

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ, 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων

(2002/C 227 E/18)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2002) 244 τελικό — 2002/0124(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 7 Ιουνίου 2002)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 47 παράγραφος 2 πρώτη και τρίτη πρόταση, το άρθρο 55 και το άρθρο 95 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ασφάλιση αυτοκινήτων) έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ευρωπαίους πολίτες, είτε είναι κάτοχοι ασφαλιστηρίων συμβολαίων είτε θύματα ατυχήματος. Επίσης αποτελεί βασική μέριμνα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι αποτελεί τον κύριο όγκο των δραστηριοτήτων τους στον κλάδο ασφάλισης ζημιών στην Κοινότητα. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της ενιαίας ασφαλιστικής αγοράς όσον αφορά την ασφάλιση αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Κοινότητας στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.
- (2) Σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει με την οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972 περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής ⁽¹⁾, τη δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30ής Δεκεμβρίου 1983 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων ⁽²⁾, την τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Μαΐου 1990 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων ⁽³⁾, και την οδηγία 2000/26/ΕΟΚ του Ευρωπαϊκού Κοι-

νοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Μαΐου 2000 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων) ⁽⁴⁾.

- (3) Το κοινοτικό σύστημα ασφάλισης οχημάτων χρειάζεται προσαρμογή και βελτίωση. Η ανάγκη αυτής επιβεβαιώθηκε από τις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν με ενώσεις του κλάδου, των καταναλωτών και θυμάτων ατυχημάτων.
- (4) Προκειμένου να αποκλειστεί οποιαδήποτε παρερμηνεία των ισχυουσών διατάξεων της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ και για να καταστεί ευκολότερη η ασφαλιστική κάλυψη των αυτοκινήτων που φέρουν προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας, ο ορισμός του εδάφους εντός του οποίου το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του θα πρέπει να αναφέρεται στο έδαφος του κράτους μέλους που εξέδωσε τις πινακίδες κυκλοφορίας, ανεξάρτητα με το αν οι εν λόγω πινακίδες είναι μόνιμες ή προσωρινές.
- (5) Σύμφωνα με την οδηγία 72/166/ΕΟΚ, τα οχήματα που φέρουν πλαστές ή παράνομες πινακίδες θεωρούνται ότι έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος του κράτους μέλους που εξέδωσε τις εν λόγω πινακίδες. Συνεπεία του κανόνας αυτού τα εθνικά γραφεία υποχρεώνονται να αντιμετωπίζουν τις οικονομικές συνέπειες ατυχημάτων που δεν έχουν καμία σχέση με το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένα. Χωρίς να μεταβάλλεται το γενικό κριτήριο της πινακίδας κυκλοφορίας για τον καθορισμό του εδάφους στο οποίο έχει τη συνήθη στάθμευσή του το όχημα, θα πρέπει να θεσπισθεί ένας ειδικός κανόνας σε περίπτωση ατυχήματος που προκαλεί όχημα χωρίς πινακίδα κυκλοφορίας ή που φέρει πινακίδα κυκλοφορίας η οποία δεν αντιστοιχεί ή δεν αντιστοιχεί πλέον στο όχημα. Στην περίπτωση αυτή, και με μοναδικό σκοπό το διακανονισμό των σχετικών αξιώσεων, το έδαφος στο οποίο έχει τη συνήθη στάθμευσή του το όχημα θα πρέπει να θεωρηθεί το έδαφος στο οποίο συνέβη το ατύχημα.
- (6) Προκειμένου να διευκολυνθεί η ερμηνεία και η εφαρμογή του όρου «δειγματοληπτικός έλεγχος» στην οδηγία 72/166/ΕΟΚ, η σχετική διάταξη θα πρέπει να διευκρινιστεί. Η απαγόρευση της συστηματικής διενέργειας ελέγχου της ασφαλίσεως του αυτοκινήτου, θα πρέπει να ισχύει τόσο για τα οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, όσο και για τα οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται από το έδαφος άλλου κράτους μέλους. Μπορεί να επιτραπεί η διενέργεια μόνο μη συστηματικών ελέγχων χωρίς διακρίσεις και στα πλαίσια αστυνομικού ελέγχου που δεν αποσκοπεί αποκλειστικά στην επαλήθευση της ασφάλισης του αυτοκινήτου.

