

# La réforme de l'assurance accident

La loi du 12 mai 2010 portant réforme de l'assurance accident a opéré une refonte complète des dispositions du livre II du Code de la Sécurité sociale. Si la plupart des nouvelles règles entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011, certaines le sont depuis le 1<sup>er</sup> juin dernier.

En dehors de la réorganisation administrative résultant de la fusion des deux sections agricole et industrielle en une seule et, partant, la nouvelle dénomination de l'AAA qui devient l'Association d'Assurance Accident, les principales modifications qui concernent soit l'assuré, soit l'employeur, sont les suivantes :

- ★ l'accident de trajet et le remboursement des dégâts matériels accessoires ;
- ★ l'indemnisation de l'incapacité totale de travail ;
- ★ le rapprochement avec le droit commun pour l'indemnisation de la perte de revenu et des autres préjudices ;
- ★ le financement ;
- ★ la déclaration de l'accident.

## Les dégâts causés au véhicule

Cette partie de la loi est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin dernier et concerne tant la définition de l'accident de trajet que l'indemnisation des dégâts causés au véhicule en cas d'accident.

## L'accident de trajet

La nouvelle loi reprend la définition classique de l'accident de trajet tout en la modernisant et en intégrant les principales évolutions jurisprudentielles. Ainsi, le nouvel article 93 reprend le trajet effectué entre le lieu de travail et le lieu de repas habituel et intègre la notion de covoiturage régulier.

## L'indemnisation

En cas d'accident de voiture, soit à l'occasion du trajet, soit à l'occasion d'une mission par exemple, l'AAA peut indemniser les dégâts matériels occasionnés au véhicule aux conditions suivantes :

- ★ l'accident doit avoir eu lieu sur la voie publique, ce qui exclut par exemple les dégâts survenus sur les parkings ou dans les garages ;
- ★ l'exigence d'une lésion corporelle a été abandonnée, ce qui devrait faire disparaître le contentieux existant jusqu'alors sur l'existence de lésions subies dans des accidents bénins et attestées par des certificats médicaux invérifiables ;
- ★ le seuil d'indemnisation actuel, fixé à 2,5 fois le salaire social minimum, est remplacé par un plafond d'indemnisation plus élevé, fixé à 5 fois le SSM (soit 8.624,04 EUR à l'indice actuel) en cas d'accident de trajet et à 7 fois le SSM (soit 12.073,66 EUR) s'il s'agit d'un accident de travail. En contrepartie, la loi prévoit une franchise fixée aux 2/3 du SSM, soit 1.149,87 EUR). Le législateur a estimé en effet que l'introduction de cette franchise permet de présumer l'existence d'un dégât provoqué par un impact de nature à produire une lésion corporelle.

Attention : l'existence d'une lésion corporelle, sauf en cas de dommages aux prothèses, continue à être exigée pour se voir indemniser par l'assurance accident pour les autres dégâts matériels accessoires.

Il est à noter également qu'en vertu de la réglementation européenne, l'accident de trajet qui a lieu en dehors du Luxembourg est indemnisé de la même façon par l'AAA.

## L'indemnisation de l'incapacité totale de travail

La loi prévoit l'uniformisation du régime d'indemnisation des premières semaines d'incapacité de travail, que celle-ci soit due à une longue maladie ou à un accident de travail : cela signifie que le salarié continue à toucher sa rémunération dans les mêmes conditions que celles prévues par la loi sur le statut unique et que l'employeur se verra rembourser 80 % de la rémunération versée pendant la période de continuation de la rémunération, que l'incapacité soit due à une maladie ou à un accident de travail ou de trajet. Après cette période de continuation de la rémunération, le salarié continue à percevoir l'indemnité pécuniaire de la CNS.

En cas d'accident très grave, au-delà de la 52<sup>e</sup> semaine, l'AAA versera une rente accident complète jusqu'à la consolidation des lésions. Deux changements sont prévus dans le calcul de la rente accident plénière : désormais, la rente complète sera calculée sur la base du revenu professionnel intégral réalisé avant la survenance de l'accident (et non plus à raison de 86,5 % de ce revenu) et elle sera soumise à l'impôt sur le revenu et aux cotisations sociales. L'assuré continuera donc à cotiser à l'assurance pension pendant cette période transitoire.

Après la consolidation, si l'assuré n'est plus en mesure de reprendre une activité professionnelle, il percevra une pension d'invalidité. Cette pension d'invalidité pourra être cumulée avec une rente partielle, afin que l'assuré ne subisse

pas une perte de revenus du fait de sa mise en invalidité.

## L'indemnisation de la perte de revenu

La loi opère un rapprochement entre le système d'indemnisation de l'assurance accident et celui appliqué en droit commun, où l'indemnisation du dommage corporel repose sur le principe de la réparation intégrale des préjudices. L'indemnisation d'une victime blessée comporte en droit commun, d'une part, l'indemnisation des dégâts matériels proprement dits (dommages occasionnés aux biens) et, d'autre part, l'indemnisation des préjudices résultant directement de la lésion subie et qui peuvent être de nature patrimoniale ou extrapatrimoniale.

