



Conseil économique et social

Distr. générale
5 août 2020
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

115^e session

Genève, 14-16 octobre 2020

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Facilitation du transport routier international :

Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

Facilitation du transport routier international

Rapport de la Secrétaire générale du Conseil des Bureaux

Document soumis par le Conseil des Bureaux

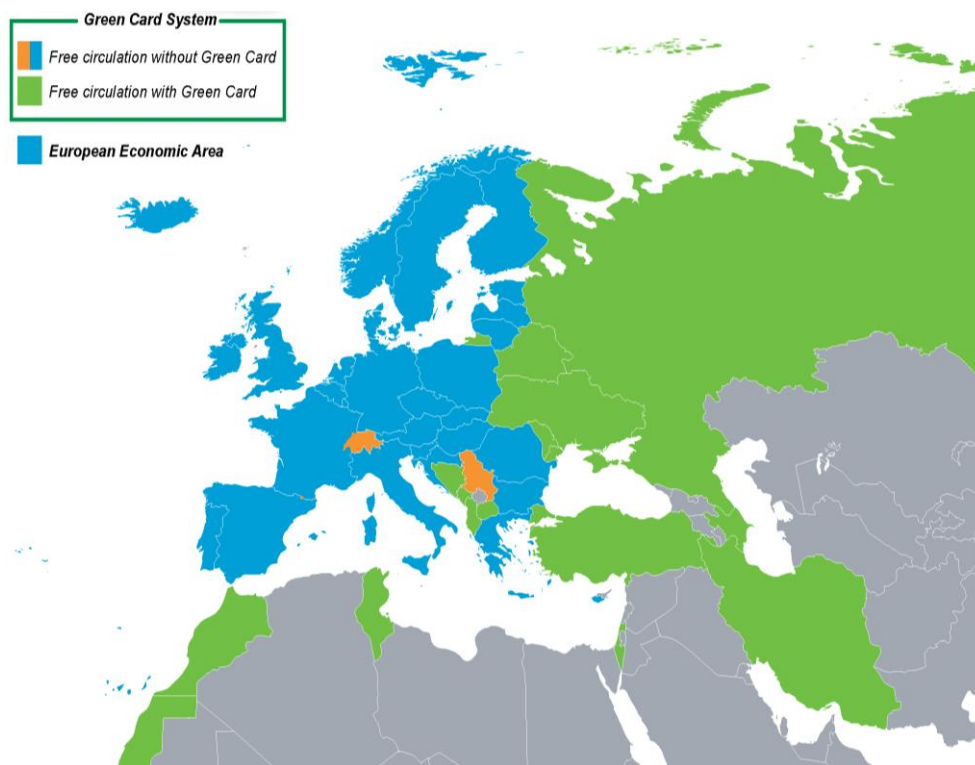
Le présent document, soumis par le Conseil des Bureaux, est le rapport annuel de la Secrétaire générale du Conseil des Bureaux au Groupe de travail des transports routiers (SC.1).



Rapport de la Secrétaire générale du Conseil des Bureaux

1. Cette année, la cinquante-quatrième Assemblée générale du Conseil des Bureaux devait se tenir à Belgrade les 4 et 5 juin, mais a dû être reportée en raison des mesures de lutte contre la COVID-19 et sera organisée le 24 septembre 2020 par voie électronique. Le présent rapport a été établi à partir des rapports écrits des différents comités et groupes de travail. Il couvre les principales questions traitées par le Conseil des Bureaux au cours des douze derniers mois.

I. Chiffres clefs



2. Le système de la carte verte est en vigueur dans 48 pays et compte 47 membres.
3. Le système concerne plus de 450 millions de véhicules (source : Bureaux membres du Conseil des Bureaux et autres sources, 2013-2015).
4. Le système traite plus de 470 000 accidents transfrontières chaque année (source : Bureaux membres du Conseil des Bureaux, estimations de 2018).
5. Les flux nets de trésorerie du système s'élèvent à environ 1,5 milliard d'euros par an (estimation sommaire, établie à partir du nombre d'accidents signalés par les Bureaux membres et couverts par la carte verte, ainsi que d'estimations du montant moyen des demandes de remboursement).
6. Au total, environ 1 500 sociétés proposant des contrats d'assurance responsabilité civile automobile participent au système de la carte verte (source : Conseil des Bureaux, 2017).

