



**INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG • INFORMATION MEMO • NOTE D'INFORMATION  
ΠΑΡΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ • NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE**

Brussels, January 1984

COMMISSION WELCOMES COUNCIL AGREEMENT ON MOTOR INSURANCE DIRECTIVE (1)

The Commission welcomes the agreement just reached in the Council on its proposal for a second motor insurance Directive which seeks to ensure that victims of uninsured or unidentified drivers are compensated for the injuries or damage they suffer.

Vice-President Christopher Tugendhat paid tribute to the sustained effort made by all Member States and the determination of the Greek Presidency in securing this successful agreement on a matter of great public interest.

The Directive originally proposed by the Commission in 1980 (2), covers everyone in the Community who might at some time be the victim of a traffic accident at home or when visiting another Member State.

The new Directive builds on the earlier Directive (72/166/EEC) of 24 April, 1972. In conjunction with agreements between the national motor insurers' bureaux, this ensured that victims of accidents caused by a vehicle based in another Member State would be compensated in accordance with the minimum insurance requirements of the state where the accident occurred, even if the vehicle in question was not properly insured. Agreement on this Directive made possible the elimination of "green card" checks within the Community frontiers.

The second Directive establishes minimum requirements which reduce the differences in compensation provided by virtue of the compulsory insurance in the various Member States. It makes it obligatory to insure against property damage as well as personal injury caused to third parties and sets minimum levels of cover, which, for certain Member States, represent a very considerable increase on present levels.

To ensure that the victims of uninsured or unidentified (hit-and-run) drivers are not left without compensation for the injuries or damage they have suffered, the Directive stipulates that each Member State must have a guarantee fund to deal with and advise on such cases.

To improve compensation arrangements for traffic accident victims, the new Directive ensures that certain exclusion clauses in motor insurance policies by virtue of which the insurer can sometimes repudiate liability (for example where the driver does not hold a valid

(1) Adopted by Council on 30.12.1983.

(2) COM (80) 469, 30.7.1980; OJ C214/9, 21.8.1980  
amended COM (82) 69 of 22.2.1982, OJ C78/17, 30.3.82

./.

driving licence) can no longer be invoked against innocent third parties. Where the vehicle causing an accident was stolen, Member States can choose whether it is the insurer or the guarantee fund which will compensate the victim.

However, to reduce the financial burden on the guarantee fund, certain excesses may be applied whenever it is called on to intervene in respect of property damage. Moreover, where it is claimed that such damage (usually to the claimant's car) was caused by an unidentified vehicle, compensation by the fund may, given the risk of fraud, even be completely excluded.

Finally the Directive will put an end to the situation whereby injuries to members of the family of the policyholder, driver or other party responsible for the accident are sometimes excluded from the insurance cover because such persons are not regarded as third parties. Such family members merit the same protection as that given to other potential victims.

The effect of all these provisions taken together is to ensure that persons travelling throughout the Community will be guaranteed fuller and more nearly equivalent protection. This is one more step towards the removal of impediments to free movement within the Community.

Most of the provisions will be implemented within five years, but certain longer transitional periods are allowed in specific cases where the financial burden of the changes will be particularly heavy.



**INFORMATION · INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION  
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Bruxelles, janvier 1984

**LA COMMISSION SE FELICITE DE L'ACCORD DU CONSEIL SUR LA  
DIRECTIVE RELATIVE A L'ASSURANCE AUTO (1)**

La Commission se félicite de l'accord qui vient d'être réalisé au Conseil au sujet de sa proposition de seconde directive sur l'assurance auto, qui vise à faire en sorte que les victimes de conducteurs non assurés ou non identifiés soient indemnisées pour les dommages corporels ou matériels subis.

Le vice-président Christopher Tugendhat a rendu hommages aux efforts soutenus de tous les Etats membres et à la détermination de la présidence grecque, qui ont permis de réaliser cet accord sur un sujet d'un grand intérêt pour l'ensemble de la population.

La directive, initialement proposée par la Commission en 1980 (2), couvre quiconque dans la Communauté est susceptible d'être victime d'un accident de la circulation dans l'Etat membre où il réside ou dans un autre Etat membre.

La nouvelle directive s'appuie sur la première directive (72/166/CEE) du 24 avril 1972. Conjointement avec des accords entre les bureaux nationaux d'assurance automobile, cette directive garantissait que les victimes d'accidents occasionnés par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un autre Etat membre seraient indemnisées sur la base des conditions minimales d'assurance dans le pays où l'accident est survenu, même si le véhicule responsable n'était pas convenablement assuré. L'accord sur cette directive avait permis de supprimer les contrôles de la "carte verte" aux frontières de la Communauté.

La seconde directive fixe des montants minimaux qui réduisent les disparités entre les indemnisations prévues par les régimes d'assurance obligatoire des différents Etats membres. Elle fait obligation de couvrir les dommages matériels et corporels occasionnés à des tiers et fixe pour cette couverture des minima qui, dans certains Etats membres, représentent un relèvement très important des niveaux actuels.

Pour garantir que les victimes de conducteurs non assurés ou non identifiés (délit de fuite) seront indemnisées pour les dommages corporels ou matériels subis, la directive stipule que, dans chaque Etat membre, un fonds de garantie traite ce genre d'affaires et joue un rôle consultatif dans ce domaine.

(1) Adoptée par le Conseil le 30.12.1983

(2) COM(80) 469 du 30.7.1980, JO n° C 214 du 21.8.1980, p. 9; modifié par COM(82) 69 du 22.2.1982, JO n° C 78 du 30.3.1982, p.17.

En vue d'améliorer les modalités d'indemnisation pour les victimes d'accidents de la circulation, la nouvelle directive prévoit que certaines clauses d'exclusion figurant dans les polices d'assurance auto - clauses permettant parfois à l'assureur de se libérer (par exemple lorsque le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valide) - ne peuvent plus être invoquées à l'égard de tiers innocents. Lorsque le véhicule responsable est un véhicule volé, les Etats membres sont libres de choisir qui de l'assureur ou du fonds de garantie indemniser la victime.

Toutefois, de façon à réduire la charge financière du fonds de garantie, certaines franchises peuvent être appliquées lorsque le fonds est appelé à intervenir pour des dommages matériels. De plus, lorsque les dommages matériels (généralement occasionnés au véhicule du plaignant) sont imputés à un véhicule non identifié, l'intervention du fonds peut même être totalement exclue, eu égard au risque de fraude.

Enfin, la directive met un terme à la situation par laquelle les blessures occasionnées aux membres de la famille du preneur d'assurance, du conducteur ou du responsable de l'accident n'étaient parfois pas couvertes par l'assurance, ces personnes n'étant pas considérées comme des tiers. Les membres de la famille, ont droit à une protection comparable à celle des autres victimes potentielles.

Considérées dans leur ensemble, ces dispositions auront pour effet de garantir à toutes les personnes qui voyagent dans la Communauté, une protection plus complète et plus comparable. Il s'agit là d'un nouveau pas vers la suppression des entraves à la libre circulation à l'intérieur de la Communauté. La plupart des dispositions entreront en vigueur dans un délai de cinq ans, mais des périodes transitoires plus longues sont prévues dans certains cas spécifiques où la charge financière des modifications sera particulièrement lourde.

- - - - -