En ce qui concerne les préjudices patrimoniaux, la loi prévoit la réparation sous forme de prestations en nature et de prestations en espèces (indemnité pécuniaire, rente complète en cas d'incapacité de travail prolongée, rente partielle en cas de perte partielle de revenus, rente d'attente en cas de reconversion professionnelle).

La loi prend en compte également l'aspect moral de l'atteinte à l'intégrité physique et prévoit la réparation des souffrances physiques endurées, du préjudice esthétique et du préjudice physiologique et d'agrément. Ces préjudices extrapatrimoniaux sont réparés par des montants forfaitaires identiques pour tous les assurés et ce, indépendamment de leurs revenus.

## Le financement

Le régime général de l'assurance accident est financé intégralement

“ Le Conseil de gouvernement a décidé, le 9 juillet 2010, l'introduction d'un taux unique de cotisation de l'ordre de 1,25 % en matière d'assurance accident. Cela aura un impact important notamment sur les employeurs rangés en classe 2 (assurances, banques, bureaux d'études et établissements à activités analogues) ainsi que sur les travailleurs intellectuels indépendants dont le taux de cotisation actuel est sensiblement plus bas ”

par des cotisations à charge des employeurs. Traditionnellement, les dépenses de l'assurance accident sont réparties entre les cotisants rangés dans les différentes classes de risques, disposant chacune d'un taux de cotisation différent s'échelonnant en 2010 de 0,45 à 6 %. Ces taux sont refixés chaque année sur base d'un coefficient de risque représentant le rapport entre les dépenses et les revenus cotisables dans chaque classe au cours d'une période d'observation fixée à 7 années et permettant de chiffrer la « dangerosité » relative des activités relevant des diverses classes.

#### Système bonus-malus

En vue de sensibiliser les entreprises en matière de prévention des accidents et de les inciter à prendre des mesures dans ce domaine, la loi introduit un système les récompensant ou pénalisant suivant le nombre, la gravité ou les charges des accidents survenus dans chaque entreprise au cours d'une période d'observation récente, à l'exclusion des accidents de trajet et des maladies professionnelles sur lesquelles l'employeur a moins d'emprise.

La loi prévoit que c'est un règlement grand-ducal (après avis du comité directeur de l'AAA) qui déterminera les modalités du nouveau système bonus/malus. Ce règlement devra gérer la complexité

d'un tel système et prévoir des tempéraments aux risques d'injustice afin, par exemple, d'éviter qu'une petite entreprise ne soit sanctionnée d'une manière disproportionnée à cause d'un accident grave isolé.

La diminution et la majoration ne sauraient dépasser 50 % du taux de cotisation de la classe de risque.

#### Taux de cotisation

Dans les commentaires du projet de loi, les auteurs préconisaient au comité directeur de l'AAA de procéder à une refonte du tableau des classes de risques, avec la scission du groupe 1 en plusieurs sous-groupes et la fusion des groupes 16 à 20. Depuis lors, la situation a changé. Suite au discours sur l'état de la nation, le Conseil de gouvernement a décidé, le 9 juillet 2010, l'introduction d'un taux unique de l'ordre de 1,25 % en matière d'assurance accident. Cela aura bien entendu un impact important, notamment sur les employeurs rangés en classe 2 (assurances, banques, bureaux d'études et établissements à activités analogues) ainsi que sur les travailleurs intellectuels indépendants dont le taux de cotisation actuel est sensiblement plus bas.

#### La déclaration d'accident

Un projet de règlement grand-ducal détermine la nouvelle procédure de déclaration des accidents. La prin-

cipale modification par rapport au règlement grand-ducal actuellement en vigueur est que la limite de clôture d'office de 3 mois après l'accident est désormais non plus appliquée aux accidents ayant provoqué une incapacité de travail totale dépassant les 3 jours consécutifs à l'accident, mais aux accidents ayant provoqué une incapacité de travail totale dépassant les 8 jours consécutifs à l'accident, ce qui entraîne une simplification administrative dans la mesure où l'assuré ne doit désormais renvoyer un rapport médical circonstancié à l'Administration qu'après 8 jours d'incapacité de travail.

Les conséquences de cette réforme sont plus visibles pour les assurés, notamment en termes de prise en charge des dégâts de la voiture en cas d'accident de trajet ou de réparation du préjudice. L'impact financier sur les entreprises n'est cependant pas négligeable, mais ne pourra être calculé précisément qu'une fois le règlement grand-ducal relatif au système bonus-malus publié et le projet de taux unique adopté. ☑



**Joël de Marneffe**  
Tax & Legal Senior Consultant  
joel.demarneffe@sdworx.com

SD Worx S.A.