

Rapport de clôture pour le Projet Tarification automobile assurance responsabilité civile

Partie I

Description du Projet

Hans Dieter Meyer*
Conseiller d'assurance

* Pour contact: <mailto:hansdmeyer@versanet.de>

I. Présentation des difficultés liées à la tarification dans l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs

L'objectif de l'Union européenne, visant la place d'un marché intérieur sans frontières englobant également les assurances de consommateurs, n'a pas été encore atteint à ce jour. Les marchés de l'assurance des États membres de la Communauté européenne sont toujours cloisonnés. Il n'existe pour ainsi dire pas de concurrence transfrontalière de prestations d'assurances à un niveau intéressant le consommateur.

Sur la base de cette situation, le Comité économique et social (C.E.S) de l'Union européenne a énuméré dans son avis d'initiative du 30 mars 1998 (JOCE 95/72) les difficultés et les obstacles majeurs qui entravent la mise en place concrète du marché intérieur dans le domaine des prestations d'assurances en citant expressément, en premier lieu, *l'harmonisation du droit matériel qui y fait défaut* et en particulier *l'absence d'un minimum de dispositions* portant sur le droit du contrat d'assurance dans l'Union européenne.

Par exemple lorsqu'un consommateur souhaite assurer sa voiture contre le risque de responsabilité civile auprès d'un assureur dans un autre État membre de la Communauté, il n'obtient en règle générale pas de proposition d'assurance. L'assureur étranger invoque les différentes modalités juridiques et les pratiques variables au moment de la liquidation du dommage. Les assureurs renoncent à pénétrer les marchés voisins au lieu de s'atteler à la concurrence transfrontalière. Les consommateurs n'ont pas même la possibilité de comparer différentes offres et notamment le rapport primes / prestations. Déjà vu sous cet aspect il subsiste de grands doutes quant au bon fonctionnement de la concurrence dans le domaine des assurances. Même après l'introduction de l'Euro, ce qui représentera un grand progrès puisque les primes d'assurances seront à l'avenir exprimées dans une seule et unique monnaie et pourront être comparées entre elles, le consommateur ne pourra pas comparer les différentes propositions présentes sur le marché.

Tout comme pour les contrats à clauses abusives, le marché intérieur ne sera réalisable au niveau des prestations d'assurances que si la Communauté élabore des principes de bases portant sur les contrats d'assurance destinés aux consommateurs, qui seront en vigueur dans l'ensemble des États membres de la Communauté.

Au vu de la mobilité prononcée et toujours croissante des citoyens de l'Europe, l'assurance responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs joue un rôle prépondérant aux yeux des consommateurs. La Communauté européenne a d'ailleurs souligné l'importance de ce rôle au travers des quatre directives qu'elle a adoptées à ce jour en matière d'assurance responsabilité civile automobile. La Communauté défend à juste titre l'idée que le marché intérieur devrait se faire le plus rapidement possible, précisément dans cette bran-

che d'assurances. Ce qui ne sera réalisable que si la transparence de la responsabilité civile automobile est améliorée au niveau des critères de tarification.

Dans l'assurance responsabilité civile automobile on observe au niveau des critères de tarification un manque de transparence croissant. L'absence de clarté empêche de savoir exactement quels critères de tarification sont autorisés et lesquels ne le sont pas. Des critères de tarification incluant le facteur risque et d'autres établis indépendamment du risque assuré se côtoient, comme par exemple un type de tarification basé soit sur le signe astrologique (Grande-Bretagne) ou la disponibilité d'un garage (Allemagne) ou la couleur de la peau (États-Unis). Des critères de tarification comme la nationalité, l'âge, le sexe, la profession, l'état de santé ou le lieu de domicile peuvent présenter un problème. Ces critères peuvent se révéler sans rapport avec le risque. Il peut en résulter la relégation de bons conducteurs (qui n'ont aucun sinistre à leur actif) dans une catégorie tarifaire à haut risque, ceci en raison par exemple de leur âge, de la couleur de leur peau, de leur sexe ou de leur nationalité, sans que ces premiers ne puissent y remédier. Des cas de ce genre invitent du moins à réfléchir sur la question des discriminations relatives aux structures tarifaires. La question se pose avec d'autant plus de vigueur que les assurances de responsabilité civile automobile sont, au sein de l'Union européenne, des assurances obligatoires.

Certaines compagnies d'assurance en viennent, en partie, à accorder aussi des réductions de primes de convenance pour se défaire de certains clients, en fidéliser d'autres ou bien gagner la souscription de nouveaux contrats. Cet état de choses met aussi en doute le rapport entre le risque et les primes payées par les assurés ainsi que l'équité de la redistribution des contributions entre assurés obligatoires. Or, les distorsions de la concurrence et les discriminations étant le fait d'autres assureurs dues à la prolifération des critères de tarification, sont susceptibles d'entraver de façon durable une compétition efficace sur les marchés des États membres et à plus forte raison aussi la compétition transfrontalière entre les États membres.

