, et de prévoir des sanctions à l'égard des entreprises d'assurance qui ne se sont pas conformées aux dispositions de la directive.

Le Grand-Duché a été un des premiers pays à rendre obligatoire l'assurance responsabilité civile de conducteurs de véhicules automoteurs et dispose dès lors depuis bien longtemps d'une législation bien équilibrée dans ce domaine, contenant déjà bon nombre des dispositions des directives successives qui n'avaient donc plus besoin d'être transposées en droit national.

La 5<sup>e</sup> directive, quant à elle, entend faciliter l'accès des conducteurs à l'assurance R.C. et renforcer la protection offerte aux victimes. A cet effet, elle propose des mesures à prendre par les Etats membres notamment dans huit domaines différents :

1. Actualiser les montants minima de couverture des sinistres résultant de la circulation des véhicules automoteurs
2. Extension de la procédure de règlement rapide des sinistres également aux accidents qui surviennent dans l'Etat de résidence de la victime
3. Obligation d'indemnisation des dommages matériels en cas d'accident causé par un véhicule non identifié
4. Facilité pour l'obtention d'une assurance couvrant les risques d'un véhicule importé
5. Obligation pour les Etats membres de faire indemniser par un Fonds de Garantie les victimes des sinistres occasionnés sur son territoire par un véhicule bénéficiant d'une dérogation à l'obligation d'assurance
6. Obligation pour le Fonds de Garantie de fournir les informations spécifiées non seulement aux victimes d'un accident mais à toute personne y impliquée
7. Obligation pour les compagnies d'assurance à délivrer à leurs clients une attestation de sinistralité également en cours de contrat
8. Permettre aux succursales situées à l'étranger des compagnies d'assurance de devenir représentants de leur entreprise dans les autres Etats membres dans la branche RC Auto.

\*

Au-delà des dispositions concernant la transposition de la 5<sup>e</sup> directive, le projet de loi procède encore à des modifications mineures de notre législation qui ont pour but de faire correspondre les textes de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances et de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile de véhicules automoteurs.

5653/00

**N° 5653****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

\* \* \*

*(Dépôt: le 18.12.2006)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.12.2006) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs .....	4
4) Commentaire des articles .....	5

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Trésor et du Budget et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Trésor et du Budget est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Palais de Luxembourg, le 5 décembre 2006

*Le Ministre du Trésor et du Budget,*

Luc FRIEDEN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

### **Art. 1er.– Modifications de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances**

La loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances est modifiée comme suit:

1. A l'article 15, paragraphe 4, premier alinéa les termes „*Fonds Commun de Garantie Automobile*“ sont remplacés par les termes „*Fonds de Garantie Automobile*“.
2. A l'article 25, le paragraphe 2 est modifié comme suit:
  - a) il est inséré entre les points b) et c) actuels un point c) nouveau libellé comme suit:
 

„c) par dérogation à la lettre b), l'Etat de destination, lorsque l'assurance est relative à des véhicules au sens de l'article 1er lettre a) de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, expédiés d'un Etat membre dans un autre et dès acceptation de la livraison par l'acheteur, pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'Etat membre de destination;“
  - b) les points c) et d) actuels deviennent les points d) et e) nouveaux
  - c) au point e) nouveau, la référence aux points a), b) et c) est remplacée par la référence aux points a), b), c) et d).
3. L'article 73 est modifié comme suit:
  - a) au paragraphe 1, 1er tiret, le mot „*Commun*“ est supprimé
  - b) au paragraphe 1, 2e tiret, l'expression „*R.C. – Automobile*“ est remplacée par l'expression „*R.C. véhicules terrestres automoteurs*“
  - c) au paragraphe 2, la référence à la „*loi modifiée du 7 avril 1976*“ est remplacée par celle relative à „*la loi modifiée du 16 avril 2003*“
  - d) au paragraphe 3, 4e alinéa, le début de phrase „*Le représentant ne se livre à aucune opération d'assurance directe pour le compte de ladite entreprise et*“ est supprimé
  - e) au deuxième tiret du paragraphe 4, le mot „*Commun*“ est supprimé.

### **Art. 2.– Modifications de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**

La loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est modifiée comme suit:

1. L'article 1er point l) est remplacé par le texte qui suit:
 

„l) „Territoire où le véhicule a son stationnement habituel“:

  - le territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé de manière permanente ou temporaire; ou
  - dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurances ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'Etat où cette plaque ou signe distinctif 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; ou
  - dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'Etat dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre par un bureau national d'assurance conformément à l'article 2 paragraphe 2 premier tiret de la directive 72/166/CEE ou par un fonds de garantie conformément à l'article 1er paragraphe 4 de la directive 84/5/CEE,“
2. L'article 6 est remplacé par le texte qui suit:
 

„**Art. 6.–** La garantie doit être accordée dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal.“



3. L'article 16 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte qui suit:

„2. de réparer les préjudices résultant d'un accident dont la responsabilité civile à laquelle il donne lieu n'est couverte ni par une assurance conforme à la présente loi ni par un bureau national d'assurance au sens de l'article 1er paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE

– si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg et qu'il n'est pas pris en charge par le fonds de garantie de l'Etat membre qui est l'Etat de situation du risque au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances

ou

– si l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et a été causé par un véhicule dont le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat de situation du risque au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;“

b) il est inséré entre les paragraphes 2 et 3 un paragraphe 2-1 nouveau de la teneur suivante:

„2-1. de réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 points a) et b) du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la présente loi ou de l'article 4 point b) de la Directive 1972/166/CEE;“

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte qui suit:

„6. d'informer sur demande, et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un Etat membre et survenu au cours des sept dernières années:

a) du nom et de l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident,

b) du numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule,

c) du nom et de l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurances dans l'Etat de résidence de la personne lésée

si la personne lésée réside au Grand-Duché de Luxembourg ou si le véhicule ayant causé l'accident a son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg ou si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg.

Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire ou du détenteur déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations.“

4. Aux articles 18 et 22, la référence aux „points 1, 2, 3 et 4“ est remplacée par la référence „aux points 1 à 4“.

#### **Art. 3.– Entrée en vigueur**

„Les dispositions de l'article 1er paragraphe 2 et de l'article 2 paragraphe 3 points a) et b) ne s'appliquent qu'aux accidents survenus après le 9 juin 2007.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objectif principal la transposition en droit luxembourgeois des dispositions de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, communément désignée par les termes „5e directive R.C. Autos“. A ces fins sont modifiées:

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances et
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

La „5e directive R.C. Autos“, entend moderniser et améliorer les dispositions des directives sur l'assurance automobile aujourd'hui en vigueur, en facilitant l'accès des conducteurs à l'assurance et en renforçant la protection offerte aux victimes. A ces fins la directive instaure des mesures visant notamment à:

- actualiser et redresser les montants minima de couverture de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs qui n'ont pas été augmentés depuis les années 1980;
- étendre la procédure de règlement rapide des sinistres introduite par la „Quatrième directive“ également aux accidents survenus dans l'Etat de résidence de la victime;
- restreindre la faculté des Etats membres de limiter la réparation des dommages matériels causés par un véhicule non identifié;
- faciliter l'obtention d'une assurance couvrant un véhicule importé d'un Etat membre dans un autre avant son immatriculation dans l'Etat membre de destination;
- obliger les entreprises d'assurance à émettre une attestation de sinistralité également en cours de contrat;
- obliger chaque Etat membre de faire indemniser par un fonds de garantie les victimes des sinistres occasionnés sur son territoire par un véhicule bénéficiant d'une dérogation à l'obligation d'assurance ou portant une plaque spéciale, fausse ou illégale.

La directive exige que les couvertures en assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs s'élèvent pour les dommages corporels, à un montant minimal de couverture de 1 million d'euros par victime ou de 5 millions d'euros par sinistre, et à 1 million d'euros par sinistre pour les dommages matériels. Le principe de la couverture illimitée en assurance RC-VTA étant ancré en droit luxembourgeois, cette disposition de la directive ne nécessite aucune mesure de transposition dans le cadre de la présente loi.

La Quatrième directive avait introduit un système de règlement rapide des sinistres pour les victimes dites „visitantes“ ayant subi une lésion du chef d'un accident de la circulation sur le territoire d'un Etat membre autre que celui de leur résidence habituelle. Cette directive avait ainsi introduit une discrimination des victimes „résidentes“ ayant subi un accident au Luxembourg par rapport aux victimes d'un accident survenu en territoire étranger. Afin d'éviter cette discrimination le Luxembourg avait dans le cadre de la transposition de la Quatrième directive déjà choisi de faire bénéficier du processus de règlement rapide toutes les victimes sans distinction suivant que le sinistre se soit produit en territoire étranger ou sur le territoire national. Il n'y a de ce fait plus lieu de transposer les dispositions de la „5e directive“ sous rubrique qui à son tour remédie à la discrimination introduite à l'époque.

Est par contre nouvelle, l'exigence pour le Fonds de Garantie Automobile de réparer les dommages matériels causés par un véhicule non identifié si le Fonds est également intervenu en raison de dommages corporels importants sur le sinistre. Elle fait l'objet de dispositions afférentes dans le projet de règlement grand-ducal à prendre en exécution de la présente loi. Il a été décidé de ne pas faire usage de l'option prévue dans la directive de prévoir une franchise maximale de 500 euros opposable à la victime de tels dommages matériels.

Le projet de loi introduit ensuite en droit luxembourgeois la disposition de la directive considérant un véhicule importé comme risque luxembourgeois dès sa mise à disposition à l'acheteur et pendant les 30 jours suivant sa livraison, jusqu'à son immatriculation au Luxembourg. L'acheteur résidant au Luxembourg est ainsi dispensé de chercher un assureur dans le pays d'origine du véhicule. Il sera loi-

sible de trouver auprès de son assureur au Luxembourg une couverture d'assurance RC-VTA pour toute la durée du transfert du véhicule jusqu'à l'immatriculation au Luxembourg.

Ensuite la directive oblige les Etats membres à prendre les mesures nécessaires pour garantir l'indemnisation des victimes d'accidents survenus sur leur territoire et causés par des véhicules exemptés de l'obligation d'assurance ou porteurs de plaques spéciales, fausses ou illégales. Le Luxembourg n'a pas pris la première option incluse dans la directive 72/166/CEE de dispenser certaines personnes physiques ou morales de l'obligation d'assurance. Il en résulte que l'exigence imposée par la 5e Directive aux Etats membres concernés de prendre les mesures appropriées en vue d'assurer l'indemnisation des dommages causés sur leur territoire et sur le territoire des autres Etat membres par des véhicules appartenant à ces personnes, ne nécessite pas de transposition. Concernant la deuxième option incluse dans la directive 72/166/CEE de déroger certains types de véhicules de l'obligation d'assurance, option prise par le Luxembourg, la nouvelle directive exige que les véhicules en question soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'est pas satisfait à l'obligation d'assurance. A ce titre le projet de loi charge le Fonds de Garantie Automobile luxembourgeois de l'indemnisation des dommages causés par ces véhicules.

Toutes les dispositions nouvelles visées par la directive doivent être mises en vigueur pour le 10 juin 2007 au plus tard.