II. Stabilité financière

7. Au cours de l'année écoulée, la préservation de la stabilité financière du système de la carte verte est restée l'une des grandes missions du Conseil des Bureaux. La diversité inhérente au système, les interdépendances régionales entre marchés et l'intégration

toujours plus poussée de ceux-ci, conjuguées à certaines évolutions du marché dans différents pays, ont rendu cette tâche complexe et délicate.

8. Dans plusieurs pays membres, l'insolvabilité ou les difficultés financières de certaines sociétés proposant des contrats d'assurance responsabilité civile automobile ont continué de faire obstacle au bon fonctionnement du système et, par conséquent, à la protection des victimes de la circulation routière transfrontière. Le problème était particulièrement aigu dans les cas où un assureur en difficulté financière opérait sur plus d'un marché au sein de l'Espace économique européen, en vertu de la liberté d'établissement ou de la liberté de prestation de services. Dans de telles situations, il s'avère souvent que le principe du contrôle par le pays d'origine limite la flexibilité et la réactivité des pays d'accueil, et donc leur capacité à contrôler efficacement les entités actives sur leur territoire en vertu des libertés susmentionnées, en particulier lorsque les entités en question n'effectuent pas de transactions (importantes) dans le pays d'origine et que l'essentiel de leur portefeuille provient d'un ou de plusieurs pays d'accueil.

9. Si ce phénomène ne concernait pas une région en particulier et touchait notamment certains marchés européens « matures », la plupart des autres menaces à plus large échelle pour la stabilité financière du système de la carte verte étaient concentrées dans une même région géographique, à savoir l'Europe du Sud-Est et les pays voisins.

10. Dans notre précédent rapport annuel, nous avons décrit le système d'appels en garantie appliqué par les Bureaux membres du système de la carte verte, qui est un moyen officiel d'invoquer les garanties prévues par le système de la carte verte et constitue un indicateur important de la discipline financière des acteurs présents sur les marchés des pays membres. En cas d'accident transfrontière impliquant un véhicule étranger, dont le conducteur est le responsable, la partie chargée du traitement du sinistre dans le pays où a eu lieu l'accident (le Bureau « gestionnaire » ou le « correspondant » à l'étranger de l'assureur du véhicule dont le conducteur est responsable) indemnise la victime et demande remboursement à l'assureur responsable (ou, en l'absence de celui-ci, au Bureau « garant » du pays où est immatriculé le véhicule dont le conducteur est responsable). Si l'assureur ne rembourse pas le montant de l'indemnisation, la partie chargée du traitement du sinistre peut invoquer la garantie du Bureau dont cet assureur est membre en émettant un appel en garantie.

11. Le nombre de ces appels en garantie a été exceptionnellement élevé ces dernières années : il a considérablement augmenté en 2018 déjà et la tendance s'est poursuivie en 2019 et en 2020. Avant 2018, le nombre annuel d'appels en garantie oscillait entre 1500 et 2000, pour un montant total de 5 à 7 millions d'euros. En 2018, il s'est élevé à plus de 7 500, un niveau sans précédent, pour un montant total de plus de 27 millions d'euros. En 2019, il a passé la barre des 10 000 et le montant des sommes réclamées a dépassé 33 millions d'euros. Vers la mi-2020, les Bureaux gestionnaires avaient déjà émis plus de 5 000 appels en garantie pour un montant total de plus de 22 millions d'euros.

