

## I

(Actes législatifs)

## DIRECTIVES

## DIRECTIVE (UE) 2021/2118 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 24 novembre 2021

**modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) L'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (ci-après dénommée «assurance automobile») revêt une importance particulière pour les citoyens européens, qu'ils soient preneurs d'assurance ou qu'ils puissent devenir des personnes lésées à la suite d'un accident. Elle présente aussi une importance majeure pour les entreprises d'assurance, puisqu'elle représente une branche importante du marché de l'assurance «non-vie» dans l'Union. L'assurance automobile a, par ailleurs, une incidence importante sur la libre circulation des personnes, des biens et des véhicules et, dès lors, sur le marché intérieur. Le renforcement et la consolidation du marché intérieur de l'assurance automobile devraient donc représenter un objectif fondamental de l'action de l'Union dans le domaine des services financiers.
- (2) En 2017, la Commission a procédé à une évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, notamment de son efficacité, de son efficacité et de sa cohérence avec les autres politiques de l'Union. Cette évaluation a permis de conclure que la directive 2009/103/CE fonctionnait bien dans l'ensemble et que la plupart de ses éléments ne nécessitaient pas de modifications. Toutefois, quatre domaines dans lesquels il conviendrait d'apporter des modifications ciblées ont été identifiés: l'indemnisation des personnes lésées à la suite d'accidents en cas d'insolvabilité de l'entreprise d'assurance, les montants minimaux obligatoires de couverture d'assurance, les contrôles par les États membres de l'assurance des véhicules et l'utilisation par une nouvelle entreprise d'assurance des relevés de sinistres des preneurs d'assurance. Outre ces quatre domaines, les domaines suivants, à savoir les véhicules expédiés, les accidents impliquant une remorque tractée par un véhicule,

<sup>(1)</sup> JO C 440 du 6.12.2018, p. 85.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 21 octobre 2021 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 9 novembre 2021.

<sup>(3)</sup> Directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 263 du 7.10.2009, p. 11).

les comparateurs indépendants des prix de l'assurance automobile, les organismes d'information et les informations pour les personnes lésées ont également été identifiés comme domaines dans lesquels il conviendrait d'apporter des modifications ciblées. Par ailleurs, il convient de clarifier la directive 2009/103/CE en remplaçant le terme «victime», utilisé dans ladite directive comme synonyme de «personne lésée», par celui de «personne lésée» au moyen de modifications appropriées. Ces modifications ont exclusivement pour objectif d'harmoniser la terminologie utilisée dans ladite directive et ne constituent pas des modifications de fond.

- (3) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2009/103/CE, de nombreux nouveaux types de véhicules automoteurs sont arrivés sur le marché. Certains fonctionnent à l'aide d'un moteur uniquement électrique, d'autres à l'aide d'équipements auxiliaires. Il convient de tenir compte de ces véhicules dans la définition de la notion de «véhicule». Cette définition devrait se fonder sur les caractéristiques générales de ces véhicules, notamment leur vitesse maximale par construction et leur poids net, et prévoir que seuls les véhicules qui peuvent être exclusivement actionnés par une force mécanique sont concernés. La définition devrait s'appliquer quel que soit le nombre de roues du véhicule. Les fauteuils roulants destinés aux personnes ayant un handicap physique ne devraient pas être inclus dans la définition.
- (4) Les véhicules électriques légers qui ne relèvent pas de la définition de «véhicule» devraient être exclus du champ d'application de la directive 2009/103/CE. Néanmoins, aucune disposition de ladite directive ne devrait empêcher les États membres d'exiger, dans leur droit national, une assurance automobile, aux conditions qu'ils fixent, pour tout équipement automobile utilisé sur le sol qui ne relève pas de la définition de «véhicule» fixée par cette directive et pour lequel cette directive n'exige donc pas une telle assurance. Cette directive ne devrait pas non plus empêcher les États membres de prévoir, dans leur droit national, que les victimes d'accidents causés par tout autre équipement automobile ont accès à l'organisme d'indemnisation de l'État membre défini au chapitre 4. Les États membres devraient également pouvoir décider que, lorsque des personnes qui résident sur leur territoire sont lésées à la suite d'un accident causé par de tels autres équipements automobiles dans un autre État membre où l'assurance automobile n'est pas obligatoire pour cet équipement automobile, ces résidents ont accès à l'organisme d'indemnisation défini au chapitre 4 dans l'État membre dans lequel ils résident. Les organismes d'indemnisation des États membres devraient avoir la possibilité de conclure un accord réciproque déterminant les modalités de leur coopération dans ce type de situation.
- (5) Dans de récentes décisions qu'elle a rendues, à savoir les arrêts Vnuk <sup>(4)</sup>, Rodrigues de Andrade <sup>(5)</sup> et Torreiro <sup>(6)</sup>, la Cour de justice a précisé le sens de la notion «circulation des véhicules». En particulier, la Cour de justice a précisé que les véhicules automoteurs avaient vocation à servir habituellement de moyens de transport, indépendamment de leurs caractéristiques, et que la notion de circulation de véhicules comprenait toute utilisation d'un véhicule conformément à sa fonction habituelle de moyen de transport, quel que soit le terrain sur lequel le véhicule est utilisé et que celui-ci soit à l'arrêt ou en mouvement. La directive 2009/103/CE ne s'applique pas si, au moment de l'accident, la fonction habituelle d'un tel véhicule est une «utilisation autre que celle d'un moyen de transport». Ce pourrait être le cas si le véhicule n'est pas utilisé au sens de l'article 3, premier alinéa, de ladite directive du fait que sa fonction habituelle est, par exemple, une «utilisation en tant que force motrice pour l'industrie ou l'agriculture». Dans un souci de sécurité juridique, il convient d'introduire dans la directive 2009/103/CE une définition de la «circulation d'un véhicule» pour tenir compte de cette jurisprudence.
- (6) Certains véhicules automoteurs sont plus petits et donc moins susceptibles que d'autres de provoquer des dommages corporels ou matériels graves. Les inclure dans le champ d'application de la directive 2009/103/CE serait disproportionné et inadapté aux besoins futurs. Leur inclusion compromettrait également la prise en compte de véhicules plus récents, tels que les bicyclettes électriques qui ne sont pas exclusivement actionnées par une force mécanique, et découragerait l'innovation. Par ailleurs, les éléments sont insuffisants pour affirmer que de tels plus petits véhicules peuvent causer des accidents où des personnes sont lésées à une échelle comparable à ce que peuvent provoquer des véhicules comme les automobiles ou les camions. Conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité, les exigences au niveau de l'Union devraient donc uniquement concerner les véhicules définis comme tels dans la directive 2009/103/CE.