Le présent projet de loi propose par ailleurs de sortir les dispositions précises concernant l'étendue de la garantie de l'assurance de la RC-VTA de la loi du 16 avril 2003 pour n'y prévoir que la base habilitante nécessaire pour déterminer les limites et conditions qu'une telle assurance doit respecter dans le règlement grand-ducal 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. La fixation des limites de garantie par la voie réglementaire permettra de réagir plus rapidement à l'avenir à des modifications qui s'imposeraient éventuellement, notamment à la suite de changements intervenant sur les marchés de l'assurance sous la pression des grandes entreprises de réassurance. Il n'est toutefois actuellement pas envisagé de modifier les limites de garanties existantes.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1er – Modifications de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances*

L'article 1er apporte des modifications aux articles 15, 25 et 73 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

1. Le 1er paragraphe met à jour à l'article 15 la référence au „Fonds Commun de Garantie Automobile“ afin d'y reprendre la nouvelle appellation de celui-ci, suite à l'introduction de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs abrogeant la loi du 7 avril 1976.
2. – Le paragraphe 2 point a), basé sur l'article 4 paragraphe 4) de la directive 2005/14/CE (ci-après la „Directive“) modifie l'article 25 paragraphe 2 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances en insérant entre les points b) et c) actuels un nouveau point c). Ce nouveau point introduit une dérogation temporaire au principe général énoncé à la lettre b) selon lequel pour une assurance relative à des véhicules de toute nature, l'Etat d'immatriculation du véhicule est considéré comme l'Etat membre dans lequel le risque est situé.

Par le passé l'application de la lettre b) compliquait l'importation d'un véhicule terrestre automoteur précédemment immatriculé dans un autre Etat membre car pour toute la durée du trajet jusqu'à l'Etat membre de destination et en attendant l'achèvement des formalités de ré-immatriculation, le véhicule devait être couvert par une police souscrite auprès d'un assureur autorisé à couvrir des risques dans la branche RC-VTA dans l'Etat membre d'origine. Une telle assurance était souvent difficile à trouver par l'acheteur du véhicule.

La dérogation temporaire introduite par le nouveau point c) vise à faciliter l'obtention d'une assurance couvrant un véhicule importé d'un Etat membre dans un autre, même si le véhicule n'est pas encore immatriculé dans l'Etat membre de destination. En effet pendant les trente jours qui suivent la livraison, la mise à disposition ou l'expédition du véhicule à l'acheteur, c'est l'Etat membre de destination qui devra à présent être considéré comme l'Etat membre dans lequel le

risque est situé. Ceci devrait permettre à une entreprise de l'Etat membre d'importation de couvrir le risque pendant cette période, sans être obligée de remplir les conditions prescrites par les directives sur l'assurance pour accéder à la libre prestation de services dans l'Etat membre d'origine du véhicule.

Le paragraphe 3 point a) de l'article 2 de l'avant-projet de loi prévoit, en application de l'article 4, paragraphe 4) „Article 4bis“, que si durant cette période le véhicule importé au Luxembourg est impliqué dans un accident sans être couvert par une assurance, le Fonds de Garantie Automobile luxembourgeois en tant qu'organisme d'indemnisation de l'Etat membre d'importation doit intervenir. Sa compétence en ce cas découle de la disposition selon laquelle le Luxembourg est considéré comme le territoire où le véhicule a son stationnement habituel.

- Les points b) et c) du paragraphe 2 mettent à jour la numérotation des points c) et d) actuels respectivement les anciennes références incluses sous le point e) nouveau de l'article 25 afin de tenir compte de l'introduction du nouveau point c).
3. Sous le troisième paragraphe les points a), b), c) et e), opèrent certaines mises à jour de l'article 73 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 pour tenir compte de l'introduction de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs abrogeant la loi du 7 avril 1976 et pour corriger l'expression R.C.-Automobile en la remplaçant par l'appellation exacte de la branche No 10 à savoir R.C. véhicules terrestres automoteurs définie en annexe de la loi de 1991.

Le point d), basé sur l'article 3 de la Directive, vise à faciliter l'exercice de la libre prestation de services en supprimant le début de la dernière phrase du paragraphe 3 de l'article 73. Il permet aux succursales des entreprises d'assurances de devenir les représentants de leurs entreprises dans la branche de l'assurance automobile, comme c'est déjà le cas pour d'autres branches d'assurance.

*Article 2 – Modifications de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs*

L'article 2 modifie les articles 1er, 6, 16, 18, 22 et 33 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

1. Le premier paragraphe de l'article 2 est basé sur l'article 1er, premier paragraphe, points a) et b) de la Directive. Il modifie la définition du „territoire où le véhicule a son stationnement habituel“ donnée à l'article 1er point l) de la loi du 16 avril 2003.
- L'ancien *premier tiret* du point l) définit le territoire où le véhicule a son stationnement habituel comme le territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé, sans préciser si la plaque d'immatriculation doit être permanente ou s'il peut s'agir également d'une plaque temporaire. Afin de clarifier que la plaque d'immatriculation considérée peut être permanente ou temporaire, le point l) premier tiret est complété par une référence expresse aux plaques d'immatriculation temporaires.
  - Les tirets 2 et 3 restent inchangés. Le 2e tiret définit le pays de stationnement habituel des véhicules qui ne sont pas soumis à une obligation d'immatriculation mais porteurs d'une plaque d'assurance. Le troisième tiret précise le territoire du stationnement habituel en l'absence d'obligation d'immatriculation et de plaque d'assurance.
  - Conformément à la directive 72/166/CEE, les véhicules portant une plaque fautive ou illégale sont réputés avoir leur stationnement habituel sur le territoire de l'Etat membre qui a émis la plaque originale. Cette règle forçait souvent les bureaux nationaux d'assurance à gérer les conséquences économiques d'accidents qui n'avaient aucune corrélation avec l'Etat membre dans lequel ils sont établis.