12. Depuis 2019, la grande majorité de ces appels en garantie concerne deux pays d'Europe du Sud-Est, la Bulgarie et la Roumanie. Le manque de discipline financière de certains assureurs de ces pays, notamment d'assureurs détenant d'importantes parts des marchés locaux de l'assurance responsabilité civile automobile, ainsi que le non-respect par ces assureurs de leurs obligations financières dans les délais, ont non seulement fait peser une pression disproportionnée sur les Bureaux bulgare et roumain, mais aussi entraîné des difficultés à long terme pour de nombreux autres Bureaux, qui ont eu du mal à recouvrer les montants dus. Les Bureaux de l'Allemagne, de l'Italie et de la Belgique, pour ne citer que ces derniers, étaient parmi les principaux créanciers du Bureau bulgare dans la plupart de ces cas de remboursements versés en retard ou non versés.

13. Compte tenu du caractère récurrent et potentiellement systémique du problème en Bulgarie, le Conseil a placé le Bureau bulgare sous le statut de « Bureau suivi », qui implique un suivi étroit et continu de la situation financière de l'entité et de sa discipline financière, ainsi que des exigences supplémentaires en matière de garanties financières, c'est-à-dire une garantie bancaire en faveur du Conseil des Bureaux, qui peut être utilisée pour couvrir les dettes du Bureau, notamment envers d'autres Bureaux, et la conclusion d'un traité de réassurance commun, qui couvre l'ensemble du marché en ce qui concerne les responsabilités liées à la carte verte et s'accompagne d'exigences strictes quant à sa

structure et aux réassureurs participants. La couverture de réassurance était en place au moment de l'élaboration du présent rapport. Au vu du montant important des dettes du Bureau bulgare envers d'autres Bureaux, qui correspond au montant des appels en garantie impayés, le Conseil des Bureaux envisage actuellement d'utiliser la garantie bancaire du premier pour rembourser les seconds.

14. Jusqu'à présent, les mesures prises par le Conseil des Bureaux à l'égard du Bureau roumain ont été moins sévères, le Comité de suivi du Conseil ayant jugé que ce Bureau disposait actuellement de liquidités suffisantes et avait mis en place des mécanismes satisfaisants de gestion des risques. En témoigne la relative discipline du Bureau, lequel s'efforce de payer les appels en garantie plus rapidement et a réduit la part de ses dettes. La situation demeure toutefois inquiétante, et le Conseil des Bureaux continue de suivre de près les résultats du Bureau roumain, ainsi que l'évolution du marché.

15. Comme il a déjà été souligné dans les précédents rapports, les outils dont dispose le Conseil des Bureaux pour rétablir la discipline financière et contraindre les différents acteurs du système à toujours respecter les règles sont malheureusement limités. À cet égard, le Conseil des Bureaux est fortement tributaire du potentiel et de la volonté d'autorégulation des marchés, ainsi que du pouvoir et de l'esprit d'initiative des autorités nationales de surveillance.

16. Dernier point, mais non le moindre, le Conseil des Bureaux exprime une nouvelle fois les préoccupations que lui inspire la position de la communauté internationale à l'égard de la République islamique d'Iran, qui n'a guère évolué, de sorte que les transactions transfrontières entre le Bureau de ce pays et les autres Bureaux membres du système de la carte verte (ou gestionnaires de sinistres) continuent de poser des difficultés en raison des sanctions internationales auxquelles le pays est soumis. La rapidité et la fluidité des transferts monétaires transfrontières étant essentielles au fonctionnement efficace du système de la carte verte, l'absence prolongée d'améliorations à cet égard continue de constituer un obstacle fâcheux pour l'organisation dans son ensemble.

III. Révision de la structure du Conseil des Bureaux à des fins d'optimisation de la coopération entre les Bureaux, les fonds de garantie et les organismes d'indemnisation

17. Le 15 janvier 2020, à l'occasion d'une assemblée générale extraordinaire, les Bureaux membres du système de la carte verte ont adopté les nouveaux statuts du Conseil des Bureaux, ainsi que des instructions permanentes et des dispositions transitoires.

18. L'objet de l'association ayant changé, les nouveaux statuts devaient être approuvés par le Ministre de la justice, et les nouveaux membres (fonds de garantie, organismes d'indemnisation et organismes d'information) ne pourront être admis qu'à l'occasion de la prochaine Assemblée générale, prévue le 24 septembre 2020.

