



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/2006/6
13 septembre 2006

FRANCAIS
Original : ANGLAIS ET FRANÇAIS
ANGLAIS ET FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

Centième session
Genève, 17-19 octobre 2006
Point 7 a) i) de l'ordre du jour provisoire

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION
DE CES OPÉRATIONS**

Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte)

Rapport du Président du Conseil des Bureaux

1. La 40^{ème} Assemblée Générale du Conseil des Bureaux (CoB) s'est tenue cette année les 1^{er} et 2 juin 2006 à Sofia. Les principales questions traitées par le Conseil au cours des 12 derniers mois sont évoquées ci-dessous.

A. Sécurité de la Carte verte

2. Un Groupe de travail du CoB a été créé il y a deux ans pour étudier la sécurité de la Carte verte à la lumière de la technologie avancée maintenant disponible et faire rapport sur les possibilités de son utilisation éventuelle dans la lutte contre la fraude. Le problème des Cartes vertes falsifiées est particulièrement grave dans certains pays de l'Europe de l'Est.

3. Les avis sont partagés entre les Bureaux qui désirent investir dans des technologies plus modernes et ceux qui ne sont pas prêts à supporter le coût supplémentaire d'une meilleure sécurisation. Le Groupe de travail a proposé qu'un seul modèle de Carte verte soit conservé et

qu'il soit permis aux Bureaux d'introduire des éléments de sécurité tels que des hologrammes afin de permettre un meilleur contrôle des Cartes vertes sur leur propre territoire. Il propose également une actualisation du format de la Carte. Une consultation des membres est en cours afin de recueillir leur avis sur ces propositions de modifications.

4. La sécurité de la Carte verte est un problème de longue haleine car chaque perfectionnement de la technologie de sécurisation est éventuellement contrecarré par les falsificateurs qui améliorent leur propre technologie. Le problème ne pourra être définitivement résolu que lorsque les 44 Bureaux membres auront, tous, rejoint les 30 Bureaux actuellement signataires de l'Accord Multilatéral couvrant un territoire où l'utilisation de la Carte verte en tant que preuve de couverture d'assurance a été éliminée.

B. Assurance frontière

5. Le système actuel d'assurance frontière dans les pays de l'EEE a été instauré en 1996 et permet la délivrance d'une Carte verte en association avec une police d'assurance frontière aux automobilistes d'un pays non membre du système de la Carte verte, pour une période d'un an au plus. Le règlement des accidents causés par des véhicules couverts par une assurance frontière bénéficie de l'infrastructure et de la solvabilité du système de la Carte verte.

6. Pour limiter l'utilisation inappropriée de l'assurance frontière, l'Assemblée Générale de 2006 a décidé qu'une assurance frontière pouvait être émise en association avec une Carte verte dans les territoires de l'EEE et la Suisse pour les véhicules immatriculés en dehors de l'EEE mais qu'elle ne pouvait être émise en dehors du territoire de l'EEE. Il a également été décidé que des fausses Cartes vertes délivrées avec une assurance frontière n'auraient pas la garantie du Bureau réputé les avoir émises, la responsabilité en incombant au pays du lieu de l'accident.

C. Stabilité financière

7. Le Conseil a créé un petit groupe de travail pour examiner la solidité et la stabilité financière du système de la Carte verte et des 44 Bureaux et marchés d'assurance qui le composent dans l'hypothèse de la survenance de sinistres majeurs ou catastrophiques. On sait que la solidité du système de la Carte verte dépend de celle de son maillon le plus faible. Avant d'identifier les changements à apporter, il convient de déterminer le mode de mesure de la solidité et de la stabilité des Bureaux et marchés d'assurance qui composent le Conseil. Ceci requiert le recueil de données pertinentes pour évaluer la situation actuelle dans l'ensemble du système et identifier comment et où il faudrait l'améliorer. On espère pouvoir développer, au cours des 12 prochains mois, les méthodes permettant d'évaluer la stabilité financière du système.

D. Non assurance

8. La non assurance est un problème majeur, en particulier dans les pays d'Europe de l'Est, identifié par le Conseil des Bureaux, qui s'est penché sur la réduction des niveaux de non assurance dans les pays membres du CoB. Une récente étude de la Commission européenne a identifié plusieurs Etats membres dont les niveaux de non assurance s'établissent entre 5 et 10% et le CoB sait qu'il existe dans des pays européens hors de l'Union des niveaux de non assurance

allant jusqu'à 80%. Si cette question n'est pas résolue cela peut, à long terme, être source de graves problèmes. L'impossibilité à compenser le coût de la non assurance par une augmentation des primes d'assurance versées par les automobilistes assurés pourrait être source de tensions insupportables pour les petits marchés d'assurance encore en développement.