Sans modifier le critère général selon lequel la plaque d'immatriculation détermine le territoire de stationnement habituel d'un véhicule, le *quatrième tiret* introduit une disposition spéciale pour les accidents causés par un véhicule dépourvu de plaque d'immatriculation ou muni d'une plaque ne correspondant pas ou ne correspondant plus au véhicule considéré. Dans ce cas, et uniquement aux fins du règlement du sinistre par un bureau national ou un fonds de garantie, le territoire de stationnement habituel du véhicule devra être considéré comme le territoire dans lequel l'accident s'est produit.

Afin de couvrir toutes les situations illégales possibles en matière de plaque d'immatriculation (plaque fautive ou falsifiée, absence de plaque ou plaque non valide), la disposition fait référence

aux véhicules qui sont dépourvus de plaque d'immatriculation ou portent une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule.

2. Le paragraphe 2 remplace l'ancien article 6 de la loi de 2003. Au lieu de fixer l'étendue et les limitations possibles de la garantie de l'assurance de la RC-VTA dans un texte de loi, il est proposé de prévoir dans le présent texte la base habilitante pour le Grand-Duc de déterminer les limites et conditions auxquelles une telle assurance doit répondre.

Comme il n'est actuellement pas envisagé de modifier les limites inscrites dans la loi il est simplement proposé de reprendre l'ancien article 6 dans son intégralité sous le nouvel article 3-1 du règlement grand-ducal d'exécution du 11 novembre 2003 à modifier.

3. Le paragraphe 3 vise à modifier l'article 16 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, en complétant l'ancien paragraphe 2, en insérant un nouveau paragraphe 2-1 et en étendant le champ des personnes pouvant s'adresser à l'organisme d'information.
  - a) L'ancien paragraphe 2 de l'article 16 couvre les préjudices causés par un véhicule au Grand-Duché de Luxembourg lorsque la responsabilité civile à laquelle un tel accident donne lieu n'est couverte ni par une assurance conforme à la présente loi ni par un bureau national d'assurance au sens de l'article 1er paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE.

Le nouveau paragraphe 2 reprend cette mission traditionnelle du Fonds en la précisant et complétant conformément aux exigences de l'article 4 paragraphe 4 „Article 4bis“ de la Directive qui vise à faciliter l'obtention d'une assurance couvrant un véhicule importé d'un Etat membre dans un autre. Il doit être lu de concert avec l'article 1er paragraphe 2 point a) de l'avant-projet de loi qui introduit une dérogation temporaire à la règle générale déterminant l'Etat membre dans lequel le risqué est situé, en ce sens que pendant les trente jours qui suivent la livraison, la mise à disposition ou l'expédition du véhicule à l'acheteur, c'est l'Etat membre de destination qui devrait être considéré comme l'Etat dans lequel le risque est situé. Durant cette période si le véhicule importé au Luxembourg est impliqué dans un accident dans un Etat membre sans être couvert par une assurance, le Fonds de Garantie Automobile luxembourgeois en tant qu'organisme d'indemnisation de l'Etat membre d'importation doit intervenir.

- Le premier tiret nouveau définit la mission traditionnelle du Fonds qui est d'indemniser les accidents causés au Luxembourg par un véhicule non assuré y compris donc les préjudices résultant d'un accident causé au Luxembourg par un véhicule d'importation non assuré dont le Grand-Duché est l'Etat de destination finale.

Ce premier tiret est cependant complété afin de préciser que pour un accident causé sur le territoire du Grand-Duché par un véhicule à destination d'un autre Etat membre sans que la responsabilité civile à laquelle un tel accident donne lieu ne soit couverte par une assurance, le Fonds luxembourgeois n'est pas responsable pour l'indemnisation, car en application de l'article 4 paragraphe 4) „Article 4bis“ de la Directive les préjudices sont couverts par le fonds de garantie de l'Etat membre qui est l'Etat de situation du risque au sens de l'article 25 paragraphe 2 nouveau point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

- Le deuxième tiret du paragraphe 2 définit la nouvelle mission du Fonds issue de l'article 4 paragraphe 4 „Article 4bis“ de la Directive dans le sens qu'il doit également régler les préjudices résultant d'un accident causé sur le territoire d'un autre Etat membre par un véhicule d'importation à destination du Grand-Duché pendant les trente jours qui suivent la mise à disposition ou l'expédition du véhicule à l'acheteur, lorsque la responsabilité civile à laquelle un tel accident donne lieu n'est couverte ni par une assurance conforme à la présente loi ni par un bureau national d'assurance au sens de l'article 1er paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE.

- b) Le point b) est basé sur l'article 1er paragraphe 3) point b) de la Directive modifiant l'article 4 point b) de la directive 72/166/CEE.

L'article en question de la directive 72/166/CEE permet à chaque Etat membre de déroger à l'obligation d'assurance pour certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale (véhicules à vitesse réduite, certaines machines à moteur ...); option transposée par le Luxembourg à l'article 4 du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 en exemptant de l'obligation d'assurance tous les véhicules automoteurs d'un poids propre inférieur à 400 kg et destinés

principalement à exécuter des travaux et tous les véhicules automoteurs dépassant un poids propre de 400 kg circulant à une vitesse égale ou inférieure à 35 km/heure sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter.