19. Pour faciliter la compréhension de cette étape importante dans l'histoire du Conseil des Bureaux, il convient de rappeler les points ci-après.

20. Ces dernières années, le Conseil des Bureaux a non seulement assuré la gestion du système de la carte verte (pilier « carte verte »), mais également fourni des services de secrétariat et un appui administratif aux fonds de garantie, aux organismes d'indemnisation et aux organismes d'information des pays de l'Espace économique européen dans le cadre de la protection des visiteurs étrangers, telle qu'elle est prévue par la directive sur l'assurance automobile (pilier « protection des visiteurs »).

21. Pour accroître l'efficacité de ces tâches et améliorer encore la circulation routière internationale et la protection des victimes d'accidents transfrontières, le Conseil des Bureaux s'est attelé à l'intégration de ces organismes en son sein, en qualité de membres.

22. Ce projet de grande envergure a rendu inévitable la révision de la Constitution, ainsi que des structures d'organisation et de gestion du Conseil des Bureaux. À l'avenir, le Conseil d'administration, l'un des organes décisionnels du Conseil des Bureaux (l'autre étant l'Assemblée générale), sera composé non plus seulement de représentants de Bureaux

membres du système de la carte verte, mais également de représentants de fonds de garantie.

23. Toutefois, dans la nouvelle structure, les différents organismes (Bureaux membres et fonds de garantie) ne se prononceront pas conjointement sur les questions propres à l'un des deux piliers.

24. À l'avenir, l'organisation ne sera plus dirigée par un président élu par les Bureaux membres du système de la carte verte, mais par un collège présidentiel, qui sera composé d'un représentant des Bureaux des pays membres de l'Espace économique européen, d'un représentant des Bureaux des pays non membres de cet espace et d'un représentant des fonds de garantie.

IV. Questions concernant les membres

A. Arménie

25. La candidature du Bureau arménien des assureurs automobiles à l'adhésion au Conseil des Bureaux pose des difficultés en raison de la situation particulière du Haut-Karabakh. Le Conseil des Bureaux tient à respecter la position de l'Organisation des Nations Unies, selon laquelle le Haut-Karabakh fait partie intégrante du territoire de l'Azerbaïdjan.

26. À la suite de nombreux échanges avec le Bureau arménien et sur la base des avis reçus de l'Organisation des Nations Unies, le Conseil des Bureaux a décidé que la procédure d'adhésion de l'Arménie pouvait se poursuivre, sous réserve du respect des conditions suivantes :

- Les bases de données des véhicules immatriculés en Arménie doivent être distinctes de la base de données des véhicules immatriculés dans le Haut-Karabakh ;
- La séparation des bases de données doit être telle qu'il est impossible que des cartes vertes soient délivrées sous l'autorité du Bureau arménien à des propriétaires de véhicules immatriculés dans le Haut-Karabakh ;
- Le Conseil des Bureaux doit pouvoir contrôler la séparation des bases de données ;
- L'exigence selon laquelle des cartes vertes ne peuvent être délivrées sous l'autorité du Bureau arménien à des propriétaires de véhicules immatriculés dans le Haut-Karabakh devra faire l'objet d'une attention particulière au cours de la période transitoire qui précédera l'adhésion à part entière du Bureau arménien au Conseil des Bureaux.

27. Le Conseil des Bureaux continue de débattre de la question avec le Bureau arménien. Une simple séparation des bases de données pourrait s'avérer ne pas être la solution idéale, puisque celles-ci pourraient être fusionnées à nouveau à tout moment. Par conséquent, le principal objectif est l'exclusion totale de toute possibilité de délivrance de cartes vertes à des propriétaires de véhicules immatriculés dans le Haut-Karabakh.

28. Le Conseil des Bureaux continuera de coopérer avec le Bureau arménien, sur la base des conditions susmentionnées, en vue de la possible participation de l'Arménie au système de la carte verte.

B. Autres Bureaux candidats

29. Les Bureaux des trois pays ci-après ont également exprimé le souhait de participer au système de la carte verte et de devenir membres du Conseil des Bureaux :

- L'Algérie ;
- La Géorgie ;
- Le Kazakhstan.