<sup>(4)</sup> Arrêt de la Cour de justice du 4 décembre 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

<sup>(5)</sup> Arrêt de la Cour de justice du 28 novembre 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

<sup>(6)</sup> Arrêt de la Cour de justice du 20 décembre 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

- (7) Par principe, une assurance automobile devrait couvrir les accidents survenant partout dans les États membres. Or, dans certains États membres, des dispositions s'appliquent aux véhicules qui sont exclusivement utilisés dans certaines zones d'accès limité. Ces États membres devraient avoir la possibilité de prévoir des dérogations limitées à l'article 3 de la directive 2009/103/CE pour les sites à accès restreint interdits aux personnes non autorisées tels que les sites spécifiques ou les zones d'équipement des ports et des aéroports. Tout État membre qui décide de prévoir de telles dérogations devrait également prendre les mesures appropriées en vue de garantir l'indemnisation des dommages causés par un tel véhicule.
- (8) Un État membre devrait également avoir la possibilité de ne pas exiger d'assurance automobile obligatoire pour les véhicules qui ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique en vertu de son droit national. Cet État membre devrait néanmoins prendre les mesures appropriées en vue de garantir l'indemnisation des dommages causés par de tels véhicules, hormis lorsque l'État membre décide également de prévoir une dérogation à l'article 10 de la directive 2009/103/CE en ce qui concerne l'indemnisation des dommages causés par de tels véhicules dans des zones non accessibles au public en raison d'une restriction légale ou physique de l'accès à ces zones définies dans son droit national. Une telle dérogation à l'article 10 devrait s'appliquer aux véhicules pour lesquels un État membre a décidé de prévoir une dérogation à l'obligation d'assurance du fait que ces véhicules ne sont pas autorisés à circuler sur la voie publique en vertu de son droit national, même lorsque l'obligation d'assurance de ces véhicules peut également faire l'objet d'une dérogation différente prévue à l'article 5 de la directive 2009/103/CE.
- (9) Dans certains États membres, il existe des dispositions relatives aux véhicules utilisés pour provoquer délibérément des dommages corporels ou matériels. Le cas échéant, pour les infractions les plus graves, les États membres devraient être autorisés à maintenir la pratique juridique consistant à exclure ces dommages de l'assurance automobile obligatoire ou à exiger des personnes ayant causé ces dommages le remboursement du montant de l'indemnisation versée aux personnes lésées. Toutefois, afin de ne pas réduire la protection accordée par la directive 2009/103/CE, ces pratiques juridiques ne devraient être autorisées que si l'État membre garantit que, dans de tels cas, les personnes lésées sont indemnisées de tels dommages selon des modalités aussi proches que possible des modalités d'indemnisation prévues par la directive 2009/103/CE. Sauf si l'État membre a prévu un tel mécanisme ou une telle garantie d'indemnisation alternative permettant d'indemniser les personnes lésées de tels dommages selon des modalités aussi proches que possible des modalités d'indemnisation prévues par la directive 2009/103/CE, ces dommages devraient être couverts conformément à ladite directive.
- (10) Les États membres ne devraient pas appliquer la directive 2009/103/CE à la circulation de véhicules dans le cadre de manifestations et d'activités sportives motorisées, dont les courses et les compétitions, ainsi que des formations, des essais et des démonstrations, notamment de vitesse, de fiabilité ou d'adresse, autorisées en vertu de leur droit national. Ces activités bénéficiant d'une dérogation devraient se dérouler dans des espaces bien délimités à accès restreint de façon à ce qu'il soit impossible à la circulation ordinaire, au public et à toute personne étrangère à l'activité en question de partager effectivement ou potentiellement l'itinéraire emprunté. Ces activités comprennent habituellement celles qui se déroulent sur des circuits ou des itinéraires destinés au sport motorisé et sur les espaces qui se trouvent à proximité immédiate, comme les zones de sécurité, les zones destinées aux arrêts techniques et les garages, où le risque d'accident est bien plus élevé que sur les routes ordinaires et qui devraient être interdites aux personnes non autorisées.
- (11) Cette dérogation pour les manifestations et les activités sportives motorisées ne devrait s'appliquer que lorsque l'État membre veille à ce que l'organisateur de la manifestation ou de l'activité ou toute autre personne a contracté une autre assurance ou pris des mesures de garantie couvrant tout dommage susceptible de léser un tiers, notamment des spectateurs et d'autres personnes présentes, mais pas nécessairement les dommages que sont susceptibles de subir les conducteurs participants et leurs véhicules. Sauf si les organisateurs ou d'autres personnes ont contracté une autre assurance ou pris des mesures de garantie pour pouvoir bénéficier de cette dérogation, les dommages, à l'exception éventuelle des dommages subis par les conducteurs participants et leurs véhicules, devraient être couverts conformément à la directive 2009/103/CE.
- (12) Afin de ne pas réduire la protection accordée par la directive 2009/103/CE, les États membres devraient garantir que, lors de manifestations et d'activités sportives motorisées autorisées en vertu de leur droit national et pouvant bénéficier de cette dérogation, les personnes lésées sont indemnisées de tels dommages selon des modalités aussi proches que possible des modalités d'indemnisation prévues par la directive 2009/103/CE.