Suite à l'élimination des contrôles aux frontières intérieures de la Communauté, il n'est cependant plus possible pour les Etats membres de vérifier systématiquement à l'entrée de véhicules étrangers sur leur territoire, si ces véhicules sont assurés et si donc l'indemnisation des victimes d'accidents causés par ces véhicules sur leur territoire est garantie.

Afin de veiller à ce que soient dûment indemnisées les victimes d'accidents causés par ces véhicules à l'étranger et dans l'Etat membre où le véhicule est habituellement stationné, les Etats membres devront traiter les victimes d'accidents causés par ces véhicules de la même manière que les victimes d'accidents causés par des véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance. Conformément à l'article 1er paragraphe 3 point b) de la Directive, le nouveau paragraphe 2-1 prévoit que le Fonds de Garantie Automobile luxembourgeois est tenu de réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule ayant son stationnement habituel au Luxembourg et exempté de l'obligation d'assurance ou par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un autre Etat membre et porteur d'une plaque spéciale ou exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 point b) de la directive 1972/166/CEE.

La Directive prévoit ensuite que l'organisme d'indemnisation qui intervient en faveur de victimes d'un accident causé par un véhicule bénéficiant de la dérogation, pourra faire valoir son droit auprès du fonds de garantie de l'Etat membre où le véhicule est habituellement stationné et qui a accordé la dérogation. Cette disposition est reprise dans les nouveaux articles 25-1 et 25-2 du règlement grand-ducal sur l'assurance RC-VTA.

- c) Le point c) basé sur l'article 4 paragraphe 5) de la Directive modifie le paragraphe 6 de l'article 16 de la loi de 2003 en ce sens que le Fonds en tant qu'organisme d'information doit fournir les informations spécifiées non seulement à la personne lésée mais à toute personne impliquée dans l'accident. Le texte entend ainsi donner aux éventuels témoins, représentants ou mandataires de la personne lésée la possibilité d'obtenir les informations nécessaires auprès du Fonds.
4. Le paragraphe 4 met à jour les références incluses dans les articles 18 et 22 afin de tenir compte de l'introduction du nouveau point 2-1 par le paragraphe 3 point b) de l'article 2 du présent avant-projet de loi.

#### *Article 3 – Entrée en vigueur*

L'article 3 dispose que les nouvelles missions du Fonds de Garantie Automobile, qui sont nées de la 5e Directive RC-VTA ne s'appliqueront qu'aux accidents survenus après le 9 juin 2007.

5653/01



**N° 5653<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI****portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(6.3.2007)

Par dépêche du 6 décembre 2006, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous rubrique. Le projet, élaboré par le ministre du Trésor et du Budget, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une note du Directeur du Commissariat aux assurances au ministre du Trésor et du Budget.

Le Conseil d'Etat ne s'était pas encore vu communiquer l'avis de la Chambre de commerce à la date d'émission du présent avis.

Le projet de loi a pour objet de transposer dans le droit national la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs, dite „5e directive R.C. Autos“.

Il s'avère que la Chambre des députés a anticipé sur cette 5e directive R.C. Autos, puisque les montants minima de couverture de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile (1 million d'euros par victime ou 5 millions d'euros par sinistre, et 1 million d'euros par sinistre pour les dommages matériels) sont d'ores et déjà réalisés dans la législation luxembourgeoise qui prévoit le principe de couverture illimitée. Il en va de même du système de règlement rapide des sinistres pour les victimes „visitantes“ ayant subi une lésion du fait d'un sinistre sur le territoire d'un Etat membre autre que celui de leur résidence habituelle, le Luxembourg ayant décidé, à l'occasion de la transposition de la „4e directive R.C. Autos“, de faire bénéficier du régime de règlement rapide toutes les victimes, sans distinction suivant que le sinistre s'est produit en territoire étranger ou sur le territoire national.

L'obligation de transposer ne vise dès lors plus que les mesures portant sur

- a) la restriction de la faculté des Etats membres de limiter la réparation des dommages matériels causés par un véhicule non identifié,
- b) l'allègement de l'obtention d'une assurance couvrant un véhicule importé d'un Etat membre dans un autre avant son immatriculation dans l'Etat membre de destination,
- c) l'obligation faite aux entreprises d'assurance à émettre une attestation de sinistralité également en cours de contrat,
- d) l'obligation faite aux Etats membres de faire indemniser par un fonds de garantie les victimes des sinistres occasionnés sur son territoire par un véhicule bénéficiant d'une dérogation à l'obligation d'assurance ou portant une plaque spéciale, fausse ou illégale.

La mesure mentionnée sub a) ci-dessus sera réalisée par le truchement d'un règlement grand-ducal trouvant son fondement formel dans le texte de la future loi résultant du projet sous avis.



Seules les mesures mentionnées sous b), c) et d) ci-dessus sont donc transposées par le texte sous examen.

Au-delà des dispositions nécessaires à la transposition de la directive, le projet de texte sous avis procède à des modifications mineures de la législation luxembourgeoise qui ont pour but de faire correspondre les textes de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances et de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile de véhicules automoteurs.

Sort de ce cadre le seul texte de *l'article 2*, paragraphe 2. Les auteurs du projet de loi entendent confier à l'avenir la détermination des limites ainsi que les conditions d'une assurance RC-VTA au pouvoir réglementaire, ceci dans le souci d'accélérer la réponse aux changements qui pourront se produire sur le marché de l'assurance. A cet effet, l'article 6 de la loi du 16 avril 2003 créera la base habilitante nécessaire à l'intervention du pouvoir réglementaire.

