

**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.