II. Mission et méthode de travail du responsable de projet (BdV - Bund der Versicherten e.V., Association des Assurés)

1. Demande de projet et décision de la Commission de l'Union européenne

Sur la base de ces constatations l'Association des Assurés, représentée par Lilo Blunck (1^{ère} présidente et ancien membre du Bundestag) ainsi que par Hans-

Dieter Meyer (secrétaire général jusqu' à mars 2002) soutenu par le Conseil scientifique de l'Association des Assurés¹ a déposé le 27 novembre 1998 une demande de soutien financier auprès de l'Union européenne. La demande s'est faite sur la base du projet lancé par l'Union européenne pour la promotion et la protection des consommateurs 1999 (J.O. 98/C 298/08). L'Union européenne a adopté la ... décision portant sur l'octroi d'un soutien financier en vue de l'élaboration des bases juridiques sur lesquelles reposera les décisions de la Commission européenne relative à une structure tarifaire paneuropéenne concernant l'assurance responsabilité civile automobile.

2. Objectifs du projet

Le projet a pour but d'apporter une réponse à la question de savoir si l'abolition des discriminations, le rétablissement d'une concurrence efficace et la réalisation en Europe du marché intérieur au niveau de l'assurance responsabilité civile automobile requièrent l'établissement à l'échelle européenne de standards en vue de l'établissement de critères de tarification concernant la responsabilité civile automobile et par conséquent, éventuellement d'un système de tarification paneuropéen pour l'assurance responsabilité civile automobile. A cette fin, il s'impose de se référer aux règles de la techniques actuarielle en vue de la fixation du montant des contributions et de l'établissement de classes de contribution. Il faudrait aussi examiner dans quelle mesure la tarification en vigueur dans le domaine des assurances responsabilité civile automobile s'écarte de la technique actuarielle.

Il faudra également répondre clairement à la question de savoir si oui ou non, et le cas échéant dans quelle mesure, les compagnies d'assurances dans le cadre de la fourniture de leurs prestations sont contraintes de procéder à une sélection des groupes d'assurés ; et si certains critères de tarification sont appropriés en vue d'une telle sélection. Il reste à savoir, s'il est envisageable de procéder à une énumération des critères de tarification autorisés, et si une telle énumération est possible et admissible. Inversement, l'on pourrait envisager d'établir une liste de critères de tarification non-autorisés (clauses noires). Il n'est néanmoins pas exclu qu'il existe encore d'autres approches afin d'interdire les discriminations données et en vue de résorber les déficits en matière de concurrence dans le domaine de l'assurance responsabilité civile automobile en sa qualité d'assurance obligatoire, tout comme il ne peut être exclu, qu'au moment de la clôture du projet de l'Union européenne, plusieurs options de mesures pourraient être proposées comme base de décision. L'objectif du projet consiste, dans un premier temps, à communiquer

¹ Professeur Docteur *Jürgen Basedow*, directeur de l'Institut Max-Planck pour le Droit privé International et à l'Étranger, Hambourg- Professeur Docteur *Ulrich Meyer*, Université de Bamberg, mathématicien, spécialisé en économie et organisation de l'entreprise- Professeur Docteur *Dieter Rückle*, Université de Trêve, spécialisé en économie politique- Professeur Docteur *Hans-Peter Schwintowski*, Université de Humboldt à Berlin, Droit, (Président du Conseil).

à la Commission de l'Union européenne les données et éléments indispensables, bases juridiques nécessaires à appliquer dans le cadre de la tarification de l'assurance responsabilité civile automobile, pour ensuite développer sur ce fondement des stratégies d'action de remplacement en prenant également en compte leurs effets sur les consommateurs et les assurés.

3. Questions fondamentales

Pour atteindre ces objectifs la réponse à quatre questions s'impose :

- a) Le droit communautaire permet-il que soient élaborées et mises en place des structures tarifaires paneuropéennes relatives à l'assurance responsabilité civile automobile ou bien de telles structures entravent-elles l'objectif de marché intérieur et/ou portent-elles atteinte au principe de subsidiarité ? - Cette question sera examinée au chapitre II (cadre constitué par le droit communautaire).
- b) Est-il possible d'affirmer sur la base de statistiques fiables et sûres, quels indicateurs (par exemple le sexe du preneur d'assurance, le kilométrage annuel, l'âge du véhicule, la disponibilité d'un garage) sont appropriés, lesquels ne le sont pas, et de déterminer les relations entre ces indicateurs (multicollinéarité) ? Est-il possible d'opposer sur cette base les critères de tarification non autorisés (clauses noires) aux critères de tarification autorisés (clauses blanches) ? - La réponse à cette question se trouve au chapitre III (Fondements empiriques et comparaisons des marchés de l'assurance responsabilité civile automobile à l'échelle européenne).
- c) Quels sont les modèles de tarification en vigueur dans le domaine de l'assurance responsabilité civile automobile et quelles effets pratiques sont à observer quant à la présence de possibles discriminations à l'encontre des assurés obligatoires, dans quelle mesure s'alignent-ils aux théories générales spécifiques aux assurances et à la technique actuarielle, aux théories générales d'usage en matière de production et de concurrence. - L'analyse de ces questions se trouve au chapitre IV de ce rapport de clôture.
- d) Sur quels fondements empiriques les tarifs d'assurance responsabilité civile automobile en vigueur actuellement dans les États membres de la Communauté se basent-ils ? Quel rôle les interventions étatiques portant sur les tarifs, sur le droit de la responsabilité civile et sur le droit des dommages-intérêts ainsi que sur le niveau des primes et des dommages jouent-elles à ce niveau ? - Une réponse à cette question sera donnée au chapitre V (comparaison à l'échelle européenne des conditions-cadre constituées par le droit de la responsabilité

civile et le droit de l'assurance pour l'assurance responsabilité civile automobile).