Alors que la directive 2005/14/CE oblige les Etats membres à faire entrer en vigueur au plus tard le 11 juin 2007 les mesures découlant de la transposition de la directive, les auteurs du projet de loi prévoient pour certaines de ces mesures (missions du Fonds de Garantie Automobile) qu'elles ne s'appliqueront qu'aux accidents survenus après le 9 juin 2007. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il d'inscrire à l'article 3 la date du „10 juin 2007“ au lieu de celle du „9 juin 2007“ – solution qui garantira que tous les accidents qui se produiront à partir de 00.00 heures du 11 juin seront couverts par le texte.

Sous bénéfice de l'observation qui précède, le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec le texte du projet de loi.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 6 mars 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

5653/02

N° 5653<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2006-2007

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES FINANCES  
ET DU BUDGET**

(3.5.2007)

La Commission se compose de: M. Laurent MOSAR, Président; M. Norbert HAUPERT, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Ben FAYOT, Gast GIBERYEN, Charles GOERENS, Claude MEISCH, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Lucien THIEL et Michel WOLTER, Membres.

\*

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 18 décembre 2006 par Monsieur le Ministre du Trésor et du Budget.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 6 mars 2007.

Lors de sa réunion du 20 avril 2007, la Commission des Finances et du Budget a désigné M. Norbert HAUPERT comme rapporteur et examiné le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat.

Le projet de rapport fut analysé et adopté au cours de la réunion du 3 mai 2007.

\*

L'objet principal du projet de loi sous rubrique consiste à transposer en droit luxembourgeois la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2005 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du Conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs. Les négociations de cette directive, communément appelée 5e directive R.C. Autos, ont été finalisées par les responsables de notre Commissariat aux Assurances avec les membres du Parlement Européen et la directive a été adoptée par le Conseil Européen et le Parlement sous présidence luxembourgeoise. Dans la foulée de la transposition de cette directive, le projet de loi entend modifier:

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances, ainsi que
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

C'est pour la cinquième fois que l'Union Européenne s'est attelée à l'actualisation et l'amélioration des règles régissant l'assurance automobile. Ce rapprochement des législations des Etats membres dans

le domaine en question doit par ailleurs contribuer à concrétiser la libre circulation des personnes et des véhicules dans l'Union Européenne et à réaliser le marché commun.

Rappelons que la loi du 16 avril 2003 avait transposé en droit luxembourgeois la 4e directive R.C. Autos (2000/26/CE) qui avait pour objectif principal l'accélération et la simplification du règlement des sinistres dans le domaine de la responsabilité automobile dont sont victimes des personnes qui ne résident pas dans l'Etat dans lequel s'est produit l'accident. A cet effet la directive imposait aux compagnies d'assurance

- de désigner dans chaque Etat membre un représentant chargé du règlement du sinistre causé par un de leurs clients à une personne résidant dans cet Etat membre du fait d'un accident survenu dans un autre Etat membre;
- de prendre position sur les revendications de la victime dans un délai de trois mois de la date de la présentation de la demande de revendication.

Par ailleurs elle exigeait des Etats membres de créer un organisme d'indemnisation suppléant à l'absence de représentants des compagnies d'assurance, ainsi qu'un organisme d'information à disposition des victimes d'accidents, et de prévoir des sanctions à l'égard des entreprises d'assurance qui ne se sont pas conformées aux dispositions de la directive.

Il est bon de rappeler que le Grand-Duché a été un des premiers pays à rendre obligatoire l'assurance responsabilité civile de conducteurs de véhicules automoteurs et dispose dès lors depuis bien longtemps d'une législation bien équilibrée dans ce domaine, contenant déjà bon nombre des dispositions des directives successives qui n'avaient donc plus besoin d'être transposées en droit national.

La 5e directive, quant à elle, entend faciliter l'accès des conducteurs à l'assurance R.C. et renforcer la protection offerte aux victimes. A cet effet, elle propose des mesures à prendre par les Etats membres notamment dans huit domaines différents:

1. Actualiser les montants minima de couverture des sinistres résultant de la circulation des véhicules automoteurs

Ces montants n'ont plus été adaptés depuis les années 1980. La directive prescrit que dans tous les pays membres, la couverture des dommages corporels doit s'élever à au moins 1 million d'euros par victime ou à 5 millions d'euros par sinistre. Pour les dommages matériels, la directive prévoit une couverture minimale de 1 million d'euros indépendamment du nombre de victimes.

Une transposition de cette disposition ne s'avère pas nécessaire, puisque les montants minima de couverture de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile sont d'ores et déjà réalisés dans la législation luxembourgeoise qui prévoit le principe de la couverture illimitée tant pour les dommages corporels que pour les dommages matériels. Notons que le Luxembourg est encore un des rares pays européens à prévoir une garantie illimitée en matière de dommages causés par un accident de voiture. Cette disposition, aussi intéressante puisse-t-elle paraître pour les assurés et les victimes, soumet les compagnies d'assurance à une pression non négligeable de la part de leurs réassureurs internationaux devenus réticents à accepter des couvertures illimitées au risque de voir leur „rating“ se dégrader.

La législation luxembourgeoise prévoit par contre des limitations de couverture pour des dommages résultant d'actes de terrorisme, de participation à des courses et concours ainsi que des dégâts matériels provoqués par incendie, jet de flamme ou explosion.

Le projet de loi entend confier à l'avenir la détermination des limites ainsi que les conditions d'une assurance RC-VTA au pouvoir réglementaire, ceci dans le souci d'accélérer la réponse aux changements qui pourront se produire sur le marché de l'assurance. A cet effet, l'article 6 de la loi du 16 avril 2003 créera la base habilitante nécessaire à l'intervention du pouvoir réglementaire (article 2, paragraphe 2) du projet sous rubrique).