⁽¹⁾ ΕΕ L 103 της 2.5.1972, σ. 1, οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 84/5/ΕΟΚ (ΕΕ L 8 της 11.1.1984, σ. 17).

⁽²⁾ ΕΕ L 8 της 11.1.1984, σ. 17, οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 90/232/ΕΟΚ (ΕΕ L 129 της 19.5.1990, σ. 33).

⁽³⁾ ΕΕ L 129 της 19.5.1990, σ. 33.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 181 της 20.7.2000, σ. 65.

- (7) Σύμφωνα με την οδηγία 72/166/ΕΟΚ, σε ορισμένες περιπτώσεις επιτρέπεται στα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τη γενική υποχρέωση της υποχρεωτικής ασφάλισης των αυτοκινήτων οχημάτων. Σε ορισμένες από τις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν την καταβολή αποζημίωσης για ζημιές ή σωματικές βλάβες που προκλήθηκαν στο έδαφος άλλου κράτους μέλους. Η εν λόγω παρέκκλιση, με την οποία δεν θίγεται η προστασία των θυμάτων, μπορεί να διατηρηθεί. Σε άλλες περιπτώσεις, το κράτος μέλος που εφαρμόζει την παρέκκλιση δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση στο θύμα ατυχήματος που συνέβη στο εξωτερικό, ενώ παράλληλα τα άλλα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να ζητούν, κατά την είσοδο εντός του εδάφους τους, έγκυρη πράσινη κάρτα ή σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης στα σύνορα. Ωστόσο, μετά την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας, δεν υπάρχει πλέον εγγύηση για την αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων που προκάλεσαν στο εξωτερικό αυτά τα ανασφάλιστα οχήματα. Επομένως, στις περιπτώσεις αυτές, θα πρέπει να καταργηθεί η παρέκκλιση που προβλέπεται στην οδηγία 72/166/ΕΟΚ. Θα πρέπει να απαλειφθούν οι σχετικές διατάξεις από την οδηγία 2000/26/ΕΟΚ.
- (8) Ένα σημαντικό στοιχείο που εξασφαλίζει την προστασία των θυμάτων είναι η υποχρέωση των κρατών μελών να εγγυώνται την ασφαλιστική κάλυψη μέχρις ορισμένων ελάχιστων ποσών. Τα ελάχιστα ποσά που προβλέπει η οδηγία 84/5/ΕΟΚ θα πρέπει όχι μόνο να προσαρμοστούν ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός, αλλά και να αυξηθούν σε πραγματικούς όρους για να βελτιωθεί η προστασία των θυμάτων. Επιπλέον, το ισχύον σήμερα συνολικό ελάχιστο ποσό ανά αξίωση για σωματικές βλάβες σε περίπτωση περισσοτέρων του ενός θυμάτων, καθώς και το συνδυασμένο ποσό για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές, που περιορίζουν την αποτελεσματική ασφαλιστική κάλυψη των θυμάτων σε ορισμένα ατυχήματα, θα πρέπει να καταργηθεί.
- (9) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι μελλοντικά το ελάχιστο ποσό της κάλυψης δεν θα ελαττωθεί με την πάροδο του χρόνου, θα πρέπει να θεσπιστεί μια ρήτρα περιοδικής αναθεώρησης χρησιμοποιώντας ως σημείο αναφοράς τον ευρωπαϊκό δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕΔΤΚ) που δημοσιεύει η Ευρωστάτ όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 1995 για τη θέσπιση εναρμονισμένων δεικτών τιμών καταναλωτή⁽¹⁾. Οι διαδικαστικοί κανόνες που ρυθμίζουν την εν λόγω αναθεώρηση θα πρέπει να θεσπιστούν.