30. La procédure d'adhésion de ces pays n'a guère progressé au cours des douze derniers mois.

V. Brexit : incidence sur le fonctionnement des Bureaux membres du système de la carte verte

31. À la suite de l'activation de l'article 50 du traité sur l'Union européenne et d'une longue période de négociations difficiles, le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne le 31 janvier 2020. Cette date a également marqué le début d'une période de transition, au cours de laquelle le droit de l'Union européenne continue de s'appliquer au Royaume-Uni. Cette période de transition se terminera le 31 décembre 2020. Le Royaume-Uni aurait pu en demander la prolongation avant le 1^{er} juillet 2020, mais ne l'a pas fait, de sorte qu'elle prendra inévitablement fin le dernier jour de l'année 2020. Si l'Union européenne et le Royaume-Uni ne parviennent pas à s'entendre sur un accord de libre-échange avant cette date, nous pourrions nous diriger vers un « Brexit dur ».

32. Peu après l'annonce des résultats du référendum sur le Brexit, le Conseil des Bureaux a créé un groupe de travail sur le Brexit, qu'il a chargé d'examiner les conséquences de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne par rapport au fonctionnement du système de la carte verte et à la directive européenne sur l'assurance automobile. Dans le cadre de ses activités, ce groupe de travail a toujours commencé par envisager le pire scénario et a analysé l'incidence d'un éventuel « Brexit dur ».

A. Incidence sur le système de la carte verte

1. Section II du Règlement intérieur – coopération entre les Bureaux sur la base de l'existence d'une carte verte valide

33. La coopération entre les Bureaux des assureurs automobiles sur la base de l'existence d'une carte verte valide ne devrait pas être fortement entravée par le Brexit. Elle se poursuivra comme auparavant et les victimes continueront d'être indemnisées.

34. Seul le modèle de la carte verte devra être adapté après le Brexit. Le Royaume-Uni n'apparaîtra plus dans le « bloc » des pays de l'Espace économique européen. Le Conseil des Bureaux a établi le nouveau modèle de la carte.

2. Section III du Règlement intérieur – coopération entre les Bureaux sur la base de la présomption d'assurance

35. Tous les Bureaux signataires de l'Accord multilatéral (ceux des 31 États membres de l'Espace économique européen, de l'Andorre, de la Serbie et de la Suisse), y compris le Bureau du Royaume-Uni, ont fait part de leur disposition à poursuivre leur coopération sur la base de cet accord et du mécanisme de la présomption d'assurance. Cette collaboration est assurément dans l'intérêt des victimes de la circulation routière.

36. Le Conseil des Bureaux souhaite éviter que le Brexit donne lieu à des contrôles inutiles d'assurance responsabilité civile automobile aux frontières entre le Royaume-Uni et les pays de l'Espace économique européen. Toutefois, sur ce point, il est tributaire de la bonne volonté de la Commission européenne et du Gouvernement britannique. Ce dernier s'est dit disposé à laisser les véhicules en provenance de l'Espace économique européen entrer sur le territoire du Royaume-Uni sans vérifier que les conducteurs disposent d'une carte verte valide, mais la Commission européenne n'a encore pris aucune mesure à cet égard.

3. Conséquences au regard de la directive européenne sur l'assurance automobile

37. Après le Brexit, les personnes en provenance du Royaume-Uni ne bénéficieront plus du mécanisme de protection des visiteurs prévu par la directive sur l'assurance automobile en cas d'accident dans un État membre de l'Espace économique européen. Il en sera de même pour les visiteurs en provenance de l'Espace économique européen en cas d'accident au Royaume-Uni.

38. Le Conseil des Bureaux et le Bureau des assureurs automobiles du Royaume-Uni s'efforceront de conclure des accords pour trouver une solution en ce qui concerne, à tout le moins :

- Les sinistres non encore traités à la fin de la période de transition (le 31 décembre 2020) ;
- Les conséquences des accidents causés par des véhicules non assurés ou non identifiés.

