



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2008/2
21 janvier 2008

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-quatrième session
Genève, 26-28 mars 2008
Point 4 j) de l'ordre du jour provisoire

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

Assurance automobile

Note du secrétariat¹

1. Il est soumis ci-après au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) une proposition concernant l'assurance automobile reçue de la Fédération de Russie conformément à l'annonce faite par le Président du WP.1 à la cinquante-troisième session du Groupe de travail (voir le paragraphe 17 du rapport ECE/TRANS/WP.1/113).
2. Une fois que cette proposition aura été reçue par le WP.1, elle sera insérée dans le chapitre 2 de la nouvelle version de la R.E.1.

¹ Le présent document a été présenté tardivement pour raisons techniques.

R.E.1

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

...

2.5 **Assurance responsabilité civile obligatoire pour les propriétaires de véhicules (influence économique sur les auteurs d'infractions)**

2.5.1 **Problématique**

L'expérience d'un certain nombre de pays montre clairement que des influences multiples sur les auteurs d'infractions au Code de la route sont particulièrement efficaces. Cette multiplicité d'influences s'obtient en associant des sanctions pénales et administratives à des contraintes économiques.

À cette fin, le principe de l'assurance responsabilité civile est largement appliqué aux propriétaires de véhicules. Ce type d'assurance permet, en premier lieu, de garantir à toutes les victimes d'accidents de la circulation la réparation du préjudice vital, sanitaire et matériel subi du fait de l'accident et, en deuxième lieu, d'exercer une influence économique sur les conducteurs auteurs d'un tel préjudice, sous la forme d'une modification du coût de l'assurance.

Dans de nombreux pays, outre l'assurance responsabilité civile volontaire, la législation fait obligation à tout propriétaire de véhicule de souscrire un contrat d'assurance responsabilité civile en cas de préjudice infligé à des tiers dans le cadre de l'utilisation du véhicule.

Le niveau des exigences en matière d'assurance responsabilité civile des propriétaires de véhicules peut varier, mais leur principal objectif est de protéger les intérêts des usagers de la route et de contraindre les conducteurs au respect du Code de la route.

Dans le contexte de l'assurance responsabilité civile des propriétaires de véhicules, le système des coefficients de bonus-malus utilisé par les compagnies d'assurance pour calculer le montant des primes constitue un outil important de contrainte économique.

Ces coefficients réduisent ou augmentent le montant de la prime par rapport au tarif de base auquel l'assuré est soumis au moment de la signature du contrat.

Le coefficient à la baisse (bonus) s'applique lorsque le conducteur n'a été à l'origine d'aucun accident de la circulation pendant toute la durée du contrat précédent, et le coefficient à la hausse (malus) s'applique dans le cas contraire.

L'analyse de l'expérience de l'utilisation des coefficients bonus-malus montre que ce système influence favorablement le comportement des conducteurs en les incitant à conduire plus prudemment et à respecter le Code de la route. Du point de vue socioéconomique, l'utilisation de ce système se traduit par une diminution du nombre d'accidents de la circulation et par une diminution du nombre de blessés et de morts.

C'est pourquoi, dans un certain nombre de pays, sont désormais pris en compte non seulement les accidents provoqués antérieurement par le conducteur mais aussi les infractions graves au Code de la route.

Les infractions graves au Code de la route étant la principale cause des accidents de la circulation, leur prise en compte permet d'évaluer précisément le niveau de risque potentiel d'accident et le niveau de formation des conducteurs.

Les infractions graves en question sont, notamment, la conduite en état d'ébriété, les dépassements importants de la vitesse autorisée, ou encore l'inobservation de l'arrêt imposé par un feu de circulation.

Il convient de noter que cette comptabilisation ne peut avoir une influence bénéfique sur les auteurs d'infractions au Code de la route que s'il existe des bases de données nationales recensant les conducteurs ayant commis des infractions graves de cette nature. L'efficacité est optimale lorsque sont utilisées les informations en possession des compagnies d'assurance lors du calcul des primes.

Dans le même temps, les compagnies d'assurance communiquent des données sur les accidents de la circulation provoqués par les conducteurs qui ne sont pas enregistrés par la police de la route, mais qui ont donné lieu à des indemnisations.

Il existe une autre mesure de contrainte économique sur les auteurs d'infractions. Lorsqu'un accident résulte d'une infraction grave (conduite en état d'ébriété, défaut de permis et autres), la compagnie d'assurance est en droit d'intenter une action récursoire contre le responsable.

En d'autres termes, après avoir indemnisé la victime, la compagnie d'assurance est en droit d'intenter un recours contre le responsable de l'accident pour obtenir réparation au titre des dépenses engagées.

2.5.2 Recommandations

Au vu de ce qui précède, il est recommandé de prendre les mesures ci-après:

1. Inscrire dans la législation nationale des dispositions faisant obligation aux propriétaires de véhicules de souscrire un contrat d'assurance responsabilité civile en cas de préjudice vital, sanitaire et matériel infligé à des tiers.
2. Créer des fichiers nationaux informatisés recensant les conducteurs coupables d'infractions graves au Code de la route telles que:
 - Conduite sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments;
 - Dépassement important de la vitesse autorisée;
 - Inobservation de l'arrêt imposé par un feu de circulation;
 - Infractions graves aux règles relatives au franchissement de passages à niveau;
 - Circulation à contresens.

3. Donner aux compagnies d'assurance la possibilité de communiquer aux fichiers informatiques nationaux des informations relatives aux dossiers qu'elles ont traités et d'obtenir des informations leur permettant de déterminer le montant de la prime dû au titre de l'assurance responsabilité civile en tenant compte de la commission éventuelle d'infractions graves au Code de la route par le conducteur du véhicule considéré aux fins du contrat.