- (13) Lors de leur fabrication et de leur transport, les véhicules ne sont pas destinés au transport et ne sont pas considérés comme étant en circulation au sens de l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103/CE. Néanmoins, lorsqu'un État membre choisit de ne pas appliquer l'obligation de disposer d'une assurance automobile pour ces véhicules en vertu de l'article 28, paragraphe 1, de la directive 2009/103/CE, une assurance en responsabilité civile exploitation devrait couvrir les dommages que ces véhicules pourraient causer.
- (14) À l'heure actuelle, le droit national de nombreux États membres lie l'obligation d'assurance à la circulation d'un véhicule au sens de l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103/CE. Dans ces États membres, la circulation d'un véhicule n'est autorisée que si le véhicule est immatriculé. Le droit de ces États membres précise que le véhicule doit être couvert par une assurance automobile lorsqu'il est immatriculé et qu'il est en circulation au sens de l'article 3, premier alinéa, de la directive 2009/103/CE. Par conséquent, ces États membres n'imposent pas de couverture par une assurance pour la circulation de véhicules qui ont perdu leur immatriculation de manière permanente ou temporaire, par exemple parce qu'ils sont exposés dans un musée, sont en cours de restauration ou ne sont pas utilisés pendant une longue période pour une autre raison, comme une utilisation saisonnière. Ces États membres doivent prendre les mesures appropriées en vue de garantir une indemnisation conforme à l'indemnisation prévue par la directive 2009/103/CE pour les dommages causés sur leur territoire et sur le territoire des autres États membres par des véhicules, tels que définis dans ladite directive, qui sont en circulation au sens de l'article 3, premier alinéa, de ladite directive.
- (15) À l'heure actuelle, certains États membres dans lesquels l'obligation de disposer d'une assurance de la responsabilité civile pour la circulation d'un véhicule automoteur n'est pas liée à l'immatriculation d'un véhicule choisissent de ne pas exiger d'assurance automobile obligatoire pour les véhicules officiellement retirés de la circulation conformément à leur droit national. Parmi les exemples de retrait officiel de la circulation figurent l'envoi d'une notification à l'autorité compétente ou à une autre partie désignée faisant office d'autorité compétente ou l'adoption d'autres mesures physiques vérifiables. Ces États membres doivent prendre les mesures appropriées en vue de garantir une indemnisation conforme à l'indemnisation prévue par la directive 2009/103/CE pour les dommages causés sur leur territoire et sur le territoire des autres États membres par ces véhicules.
- (16) Les États membres doivent actuellement s'abstenir de contrôler l'assurance des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur leur territoire à partir du territoire d'un autre État membre. Cependant, de nouvelles innovations technologiques, comme la technologie permettant la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, permettent de contrôler l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. Il convient donc d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national menés également sur les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui effectue les contrôles et s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule.
- (17) Les États membres qui optent pour la mise en place d'un système qui traite des données à caractère personnel susceptibles d'être ultérieurement partagées avec d'autres États membres, telles que des données obtenues grâce à une technologie de reconnaissance des plaques d'immatriculation, doivent légiférer pour permettre le traitement de données à caractère personnel aux fins de la lutte contre la conduite sans assurance, tout en mettant en place des mesures appropriées garantissant les droits et les libertés ainsi que les intérêts légitimes des personnes concernées par ces données. Les dispositions du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil <sup>(7)</sup> s'appliquent au traitement des données à caractère personnel aux fins de la lutte contre la conduite sans assurance. La législation des États membres devrait notamment préciser la finalité exacte, indiquer la base juridique pertinente, satisfaire aux exigences de sécurité applicables, respecter les principes de nécessité, de proportionnalité et de «limitation de la finalité», et fixer un délai proportionné de conservation des données. En outre, les principes de «protection des données à caractère personnel dès la conception» et de «protection des données à caractère personnel par défaut» devraient être appliqués à tous les systèmes de traitement des données développés et utilisés dans le cadre de la législation des États membres.
- (18) Conformément auxdits principes, les États membres ne devraient pas conserver les données à caractère personnel traitées exclusivement aux fins d'un contrôle de l'assurance au-delà de la période nécessaire pour vérifier si un véhicule est couvert par une assurance valide. Lorsqu'il est constaté qu'un véhicule est couvert, il convient d'effacer toutes les données relatives à cette vérification. Lorsqu'un système de vérification ne permet pas de déterminer si un