9. Un des problèmes identifiés provient de la grande diversité de méthodes utilisées par les pays pour calculer le taux de non assurance au plan national. Un pays ayant appliqué différentes méthodes de calcul a noté une variation de 3 à 23% de ses estimations de non assurance. La solution à ce problème ne peut être trouvée que dans l'instauration d'une méthode standard, pour calculer le niveau de non assurance, et qui serait d'application dans tous les pays.

10. L'expérience acquise en Europe de l'Ouest montre qu'il n'existe aucune méthode simple ou rapide pour réduire les niveaux de non assurance, en particulier lorsque le problème est resté sans solution depuis des années. C'est pourquoi l'élimination de la non assurance restera au cœur des préoccupations du CoB pendant plusieurs années encore.

E. Sécurité routière

11. Il existe un lien fort entre l'amélioration de la sécurité routière et la réduction des accidents de la route et des réclamations pour indemnisation d'assurance. C'est la raison pour laquelle la CEE-ONU a invité le Conseil des Bureaux à assister aux réunions du Groupe de Travail de la Sécurité et la Circulation Routières (WP.1) à titre d'observateur. Après une évaluation approfondie qu'il fera cette année, le Conseil étudiera les différentes manières de participer, éventuellement, aux travaux et manifestations organisés par la CEE-ONU dans le domaine de la sécurité routière.

F. Rapports concernant les membres

Bulgarie et Roumanie

12. L'accession de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne est prévue pour janvier 2007. Tous les Bureaux des Etats membres de l'Union européenne sont signataires de l'Accord Multilatéral du CoB en vertu duquel tous les véhicules porteurs de plaques d'immatriculation des pays signataires sont présumés être assurés et ne sont pas soumis au contrôle de leurs documents d'assurance. Pour les signataires de l'Accord Multilatéral, le coût des accidents causés à l'étranger par leurs automobilistes non assurés est pris en charge par leur Fonds de Garantie national qui est généralement financé par les marchés d'assurance nationaux.

13. La Bulgarie et la Roumanie sont, toutes deux, appelées à devenir signataires de l'Accord Multilatéral avant de se joindre à l'UE mais ceci pourrait être différé car le niveau relativement élevé de la non assurance dans ces deux pays doit être amené à des niveaux acceptables, ce qui requiert un certain temps. Réduire le niveau de non assurance est complexe et prend à la fois beaucoup de temps. Un Groupe d'Examen par les Pairs sous le patronage de la Commission européenne et du CoB s'est rendu en Roumanie et en Bulgarie en avril 2006, et d'autres visites sont prévues aux mois d'août et d'octobre, pour vérifier que les niveaux de non assurance ont baissé à un niveau inférieur à 10% du parc de véhicules. Ce niveau est considéré comme étant le niveau maximum de non assurance qui soit financièrement supportable par les marchés d'assurance nationaux dans une situation où la circulation des véhicules n'est pas contrôlée aux frontières.

14. Au cas où la situation de non assurance ne serait pas résolue et que la Bulgarie et la Roumanie se joignent à l'UE au 1^{er} janvier 2007, il est probable que le contrôle des documents d'assurance aux frontières soit maintenu pour une période transitoire.

Serbie et Monténégro

15. Le Bureau responsable du territoire de la Serbie et du Monténégro a été soumis au suivi d'un Groupe de travail du Conseil des Bureaux depuis sa réintégration au sein du CoB suite à une suspension de deux ans, de janvier 2000 à novembre 2001. En 2005, ce Bureau a contesté la décision du Comité de Direction du CoB de prolonger ce suivi pendant 4 années encore, sous réserve d'un examen après deux ans dans des conditions financières favorables au Bureau. La décision a été portée devant l'Assemblée Générale qui a confirmé la décision du Comité de Direction.

Russie

16. L'Association Russe des Assureurs Automobiles (RAMI) a mené des négociations avec le Conseil des Bureaux depuis 2002 afin de définir la base sur laquelle un Bureau Russe pourrait devenir membre système de la Carte verte. Il a été mis fin aux discussions en octobre 2004 dans l'attente d'une décision du RAMI de les reprendre sur la base déjà négociée. Le RAMI a reçu depuis une subvention de l'Union européenne pour financer une équipe de spécialistes afin de mettre sur pied la base technique de l'infrastructure du système de la Carte verte en Russie. Il est prévu que les consultants aient achevé leur mission pour la fin 2006.

G. Transfert du Secrétariat à Bruxelles

17. Comme nous l'annoncions l'année dernière, le Secrétariat du Conseil des Bureaux a été transféré de Londres à Bruxelles le 1^{er} juillet 2006. Ceci permettra au Secrétariat d'avoir des contacts plus réguliers avec les institutions de l'Union européenne, en particulier l'Unité Assurance et Retraite de la DG Marché Intérieur de la Commission Européenne, responsable des évolutions en matière d'assurance automobile. Les nouveaux locaux du Secrétariat sont situés Avenue Louise, quartier central de bureaux, hôtels et restaurants et sont bien équipés pour accueillir les réunions que le Conseil organise régulièrement.