2. Extension de la procédure de règlement rapide des sinistres également aux accidents qui surviennent dans l'Etat de résidence de la victime

La 4e directive R.C. Autos visait avant tout à accélérer et à simplifier le règlement des sinistres dans le domaine de la responsabilité civile automobile dont sont victimes des personnes qui ne résident pas dans l'Etat dans lequel s'est produit l'accident. Afin d'éviter une discrimination à rebours pour les résidents luxembourgeois victimes d'un accident qui s'est produit sur le territoire du Grand-Duché, le législateur avait déjà étendu en 2003 la portée de la loi aux accidents qui ont lieu dans notre pays. Il n'y a de ce fait plus lieu de transposer les dispositions afférentes de la 5e directive R.C. Autos qui à son tour remédie à la discrimination introduite à l'époque.

3. Obligation d'indemnisation des dommages matériels en cas d'accident causé par un véhicule non identifié.

Une autre nouveauté de la législation européenne consiste dans l'indemnisation par le Fonds de Garantie Automobile des dommages matériels en cas d'accident avec un véhicule non identifié – en cas de délit de fuite par exemple – au cours duquel la victime encourt des lésions „importantes“. Sont considérées comme lésions importantes, celles ayant entraîné une invalidité permanente de la victime, ou nécessité une hospitalisation d'au moins trois jours. Jusqu'à présent, seuls les dommages corporels étaient indemnisés.

Le projet de loi pose les bases pour un règlement grand-ducal transposant cette obligation en droit national.

Il s'agit de préciser que le législateur ne fera pas usage de la faculté réservée par la directive aux Etats membres de prévoir une franchise d'un montant maximum de 500 euros qui peut être imposée à la victime des dommages matériels.

4. Facilité pour l'obtention d'une assurance couvrant les risques d'un véhicule importé

Actuellement, la règle générale déterminant le pays dans lequel le risque est situé exige qu'un véhicule importé d'un Etat membre dans un autre Etat membre doit être couvert, avant son immatriculation définitive dans l'Etat d'importation, par une police souscrite auprès d'un assureur autorisé dans l'Etat membre d'exportation. Procédure compliquée puisqu'il n'était pas évident pour un acheteur de se faire procurer une police d'assurance auprès d'une compagnie autorisée dans le pays d'origine de la voiture. La directive prévoit que l'Etat membre de destination du véhicule devra à présent être considéré comme Etat de situation du risque, permettant ainsi à une entreprise d'assurance de l'Etat de destination à assurer le véhicule. Cette nouvelle disposition a comme corollaire que le Fonds de Garantie de l'Etat membre de destination du véhicule sera chargé de l'indemnisation des victimes pour une période de trente jours dès acceptation par l'acheteur de la livraison du véhicule, si le véhicule ne fait pas encore l'objet d'une assurance responsabilité civile et ce, même si le véhicule n'y a pas encore été officiellement immatriculé.

La nouvelle disposition de la directive est transposée en droit national par le biais d'un point c) nouveau au paragraphe 2 de l'article 25 de la loi modifiée du 6 décembre 1991, disposant que l'Etat dans lequel le risque est situé (et par conséquent qui doit être pris en charge par le Fonds de Garantie de cet Etat) est, pour les véhicules expédiés d'un Etat membre dans un autre Etat membre, dès acceptation de la livraison par l'acheteur, l'Etat de destination et ce pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'Etat membre de destination.

5. Obligation pour les Etats membres de faire indemniser par un Fonds de Garantie les victimes des sinistres occasionnés sur son territoire par un véhicule bénéficiant d'une dérogation à l'obligation d'assurance

L'article 4 du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 exempte de l'obligation d'assurance tous les véhicules automoteurs d'un poids propre inférieur à 400 kg et destinés principalement à exécuter des travaux et tous les véhicules automoteurs dépassant un poids propre de 400 kg circulant à une vitesse égale ou inférieure à 35 km/h sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter.

La 5e directive exige que les victimes d'accidents causés par ces véhicules soient traitées de la même manière que celles d'accidents causés par des véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance. L'article 2, point 3 b) paragraphe 2-1 du présent projet de loi, impose au Fonds de garantie automobile luxembourgeois l'obligation de réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché par un véhicule ayant son stationnement habituel au Luxembourg et exempté de l'obligation d'assurance ou par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un autre Etat membre et porteur d'une plaque spéciale ou exempté de l'obligation d'assurance.

6. Obligation pour le Fonds de Garantie de fournir les informations spécifiées non seulement aux victimes d'un accident mais à toute personne y impliquée

Cette obligation engendre une modification du paragraphe 6 de l'article 16 de la loi du 16 avril 2003 fixée par l'article 2 point 3 c) du projet de loi sous rubrique. La disposition entend ainsi donner aux éventuels témoins, représentants ou mandataires de la personne lésée la possibilité d'obtenir les informations nécessaires auprès du Fonds.

7. Obligation pour les compagnies d'assurance à délivrer à leurs clients une attestation de sinistralité également en cours de contrat

Cette obligation permet à un assuré désireux de changer de compagnie d'assurance de disposer d'une attestation de sa sinistralité pour pouvoir entrer en négociation tarifaire avec un nouvel assureur avant même d'avoir résilié son ancien contrat. L'attestation devra être fournie dans les quinze jours de la demande.

Cette obligation est insérée à l'article 12 du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril de la même année relative à l'assurance accident automobile.

8. Permettre aux succursales situées à l'étranger des compagnies d'assurance de devenir représentants de leur entreprise dans les autres Etats membres dans la branche R. C. Autos.