<sup>(7)</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

véhicule est assuré, il convient de conserver ces données uniquement pendant une période limitée, qui n'excède pas le nombre de jours nécessaire pour établir l'existence d'une couverture par une assurance. Lorsqu'il est constaté qu'un véhicule n'est pas couvert par une police d'assurance valide, il est raisonnable d'imposer la conservation de ces données jusqu'à la fin de la procédure administrative ou judiciaire et la couverture du véhicule par une police d'assurance valide.

- (19) La directive 2009/103/CE prévoit actuellement, pour la révision périodique des montants minimaux de couverture, des dates de référence qui diffèrent selon les États membres, ce qui entraîne des divergences entre ces montants minimaux en fonction de l'État membre. Afin que le niveau de protection minimale des personnes lésées soit le même dans l'ensemble de l'Union, il convient que ces montants minimaux soient harmonisés et qu'une clause de révision uniforme, utilisant comme référence l'indice harmonisé des prix à la consommation, tel que publié par Eurostat, soit instaurée, de même que des règles procédurales régissant cette révision et fixant un calendrier uniforme.
- (20) Pour que la protection des personnes lésées à la suite d'accidents de la circulation soit effective et efficace, il faut que celles-ci aient le droit de demander une indemnisation dans leur État membre de résidence et de recevoir une réponse dans un délai raisonnable. Il faut également, lorsque leur demande est justifiée, que ces personnes lésées obtiennent systématiquement les montants dus pour les dommages corporels ou matériels qu'elles subissent, que l'entreprise d'assurance de la partie responsable soit solvable ou non. Il convient par conséquent que les États membres créent ou agréent un organisme chargé de verser une indemnité initiale aux personnes lésées ayant leur résidence sur leur territoire, et que cet organisme ait le droit d'exiger que le montant de cette indemnité lui soit remboursé par l'organisme homologue de l'État membre d'origine de l'entreprise d'assurance insolvable qui a émis la police d'assurance du véhicule de la partie responsable de l'accident. Lorsqu'un dispositif d'indemnisation existe dans un État membre, celui-ci devrait pouvoir autoriser son maintien.
- (21) Une entreprise d'assurance peut devenir insolvable de plusieurs manières, par exemple après avoir été déclarée en faillite, après avoir manqué à ses obligations lorsqu'elle a renoncé à son agrément dans son État membre d'origine ou après avoir fait l'objet d'une mesure de révocation ou d'une décision interdisant son activité. Lorsqu'une ordonnance est rendue ou qu'une décision est adoptée en vue d'engager la procédure de faillite ou de liquidation, cette ordonnance ou cette décision devrait être rendue publique. L'organisme créé ou agréé pour indemniser les personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance dans l'État membre d'origine de l'entreprise d'assurance devrait informer les organismes homologues de tous les autres États membres de cette ordonnance ou de cette décision.
- (22) Les États membres devraient s'assurer que l'organisme créé ou agréé pour indemniser les personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance dans l'État membre sur le territoire duquel la personne lésée réside est compétent à toutes les étapes de la procédure pour demander des informations aux autres organismes, autorités et acteurs pertinents de l'Union, informer ceux-ci, être informés par ceux-ci et coopérer avec eux. Ces informations devaient être suffisantes pour que le destinataire puisse au minimum comprendre globalement la situation. Ces informations sont importantes pour que l'organisme qui indemnise une personne lésée soit en mesure, avant que l'indemnisation ne soit versée, de s'assurer lui-même ou avec l'ensemble des parties pertinentes conformément à la législation nationale que l'entreprise d'assurance a déjà indemnisé le demandeur du montant réclamé. La demande présentée à cet organisme peut même être transmise à l'entreprise d'assurance en vue d'un examen complémentaire ou d'une décision lorsque le droit procédural national l'exige. Les États membres devraient garantir que l'organisme demande et reçoit des informations plus détaillées sur des demandes particulières.
- (23) Le système de remboursement devrait être sans préjudice du droit applicable en ce qui concerne les niveaux de couverture des personnes lésées. Les mêmes principes devraient s'appliquer aux demandes que l'entreprise d'assurance soit solvable ou non. L'organisme de l'État membre d'origine de l'entreprise d'assurance qui a émis la police de la partie responsable devrait effectuer le versement à l'organisme de l'État membre sur le territoire duquel la personne lésée réside dans un délai raisonnable suivant la réception par l'organisme de l'État membre d'origine de l'entreprise d'assurance d'une demande d'indemnisation relative à un paiement effectué à la personne lésée par l'organisme de l'État membre de résidence de cette personne.