VI. Protection des données

39. Le Conseil des Bureaux assure un suivi permanent des règles de l'Union européenne sur la protection des données, informe ses membres de toute évolution et entend ainsi jouer un rôle de premier plan dans la préservation de la confidentialité des données. Les travaux consacrés à cette question sont menés par le Groupe de travail du Conseil sur la protection des données.

A. Divulgence d'informations et de documents

40. Le Groupe de travail sur la protection des données a conclu que tous les organes du Conseil des Bureaux chargés du traitement des sinistres devaient prendre en considération le principe de la minimisation des données. Le règlement général sur la protection des données n'interdit pas l'échange d'informations sensibles. Toutefois, seules les informations dont la divulgation est nécessaire doivent être échangées. Toutes les entités doivent procéder à une mise en balance, au besoin, avant de divulguer ou de solliciter des informations sensibles au sens des articles 9 et 10 du règlement.

41. Le Groupe de travail élabore actuellement, à l'intention de tous les organes du Conseil des Bureaux, une recommandation générale sur la limitation des échanges d'informations sensibles dans le cadre du traitement des sinistres.

1. Fraude

42. Le Groupe de travail sur la protection des données a récemment commencé à analyser le cadre juridique applicable aux activités de lutte contre la fraude, ainsi que les restrictions à l'échange d'informations entre les référents « fraude » des organes du Conseil des Bureaux.

43. Le Conseil des Bureaux attend qu'un avocat externe valide les résultats de cette analyse avant de les présenter à ses membres.

2. Messages électroniques envoyés par erreur

44. Le Groupe de travail sur la protection des données a conscience que des messages électroniques peuvent être envoyés ou reçus par erreur par les organes du Conseil des Bureaux. Il a donc élaboré une courte note d'information sur la marche à suivre lorsqu'un organe reçoit un message électronique qui semble avoir été envoyé par erreur. Selon cette note, l'organe destinataire doit non seulement supprimer le message, mais également informer l'expéditeur de l'erreur. Le Groupe de travail a aussi établi un projet de modèle succinct, que tous les organes du Conseil des Bureaux pourraient utiliser lorsqu'un message électronique leur est envoyé par erreur.

3. Brexit

45. Le Groupe de travail suit de près la question du Brexit. Le Conseil des Bureaux s'attend à ce que la Commission européenne adopte une décision d'adéquation concernant le Royaume-Uni. Si tel n'est pas le cas, il optera pour la signature de clauses contractuelles types entre les organismes de l'Espace économique européen et le Royaume-Uni. Jusqu'à présent, les clauses contractuelles types, adoptées par la Commission européenne, ont été

l'option privilégiée par le Conseil des Bureaux dans le contexte de l'échange d'informations entre pays membres et non membres de l'Espace économique européen.

VII. Vers une version électronique du certificat international d'assurance automobile

A. Couleur du certificat international d'assurance automobile (plus connu sous le nom de « carte verte »)

46. En 2019, l'Assemblée générale du Conseil des Bureaux a décidé d'autoriser les Bureaux nationaux des assureurs à délivrer des certificats internationaux d'assurance automobile en noir et blanc, à titre facultatif, et de permettre notamment aux assureurs des pays intéressés d'envoyer directement des fichiers PDF à leurs assurés par voie électronique (par courrier électronique ou par tout autre moyen). Les assurés peuvent ensuite imprimer leur certificat en noir et blanc pour le présenter aux autorités chargées des frontières ou aux autorités policières du pays visité. Cette évolution fait suite à une décision que le Groupe de travail des transports routiers, qui relève du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, a prise à sa 113^e session, tenue à Genève du 16 au 18 octobre 2018.

47. Les pays désireux de continuer à délivrer les certificats sur fond vert peuvent toujours le faire. Ils doivent toutefois accepter les certificats en noir et blanc des automobilistes étrangers. Il importe de mentionner que certains pays ont décidé d'émettre les certificats aussi bien sur fond vert qu'en noir et blanc.