4. Réalisation du projet

En vue d'apporter une réponse aux quatre ensembles de questions, le Bund der Versicherten e.V. (Association des Assurés) a passé des contrats d'entreprise pour l'attribution des projets individuels avec le *Professeur Docteur Jürgen Basedow* (Cadre juridique basé sur le droit communautaire), le *Professeur Docteur Ulrich Meyer* (Fondements empiriques et comparaison des marchés de l'assurance responsabilité civile automobile à l'échelle européenne) ainsi qu'avec Mr. *Hans Dieter Meyer* (Modèles-de-tarifification) et le *Professeur Docteur Hans-Peter Schwintowski* (Comparaison à l'échelle européenne des conditions-cadre constituées par le droit de la responsabilité civile et le droit de l'assurance pour l'assurance responsabilité civile automobile).

Le *Professeur Schwintowski* et le *Professeur Meyer* ont élaboré les questionnaires en vue de la collecte des éléments empiriques nécessaires à la conduite de cette étude. Ces questionnaires ont été envoyés à des autorités de contrôle, à des associations d'entreprises, à des entreprises, en Europe et dans le monde entier. Sur la base de l'exploitation de ces questionnaires des études préliminaires ont été réalisées s'inspirant des rapports des États membres ayant participé à l'étude.

5. Pièces annexes servant de référence

Les 25 et 26 novembre 1999 un premier workshop a été organisé à Munich autour du sujet de la *Structure tarifaire paneuropéenne concernant l'assurance responsabilité civile automobile*. Plus que 50 scientifiques et praticiens de nombreux États d'Europe y ont participé. Il y est fait référence au rapport de sessions joint en annexe.

Ont été établis 20 rapports en provenance des États ayant participé à l'étude et portant sur les conditions-cadre du droit de la responsabilité civile et le droit de l'assurance pour l'assurance responsabilité civile automobile. Ont participé à cette étude, la France, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, la Grèce, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Finlande, l'Autriche, le Royaume-Uni, l'Irlande, l'Allemagne, la Suisse, les États-Unis, le Japon et les Philippines. Ces rapports sont joints à ce document.

Les experts ont communiqué le 15 juin 2000, lors d'un second workshop organisé à l'Université de Louvain (Belgique, manifestation réunissant plus de 100 participants) les résultats de leurs études portant sur les quatre ensembles de questions. Nous joignons en annexe le compte-rendu de cette manifestation. Les études se trouvent respectivement aux chapitres II à V de ce rapport de clôture.

6. Nécessités et possibilités d'intervention

Le projet de clôture a élaboré (cf. point VI) des directives relatives aux nécessités et possibilités d'intervention au sein de l'Union européenne.

L'Association des assurés et le Conseil scientifique de l'Association des assurés (les Professeurs Basedow, U. Meyer, Rückle et Schwintowski) tiennent tout particulièrement à remercier Madame Bettina Tugendreich (assistante scientifique) et Messieurs Docteur Thomas Kadner, Docteur Wolf-Henning Hammer, l'avocat Nicco Hahn et Monsieur Oliver Sietz (assistant scientifique), qui sous la direction du Professeur Docteur Hans-Peter Schwintowski ont élaboré les rapports des pays participant à cette étude.

Nos remerciements s'adressent aussi tout particulièrement aux collaborateurs du projets issus des domaines aussi variés que la science, l'administration, le secteur des entreprises et celui des consommateurs, qui ont participé grâce à leurs contributions écrites et orales dans le cadre des questions débattues lors de ces workshops, à constituer sur la base de la collecte et l'exposé des avis rencontrés une assise scientifique pour les enquêtes à venir.

Nous tenons à adresser nos remerciements les plus sincères à l'équipe d'interprètes et de traducteurs, qui sous la direction de Madame Marie-Luise Pesch (Dolmetschen-Übersetzen, interpréter-traduire, à Wiesbaden) a permis la publication internationale des résultats de ce projet.

Bien entendu, nous adressons nos plus vifs remerciements à la Commission, qui a participé à raison de 50 pour cent au financement de ce projet, et aux collaborateurs de la Direction générale de la Santé et de la Protection du consommateur, chargés de la conduite de ce projet.

Tous les participants à ce projet remercient aussi les collaborateurs de l'Association allemande des assurés, qui ont largement concouru à l'organisation des manifestations, l'élaboration du matériel indispensable à la réalisation de ce projet ainsi qu'à la rédaction du rapport de clôture.

Henstedt-Ulzburg, le 29 janvier 2001

Hans Dieter Meyer

Pour contact: <mailto:hansdmeyer@versanet.de>