- (24) En fonction des diverses étapes du traitement des demandes, des versements effectués aux personnes lésées et des procédures de remboursement au sein des divers organismes, il peut subsister des dettes entre organismes créés ou agréés pour indemniser des personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance. Le droit de subrogation devrait être transféré de l'organisme qui a versé une indemnisation le premier à l'organisme de l'autre État membre au fur et à mesure du remboursement des organismes. Par conséquent, l'organisme, dans la mesure où il a versé une indemnisation pour le préjudice subi et n'a pas été remboursé, devrait être subrogé dans les droits de la personne lésée à l'encontre de la personne ayant causé l'accident ou de son entreprise d'assurance. Toutefois, cet organisme ne devrait pas être subrogé dans les droits de la personne lésée à l'encontre du preneur d'assurance ou d'une autre personne assurée ayant causé l'accident dans la mesure où la responsabilité du preneur d'assurance ou de la personne assurée serait couverte par l'entreprise d'assurance insolvable conformément au droit national applicable. Chaque État membre devrait être tenu de reconnaître la subrogation établie par tout autre État membre.
- (25) Pour que la protection des personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance soit effective et efficace, il faut que les États membres prennent les dispositions appropriées en vue de garantir que les fonds nécessaires pour indemniser les personnes lésées sont disponibles lorsque le versement de l'indemnisation doit avoir lieu. Conformément au principe de subsidiarité, ces dispositions devraient être adoptées par les États membres d'origine au niveau national. Toutefois, elles devraient être conformes au droit de l'Union et, notamment, aux principes «lex specialis» et «lex posterior». Afin d'éviter de faire peser une charge injustifiée et disproportionnée sur les assureurs, lorsqu'un État membre exige des contributions financières des entreprises d'assurance, ces contributions devraient être prélevées uniquement auprès des entreprises d'assurance agréées par cet État membre. Cela devrait être sans préjudice du financement de toute autre tâche susceptible d'être confiée à l'organisme créé ou agréé pour indemniser les personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance.
- (26) Afin que les obligations prévues par la présente directive en ce qui concerne l'indemnisation des personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance soient effectivement appliquées, les organismes qui sont chargés de cette mission devraient s'efforcer de conclure un accord relatif à leurs tâches et obligations et aux modalités de remboursement. Si un tel accord n'est pas conclu dans les 24 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la définition des tâches et des obligations procédurales de ces organismes en matière de remboursement.
- (27) En cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, les personnes lésées devraient avoir le droit de demander une indemnisation auprès d'un organisme de leur État membre de résidence, y compris lorsqu'elles sont lésées à la suite d'accidents survenus dans un État membre autre que leur État membre de résidence. Les États membres devraient pouvoir confier l'indemnisation de ces personnes lésées à un nouvel organisme ou à un organisme existant, y compris à l'organisme d'indemnisation créé ou agréé en vertu de l'article 24 de la directive 2009/103/CE. Les États membres devraient également pouvoir confier à un organisme unique l'indemnisation, en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, des personnes lésées à la suite d'accidents dans leur État membre de résidence et des personnes lésées à la suite d'accidents dans des États membres autres que leur État membre de résidence. Lorsque des personnes sont lésées dans des États membres autres que leur État membre de résidence, il importe également de garantir l'échange d'informations et la coopération avec les organismes d'indemnisation créés ou agréés en vertu de l'article 24 de la directive 2009/103/CE dans tous les États membres et avec les représentants chargés du règlement des sinistres.
- (28) Les États membres peuvent créer ou agréer plus d'un organisme d'indemnisation au titre de la directive 2009/103/CE, ce qui pourrait éventuellement compliquer l'identification de l'organisme auquel les personnes lésées doivent présenter leurs demandes. Les États membres qui créent ou agréent plus d'un organisme d'indemnisation devraient donc s'assurer que les personnes lésées ont accès aux informations essentielles relatives aux modalités de demande d'indemnisation d'une façon qui leur permette de comprendre aisément à quel organisme elles doivent s'adresser.
- (29) En cas de véhicule expédié, il devrait être possible pour la personne responsable de la couverture en responsabilité civile de choisir de souscrire à une police d'assurance soit dans l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé, soit, pendant une période de trente jours suivant l'acceptation de la livraison par l'acheteur, dans l'État membre de destination, même lorsque le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'État membre de destination. L'organisme d'information de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé et, s'il diffère, de l'État membre de destination ainsi que celui de tout autre État membre concerné, comme l'État membre sur le

territoire duquel un accident est survenu ou une personne lésée réside, devraient coopérer les uns avec les autres afin que les données nécessaires dont ils disposent sur le véhicule expédié conformément à l'article 23 de la directive 2009/103/CE soient disponibles.