48. Tous les Bureaux nationaux ont confirmé et garanti que les autorités nationales compétentes avaient accepté tous les changements nécessaires (d'ordre juridique, organisationnel, informatif, etc.) pour éviter tout problème aux frontières. Ces changements sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2020.

49. Selon les informations dont dispose le Conseil des Bureaux, 23 pays ont commencé à émettre des certificats en noir et blanc dès le 1^{er} juillet 2020.

1. Objectif ultime

50. L'objectif ultime reste de trouver une solution pour contrôler la validité de la couverture d'assurance d'un automobiliste par voie électronique, sans qu'aucun papier imprimé ne soit nécessaire. Le Conseil des Bureaux a récemment procédé à une étude approfondie de la faisabilité de différentes options, de leurs avantages et inconvénients, ainsi que des risques et des coûts liés à un tel projet. Il a présenté cette étude à l'occasion de son forum stratégique, en 2020, pour obtenir des avis supplémentaires.

51. Les principales conclusions tirées des débats ont été les suivantes :

- Il faut étudier plus avant la possibilité d'un élargissement de l'Accord multilatéral. Pour ce faire, le Groupe de travail sur la version électronique du certificat international d'assurance automobile a envoyé aux membres un questionnaire sur la possible adhésion de tous les pays non membres de l'Espace économique européen à l'Accord. Les consultations sont toujours en cours ;
- Il faut déterminer s'il est possible de mettre fin à l'obligation pour les automobilistes de présenter le certificat sur papier et s'il est envisageable d'utiliser une version PDF, qui serait enregistrée sur les appareils électroniques. À cet égard, le Conseil des Bureaux se renseigne actuellement auprès de la CEE sur la procédure à suivre pour demander une modification de l'annexe 1 de la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) ;
- Il faut continuer d'étudier la possibilité de favoriser l'accès transfrontière aux données d'assurance automobile (par l'utilisation de bases de données, par exemple). En outre, il a été demandé que soient constitués des dossiers de décision susceptibles d'attirer les assureurs et de les amener à investir. Il faut également

réfléchir aux informations supplémentaires à recueillir en ce qui concerne le certificat international d'assurance automobile (couverture géographique et période de validité).

VIII. Examen « REFIT » de la directive sur l'assurance automobile

52. Le 24 mai 2018, la Commission européenne a publié une proposition d'amendement à la directive sur l'assurance automobile. De manière générale, le Conseil des Bureaux est d'avis que la proposition est porteuse de plusieurs améliorations importantes, qui renforceraient la protection des victimes d'accidents de la circulation routière sur le marché intérieur, que ces accidents surviennent sur le territoire national ou à l'étranger. Estimant toutefois que cette proposition présentait certaines lacunes sur le plan technique, qui risquaient de compromettre l'application de la directive dans la pratique, il a formulé des observations et les a soumises à la Commission.

53. À sa séance plénière du 13 février 2019, le Parlement européen a adopté des amendements à la proposition de la Commission européenne, et le 13 décembre 2019, le Conseil de l'Union européenne a exprimé son point de vue sur les amendements proposés. Les trois institutions européennes qui interviennent dans le processus législatif (Commission européenne, Parlement européen et Conseil de l'Union européenne) ont ensuite entamé des négociations interinstitutionnelles (trialogues) sur la proposition. À l'été 2020, les dialogues étaient toujours en cours.

54. Le Conseil des Bureaux est régulièrement consulté (le plus souvent de manière informelle) et amené à formuler des conseils techniques sur certaines propositions.

55. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive portent sur les grands points suivants :

- Le champ d'application de la directive et la définition de l'expression « circulation d'un véhicule » ;
- Le contrôle de l'assurance et la lutte contre la conduite sans assurance ;
- Le montant minimal de couverture ;
- La protection des personnes lésées en cas d'insolvabilité d'un assureur ;
- La compétence des fonds de garantie dans les affaires de terrorisme et de criminalité violente ;
- Le transfert de véhicules d'un État membre vers un autre ;
- Les accidents impliquant des camions et des remorques ;
- Les bilans des sinistres ;
- Les délais de prescription.