A cet effet, l'article 1er point 3 d) entend modifier le paragraphe 3 alinéa 4 de l'article 73 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

La 5e directive oblige les Etats membres à faire entrer en vigueur les mesures découlant de la transposition de la directive au plus tard le 11 juin 2007. Le Conseil d'Etat relève que certaines des nouvelles missions du Fonds de garantie automobile ne s'appliqueront qu'aux accidents survenus après le 9 juin 2007. Aussi la Haute Corporation propose-t-elle de fixer la date d'entrée en vigueur de la loi au 10 juin 2007 au lieu du 9 juin 2007 prévue par l'article 3 du projet. Ceci garantirait que tous les accidents qui se produiront à partir de 00.00 heures du 11 juin seraient couverts par la loi. La Commission parlementaire se rallie à cette proposition.

\*

Au-delà des dispositions concernant la transposition de la 5e directive, le projet de loi sous rubrique procède encore à des modifications mineures de notre législation qui ont pour but de faire correspondre les textes de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances et de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile de véhicules automoteurs.

\*

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Finances et du Budget recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit:

\*

**TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

**PROJET DE LOI**

**portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

**Art. 1er.– Modifications de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances**

La loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances est modifiée comme suit:

1. A l'article 15, paragraphe 4, premier alinéa, les termes „Fonds Commun de Garantie Automobile“ sont remplacés par les termes „Fonds de Garantie Automobile“.
2. A l'article 25, le paragraphe 2 est modifié comme suit:
  - a) il est inséré entre les points b) et c) actuels un point c) nouveau libellé comme suit:
 

„c) par dérogation à la lettre b), l'Etat de destination, lorsque l'assurance est relative à des véhicules au sens de l'article 1er lettre a) de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, expédiés d'un Etat membre dans un autre et dès acceptation de la livraison par l'acheteur, pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'Etat membre de destination;“
  - b) les points c) et d) actuels deviennent les points d) et e) nouveaux
  - c) au point e) nouveau, la référence aux points a), b) et c) est remplacée par la référence aux points a), b), c) et d).
3. L'article 73 est modifié comme suit:
  - a) au paragraphe 1, 1er tiret, le mot „Commun“ est supprimé
  - b) au paragraphe 1, 2e tiret, l'expression „R.C. – Automobile“ est remplacée par l'expression „R.C. véhicules terrestres automoteurs“
  - c) au paragraphe 2, la référence à la „loi modifiée du 7 avril 1976“ est remplacée par celle relative à „la loi modifiée du 16 avril 2003“
  - d) au paragraphe 3, 4e alinéa, le début de phrase „Le représentant ne se livre à aucune opération d'assurance directe pour le compte de ladite entreprise et“ est supprimé
  - e) au deuxième tiret du paragraphe 4, le mot „Commun“ est supprimé.

**Art. 2.– Modifications de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs**

La loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est modifiée comme suit:

1. L'article 1er point 1) est remplacé par le texte qui suit:
 

„1) „Territoire où le véhicule a son stationnement habituel“:

  - le territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé de manière permanente ou temporaire;
  - ou
  - dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurances ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'Etat où cette plaque ou signe distinctif 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;
  - ou

- dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'Etat dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre par un bureau national d'assurance conformément à l'article 2 paragraphe 2 premier tiret de la directive 72/166/CEE ou par un fonds de garantie conformément à l'article 1er paragraphe 4 de la directive 84/5/CEE,“
2. L'article 6 est remplacé par le texte qui suit:
- „**Art. 6.**– La garantie doit être accordée dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal.“
3. L'article 16 est modifié comme suit:
- a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte qui suit:
    - „2. de réparer les préjudices résultant d'un accident dont la responsabilité civile à laquelle il donne lieu n'est couverte ni par une assurance conforme à la présente loi ni par un bureau national d'assurance au sens de l'article 1er paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE
      - si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg et qu'il n'est pas pris en charge par le fonds de garantie de l'Etat membre qui est l'Etat de situation du risque au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances
      - ou
      - si l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et a été causé par un véhicule dont le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat de situation du risque au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;“
  - b) il est inséré entre les paragraphes 2 et 3 un paragraphe 2-1 nouveau de la teneur suivante:
    - „2-1. de réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 points a) et b) du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la présente loi ou de l'article 4 point b) de la Directive 1972/166/CEE;“
  - c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte qui suit:
    - „6. d'informer sur demande, et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un Etat membre et survenu au cours des sept dernières années:
      - a) du nom et de l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident,
      - b) du numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule,
      - c) du nom et de l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurances dans l'Etat de résidence de la personne lésée
 si la personne lésée réside au Grand-Duché de Luxembourg ou si le véhicule ayant causé l'accident a son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg ou si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg.
 

Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire ou du détenteur déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations.“
4. Aux articles 18 et 22, la référence aux „points 1, 2, 3 et 4“ est remplacée par la référence „aux points 1 à 4“.



**Art. 3.– *Entrée en vigueur***

Les dispositions de l'article 1er paragraphe 2 et de l'article 2 paragraphe 3 points a) et b) ne s'appliquent qu'aux accidents survenus après le 10 juin 2007.

Luxembourg, le 3.5.2007

*Le Rapporteur,*  
Norbert HAUPERT

*Le Président,*  
Laurent MOSAR

Service Central des Imprimés de l'Etat

5653/03

**N° 5653<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2006-2007

---

---

**PROJET DE LOI****portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(22.5.2007)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 15 mai 2007 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI****portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**

- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
- la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 8 mai 2007 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 6 mars 2007;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 22 mai 2007.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5653

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 91**

**13 juin 2007**

---

**Sommaire**

**ASSURANCE DE LA RESPONSABILITE CIVILE RESULTANT DE LA  
CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOTEURS**

- Loi du 1<sup>er</sup> juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant**
- la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances;
  - la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ..... page **1776**