- (30) En cas d'accidents impliquant des remorques pour lesquelles une assurance de la responsabilité civile distincte de celle du véhicule tracteur a été émise, la personne lésée devrait pouvoir, si le droit national le prévoit, intenter une action contre l'assureur de la remorque. À sa demande, la personne lésée devrait pouvoir obtenir de l'assureur de la remorque des informations sur l'identité de l'assureur du véhicule tracteur ou, lorsque l'assureur de la remorque n'est pas en mesure d'identifier l'assureur du véhicule tracteur en dépit des efforts raisonnables consentis à cet effet, des informations sur le mécanisme d'indemnisation prévu à l'article 10 de la directive 2009/103/CE.
- (31) Afin de faciliter la prise en compte de l'historique des sinistres lors de la conclusion d'une nouvelle police d'assurance, il devrait être possible d'authentifier facilement les sinistres précédents d'un preneur d'assurance qui souhaite conclure un nouveau contrat d'assurance avec une entreprise d'assurance. Afin de simplifier la vérification et l'authentification des relevés de sinistres, il importe que leur contenu et leur format soient les mêmes dans tous les États membres. En outre, les entreprises d'assurance qui tiennent compte des relevés de sinistres pour déterminer les primes d'assurance automobile ne devraient opérer aucune discrimination sur la base de la nationalité du preneur d'assurance ou sur la seule base de son précédent État membre de résidence. Qui plus est, les entreprises d'assurance devraient considérer les relevés de sinistres provenant d'un autre État membre comme équivalents aux relevés de sinistres nationaux et appliquer aux clients d'un autre État membre toute remise qui serait possible par ailleurs pour des clients nationaux identiques, y compris les remises imposées par la législation nationale de l'État membre, comme les systèmes de bonus-malus. Les États membres devraient rester libres d'adopter des règles législatives nationales concernant les systèmes de bonus-malus, dans la mesure où ces derniers sont nationaux par nature et dénués de composante transfrontière, et que, par conséquent, la prise de décision relative à ces systèmes devrait continuer d'incomber aux États membres en vertu du principe de subsidiarité. Pour permettre aux États membres de vérifier si les entreprises d'assurance traitent les relevés de sinistres et la manière dont elles le font, celles-ci devraient publier une vue d'ensemble de leur politique en matière d'utilisation des relevés de sinistres pour le calcul des primes. Sans préjudice de la directive (UE) 2016/943 du Parlement européen et du Conseil <sup>(8)</sup>, les entreprises d'assurance ne sont pas tenues de publier des informations commercialement sensibles, telles que les détails des règles tarifaires.
- (32) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 2009/103/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la forme et le contenu des relevés de sinistres. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(9)</sup>.
- (33) Les États membres devraient pouvoir choisir de certifier les outils qui permettent aux consommateurs de comparer les prix, les tarifs et la couverture entre les prestataires d'assurance automobile qui respectent les conditions énoncées dans la directive 2009/103/CE. S'ils sont dûment certifiés, ces outils pourraient être appelés «comparateurs indépendants des prix de l'assurance automobile». Les États membres devraient également pouvoir mettre en place des comparateurs publics des prix, gérés par une autorité publique.
- (34) Afin de veiller à ce que les demandes soient traitées sans heurts lorsqu'une déclaration d'accident est requise en vertu du droit national, et que ce droit garantit à la personne lésée le droit d'obtenir une copie de la déclaration d'accident auprès des autorités compétentes, il importe que la personne lésée y ait accès en temps utile.
- (35) Afin que les montants minimaux de couverture de l'assurance automobile ne s'érodent pas avec le temps, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'actualisation de ces montants minimaux pour tenir compte de l'évolution de la réalité économique.

<sup>(8)</sup> Directive (UE) 2016/943 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulgués (secrets d'affaires) contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicites (JO L 157 du 15.6.2016, p. 1).

<sup>(9)</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (36) Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu des délégations de pouvoirs de la présente directive, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>(10)</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (37) Dans le cadre de l'évaluation du fonctionnement de la directive 2009/103/CE, la Commission devrait surveiller l'application de ladite directive, en prenant en compte le nombre de personnes lésées, le montant des sinistres non réglés en raison de retards de paiements liés à des cas transfrontières d'insolvabilité, le niveau des montants minimaux de couverture dans les États membres, le montant des sinistres dus à des véhicules non assurés dans le cadre de la circulation routière transfrontière et le nombre de réclamations concernant les relevés de sinistres.
- (38) En outre, la Commission devrait préparer un rapport pour évaluer le fonctionnement des organismes d'indemnisation créés ou agréés pour l'indemnisation des personnes lésées en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance, ainsi que leur coopération et leur financement. Le cas échéant, ce rapport devrait être assorti d'une proposition législative.
- (39) Afin de garantir que la directive 2009/103/CE continue de remplir son objectif, qui est de protéger les parties lésées potentielles des accidents impliquant des véhicules à moteur, la Commission devrait également examiner et réviser ladite directive à la lumière des évolutions technologiques, y compris de l'utilisation accrue de véhicules autonomes et semi-autonomes. Elle devrait également analyser l'utilisation, par les entreprises d'assurance, de systèmes qui modulent les primes en fonction des relevés de sinistres des preneurs d'assurance. En outre, la Commission devrait évaluer l'efficacité des systèmes d'échange d'informations utilisés aux fins des contrôles transfrontières des assurances.
- (40) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui sont notamment de garantir, dans l'ensemble de l'Union, un niveau égal de protection minimale des personnes lésées en conséquence d'accidents de la circulation, de garantir leur protection en cas d'insolvabilité d'entreprises d'assurance et de garantir l'égalité de traitement par les assureurs des relevés de sinistres des éventuels preneurs d'assurance qui franchissent les frontières intérieures de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des effets de l'action envisagée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (41) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs<sup>(11)</sup>, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (42) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2009/103/CE en conséquence,

<sup>(10)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

<sup>(11)</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.



ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2009/103/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) "véhicule":

a) tout véhicule automoteur actionné exclusivement par une force mécanique sur le sol, sans être lié à une voie ferrée, avec:

i) une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h; ou

ii) un poids net maximal supérieur à 25 kg et une vitesse maximale par construction supérieure à 14 km/h;

b) toute remorque destinée à être utilisée avec un véhicule visé au point a), qu'elle soit attelée ou non.

