



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Assurance automobile

Question écrite n° 14105

Texte de la question

M Pierre Goldberg attire l'attention de M le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, sur les conséquences de la loi du 27 février 1958 qui a institué l'obligation d'assurance de leur responsabilité civile, pour tous les conducteurs de véhicule à moteur. On constate actuellement que le prix d'une attestation, pour un même véhicule, et un même conducteur, varie du simple au quadruple, d'une société d'assurance à l'autre, et que, dans tous les cas, après prélèvement des taxes, des commissions et des frais généraux, moins de 50 p 100 des sommes versées reste disponible pour le règlement des sinistres et la constitution des réserves. Le coût de l'attestation d'assurance obligatoire, devenu l'impôt du risque, devrait être identique pour chaque catégorie d'usagers et dans toutes les sociétés d'assurances. Les assujettis à l'assurance obligatoire protestent également contre le mode de calcul des indemnités dues aux victimes. Les assureurs ont perfectionné leurs méthodes par la mise en application de conventions inter-sociétés, dont le but est de résister aux demandes des accidentés, en rejetant toutes les réclamations tendant à l'indemnisation intégrale du préjudice. L'assurance est une mutualité et les assureurs ont complètement perdu de vue que la finalité de l'assurance automobile est l'indemnisation des victimes. Il demande donc que les questions relatives à la tarification, à la gestion et au règlement des sinistres fassent l'objet d'une table ronde, avec la participation des assujettis à l'assurance automobile obligatoire. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre en ce sens.

Texte de la réponse

Reponse. - Il convient tout d'abord de rappeler que c'est pour sauvegarder les droits des victimes de la circulation que l'article L 211-1 du code des assurances a créé une obligation d'assurance pour toute personne dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur. Cette obligation d'assurance existe, pour cette même raison, dans tous les pays développés. S'il y a obligation pour les automobilistes de s'assurer, il n'en résulte nullement un monopole de l'offre d'assurance, c'est-à-dire un privilège exclusif de vente en faveur d'une seule entreprise d'assurance. Au contraire, il apparaît que le parc automobile français est assuré par plus de cent cinquante entreprises d'assurance. C'est dire la forte concurrence qui existe et qui a pour effet une pression marquée sur les tarifs pratiques, alors que le gouvernement a rendu, à partir de janvier 1986, une liberté complète aux sociétés d'assurance en ce qui concerne la fixation des tarifs, tant pour la garantie obligatoire de responsabilité civile que pour les garanties facultatives. Les risques sont appréciés par les assureurs selon des critères statistiques de probabilité (fréquence) et d'intensité (coût moyen) qui permettent d'en établir la tarification. Celle-ci peut varier sensiblement d'une société à l'autre compte tenu de la composition et de la répartition des portefeuilles. Il n'en reste pas moins que certains facteurs objectifs (comme l'âge ou le sexe du conducteur, l'état et la puissance du véhicule) constituent des éléments d'aggravation du risque qui justifient un traitement individualisé au niveau des primes. Aux primes d'assurance s'ajoute, conformément aux articles 991 et suivants du code général des impôts, une taxe spécifique annuelle qui frappe le montant total des sommes stipulées au profit de l'assureur (prime, complément de prime et tous autres frais accessoires) : elle est actuellement de 18 p 100. Sont également prélevés, cette fois sur les primes couvrant les risques de responsabilité civile, 15 p 100 au profit de

la securite sociale, 1,90 p 100 a celui du fonds de garantie automobile et 0,10 p 100 a celui du fonds de revalorisation des rentes versees aux accidentes de la route. Si le total des taxes fiscales et parafiscales represente 35 p 100, les frais de gestion se montent approximativement a 29 p 100 des primes encaissees. En ce qui concerne les autres points evoques, les conventions intersocietes de reglement des dommages ont permis d'accelerer substantiellement le reglement des sinistres materiels. Ces conventions sont inopposables aux assures qui peuvent toujours contester des indemnisations qui en resultent. Enfin, pour pallier les imperfections pouvant encore subsister et afin de parachever l'oeuvre entreprise par la loi du 5 juillet 1985 relative a l'amelioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et a l'acceleration des procedures d'indemnisation, le Gouvernement a depose un projet de loi dont le Parlement est actuellement saisi. C'est ainsi que les dispositions du titre III prevoient de moderniser de nombreuses regles relatives au droit du contrat et d'assurer une meilleure protection des assures (obligation de fournir un devis a tout candidat a l'assurance, definition plus stricte des obligations liant l'assure et l'assureur). Il est egalement prevu dans ce meme texte la creation d'un comite consultatif de l'assurance charge d'etudier les problemes lies aux relations entre les entreprises d'assurance et leur clientele et de proposer toutes mesures appropriees dans ce domaine. Cet organisme engagera l'indispensable concertation entre les unions de consommateurs et les professionnels de l'assurance.

Données clés

Auteur : [M. Goldberg Pierre](#)

Circonscription : - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14105

Rubrique : Assurances

Ministère interrogé : économie, finances et budget

Ministère attributaire : économie, finances et budget

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 juin 1989, page 2621