Sans préjudice des points a) et b), les fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique ne sont pas considérés comme des véhicules visés par la présente directive;»;

b) le point suivant est inséré:

«1 bis) "circulation d'un véhicule": toute utilisation d'un véhicule qui est conforme à la fonction de moyen de transport du véhicule au moment de l'accident, quelles que soient les caractéristiques du véhicule et quel que soit le terrain sur lequel le véhicule automoteur est utilisé et que celui-ci soit à l'arrêt ou en mouvement;»;

c) le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«2) "personne lésée": toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules;»;

d) le point suivant est ajouté:

«8) "État membre d'origine": État membre d'origine tel qu'il est défini à l'article 13, paragraphe 8, point a), de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil (\*).

---

(\*) Directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (solvabilité II) (JO L 335 du 17.12.2009, p. 1).».

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, pour que la responsabilité civile relative à la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance.»;

b) l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«La présente directive ne s'applique pas à la circulation d'un véhicule lors de manifestations et d'activités sportives motorisées, notamment les courses, les compétitions, les formations, les essais et les démonstrations dans des espaces bien délimités et à accès restreint dans un État membre, lorsque l'État membre veille à ce que l'organisateur de l'activité ou toute autre personne a contracté une autre assurance ou pris des mesures de garantie couvrant tout dommage susceptible de léser un tiers, y compris des spectateurs et d'autres personnes présentes mais ne couvrant pas nécessairement les dommages que sont susceptibles de subir les conducteurs participants et leurs véhicules.».

- 3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

### **Contrôles de l'assurance**

1. Chaque État membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de la responsabilité civile des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur son territoire à partir du territoire d'un autre État membre.

Il peut toutefois procéder à ces contrôles de l'assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi, et:

- a) qu'ils soient effectués dans le cadre d'un contrôle ne visant pas exclusivement à vérifier l'assurance; ou
- b) qu'ils fassent partie d'un système général de contrôles sur le territoire national menés également sur les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui réalise le contrôle et ne nécessitent pas l'arrêt du véhicule.

2. Sur la base du droit de l'État membre auquel le responsable du traitement est soumis, les données à caractère personnel peuvent être traitées lorsque cela est nécessaire aux fins de la lutte contre la conduite sans assurance de véhicules dans des États membres autres que celui où ils ont leur stationnement habituel. Ce droit est conforme au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (\*) et prévoit également des mesures appropriées pour la sauvegarde des droits et libertés et des intérêts légitimes de la personne concernée.

Les mesures prises par les États membres précisent notamment la finalité exacte du traitement de ces données, indiquent la base juridique pertinente, satisfont aux exigences de sécurité applicables, respectent les principes de nécessité, de proportionnalité et de limitation de la finalité et fixent un délai proportionné de conservation des données. Les données à caractère personnel traitées en vertu du présent article exclusivement aux fins du traitement d'un contrôle de l'assurance ne sont conservées que pendant la durée nécessaire à cette fin et, dès que cette fin est atteinte, elles sont entièrement effacées. Lorsqu'un contrôle de l'assurance fait apparaître qu'un véhicule est couvert par une assurance obligatoire en vertu de l'article 3, le contrôleur efface immédiatement lesdites données. Lorsqu'un contrôle ne permet pas de déterminer si un véhicule est couvert par une assurance obligatoire en vertu de l'article 3, les données ne sont conservées que pendant une période limitée, qui n'excède pas le nombre de jours nécessaires pour établir l'existence d'une couverture par une assurance.

---

(\*) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).».

- 4) À l'article 5, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. Un État membre peut déroger à l'article 3 en ce qui concerne les véhicules qui sont retirés temporairement ou définitivement de la circulation et dont l'utilisation est interdite, à condition qu'une procédure administrative formelle ou une autre mesure vérifiable conformément au droit national ait été mise en place.

Dans ce cas, chaque État membre veille à ce que les véhicules visés au premier alinéa soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3.

Le fonds de garantie de l'État membre dans lequel l'accident est survenu peut dès lors faire valoir son droit auprès du fonds de garantie dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné.

4. Un État membre peut déroger à l'article 3 en ce qui concerne les véhicules utilisés exclusivement dans des zones à accès restreint conformément à son droit national.

Dans ce cas, chaque État membre veille à ce que les véhicules visés au premier alinéa soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3.

Le fonds de garantie de l'État membre dans lequel l'accident est survenu peut dès lors faire valoir son droit auprès du fonds de garantie dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné.

5. Un État membre peut déroger à l'article 3 en ce qui concerne les véhicules non autorisés à circuler sur la voie publique, conformément à son droit national.

Chaque État membre qui déroge à l'article 3 en ce qui concerne les véhicules visés au premier alinéa veille à ce que ces véhicules soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3.

Le fonds de garantie de l'État membre dans lequel l'accident est survenu peut dès lors faire valoir son droit auprès du fonds de garantie dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné.

6. Lorsqu'un État membre déroge, en vertu du paragraphe 5, à l'article 3 en ce qui concerne les véhicules non autorisés à circuler sur la voie publique, cet État membre peut aussi déroger à l'article 10 en ce qui concerne l'indemnisation des dommages causés par de tels véhicules dans des zones non accessibles au public en raison d'une restriction légale ou physique de l'accès à ces zones définies dans son droit national.

7. Concernant les paragraphes 3 à 6, les États membres notifient à la Commission tout recours à une dérogation et les modalités de sa mise en œuvre. La Commission publie la liste de ces dérogations.».

5) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

#### **Montants minimaux**

1. Sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les États membres, chaque État membre exige que les montants pour lesquels l'assurance visée à l'article 3 est obligatoire s'élèvent au minimum:

- a) pour les dommages corporels, à 6 450 000 EUR par accident, quel que soit le nombre de personnes lésées, ou 1 300 000 EUR par personne lésée;
- b) pour les dommages matériels, à 1 300 000 EUR par accident, quel que soit le nombre de personnes lésées.

Pour les États membres qui n'ont pas adopté l'euro, les montants minimaux sont convertis dans leur monnaie nationale en appliquant le taux de change du 22 décembre 2021 publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Tous les cinq ans à compter du 22 décembre 2021, la Commission révisé les montants visés au paragraphe 1 en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) établi en vertu du règlement (UE) 2016/792 du Parlement européen et du Conseil (\*).

La Commission adopte, dans un délai de six mois à compter de la fin de chaque période de cinq ans, des actes délégués conformément à l'article 28 *ter* concernant l'adaptation de ces montants en fonction de l'IPCH.

Pour les États membres qui n'ont pas adopté l'euro, les montants sont convertis dans leur monnaie nationale en appliquant le taux de change en vigueur à la date de calcul des nouveaux montants minimaux publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

---

(\*) Règlement (UE) 2016/792 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif aux indices des prix à la consommation harmonisés et à l'indice des prix des logements, et abrogeant le règlement (CE) n° 2494/95 du Conseil (JO L 135 du 24.5.2016, p. 11).».

- 6) Le titre du chapitre 4 est remplacé par le titre suivant:

«CHAPITRE 4

**INDEMNISATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR UN VÉHICULE NON IDENTIFIÉ OU UN VÉHICULE POUR LEQUEL IL N'A PAS ÉTÉ SATISFAIT À L'OBLIGATION D'ASSURANCE VISÉE À L'ARTICLE 3 ET INDEMNISATION EN CAS D'INSOLVABILITÉ».**

- 7) L'article 10 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le premier alinéa ne porte pas atteinte au droit des États membres de donner ou non à l'intervention de l'organisme un caractère subsidiaire, ainsi qu'à celui de régler les recours entre cet organisme et la ou les personnes ayant causé l'accident et d'autres assureurs ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la personne lésée pour le même accident. Toutefois, les États membres ne peuvent pas autoriser l'organisme à subordonner son intervention à la condition que la personne lésée établisse, d'une quelconque manière, que la personne responsable n'est pas en mesure ou refuse de payer.»;

- b) au paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«2. La personne lésée peut, en tout état de cause, s'adresser directement à l'organisme qui, sur la base des informations fournies à sa demande par la personne lésée, est tenu de lui donner une réponse motivée quant à une intervention.»;

- c) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Toutefois, lorsque l'organisme est intervenu en raison de dommages corporels importants pour toute personne lésée en conséquence du même accident dans lequel des dommages matériels ont été causés par un véhicule non identifié, les États membres ne peuvent pas exclure l'indemnisation des dommages matériels au motif qu'il s'agit d'un véhicule non identifié. Néanmoins, les États membres peuvent prévoir une franchise inférieure ou égale à 500 EUR qui peut être imposée à la personne lésée qui subit de tels dommages matériels.»;

- d) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Chaque État membre applique à l'intervention de l'organisme ses dispositions législatives, réglementaires et administratives, sans préjudice de toute autre pratique plus favorable à la personne lésée.».

- 8) L'article suivant est inséré:

«Article 10 bis

**Protection des personnes lésées en cas de dommages résultant d'accidents survenus dans leur État membre de résidence en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurance**

1. Chaque État membre crée ou agréé un organisme chargé d'indemniser les personnes lésées résidant sur son territoire, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, pour les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule assuré par une entreprise d'assurance, à compter du moment où:

- a) l'entreprise d'assurance fait l'objet d'une procédure de faillite; ou  
b) l'entreprise d'assurance fait l'objet d'une procédure de liquidation au sens de l'article 268, paragraphe 1, point d), de la directive 2009/138/CE.

2. Chaque État membre prend les mesures appropriées pour veiller à ce que l'organisme visé au paragraphe 1 dispose de fonds suffisants pour indemniser les personnes lésées conformément aux règles énoncées au paragraphe 10 lorsque des indemnités sont dues dans les situations prévues au paragraphe 1, points a) et b). Ces mesures peuvent comprendre des exigences en matière de contributions financières, à condition qu'elles ne soient imposées qu'aux entreprises d'assurance qui ont été agréées par l'État membre qui les impose.

3. Sans préjudice de toute obligation prévue à l'article 280 de la directive 2009/138/CE, chaque État membre veille à ce que, chaque fois qu'une ordonnance est rendue ou qu'une décision est prise par une juridiction compétente ou par toute autre autorité compétente pour engager la procédure visée au paragraphe 1, point a) ou b), à l'égard d'une