- (10) Η διάταξη της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ με την οποία επιτρέπεται στα κράτη μέλη, για λόγους πρόληψης της απάτης, να περιορίζουν ή να αποκλείουν την παρέμβαση του οργανισμού αποζημίωσης σε περίπτωση που οι υλικές ζημιές προκλήθηκαν από όχημα αγνώστων στοιχείων προκειμένου να αποτραπούν οι απάτες, μπορεί να εμποδίσει σε ορισμένες περιπτώσεις τη νόμιμη αποζημίωση θυμάτων. Η δυνατότητα αυτή περιορισμού ή αποκλεισμού της αποζημίωσης δεν θα πρέπει να παρέχεται στις περιπτώσεις όπου, εκτός από την υλική ζημία, έχουν προκληθεί σημαντικές σωματικές βλάβες από το ίδιο ατύχημα, και επομένως ο κίνδυνος απάτης είναι αμελητέος. Η έννοια των σημαντικών σωματικών βλαβών θα πρέπει να καθοριστεί από την εθνική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους.
- (11) Παρέχεται επί του παρόντος στα κράτη μέλη με την οδηγία 84/5/ΕΟΚ η δυνατότητα να επιτρέπουν, σε περίπτωση υλικών ζημιών που προκαλούνται από ανασφάλιστα οχήματα, απαλλαγή αντιτάξιμη στο θύμα μέχρις ενός ορισμένου ανωτάτου ορίου. Η εν λόγω δυνατότητα περιορίζει, χωρίς καμία δικαιολογία, την προστασία των θυμάτων και δημιουργεί διάκριση όσον αφορά τα θύματα άλλων ατυχημάτων. Η δυνατότητα αυτή θα πρέπει να καταργηθεί.
- (12) Η δεύτερη οδηγία 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 22ας Ιουνίου 1988 για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής, και τη θέσπιση των διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ⁽²⁾ πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καταστούν αντιπροσωπευτικοί έναντι των δραστηριοτήτων ασφάλισης αυτοκινήτων οι κλάδοι των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, όπως συμβαίνει ήδη για άλλες ασφαλιστικές υπηρεσίες εκτός της ασφάλισης αυτοκινήτων.
- (13) Ένα σημαντικό επίτευγμα της ισχύουσας νομοθεσίας είναι ότι η ασφαλιστική κάλυψη περιλαμβάνει όλους τους επιβάτες του οχήματος. Ο στόχος αυτός θα διακυβευόταν σε περίπτωση που η εθνική νομοθεσία αποκλείει τους επιβάτες από την ασφαλιστική κάλυψη, επειδή γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι ο οδηγός του οχήματος ήταν υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή άλλης τοξικής ουσίας κατά το χρόνο του ατυχήματος. Ο επιβάτης συνήθως δεν είναι σε θέση να αξιολογεί δεόντως το επίπεδο μέθης του οδηγού. Ο στόχος να αποθαρρύνονται οι οδηγοί να οδηγούν υπό την επήρεια τοξικών ουσιών δεν επιτυγχάνεται περιορίζοντας την ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών που είναι θύματα τροχαίων ατυχημάτων. Η κάλυψη των επιβατών αυτών στο πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτου δεν προδικάζει την τυχόν ευθύνη που μπορεί να έχουν βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας ούτε το επίπεδο της επιδικαζομένης αποζημίωσης σε ένα συγκεκριμένο ατύχημα.
- (14) Η ασφαλιστική κάλυψη των πεζών και των ποδηλατών σε περίπτωση ατυχημάτων που προκαλούνται από αυτοκίνητο όχημα, διαφέρει σημαντικά στις διάφορες χώρες της Κοινότητας. Σε ορισμένα κράτη μέλη οι πεζοί και οι ποδηλάτες δεν καλύπτονται από την ασφάλιση αυτοκινήτου, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί κάποια μορφή ευθύνης του οδηγού. Σε άλλα κράτη μέλη οι πεζοί και οι ποδηλάτες καλύπτονται από την εν λόγω ασφάλιση, δεδομένου ότι συνήθως είναι το ασθενέστερο μέρος σε κάθε ατύχημα. Για να περιορισθεί η ανομοιογένεια αυτή, οι οδηγίες θα πρέπει να εξασφαλίζουν την κάλυψη των πεζών και των ποδηλατών από την υποχρεωτική ασφάλιση του αυτοκινήτου που εμπλέκεται στο ατύχημα, ανεξαρτήτως της υπαιτιότητας του οδηγού. Η κάλυψη αυτή στο πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων δεν προδικάζει το θέμα της αστικής ευθύνης του πεζού ή του ποδηλάτη ή του επιπέδου της χορηγούμενης αποζημίωσης σε ένα συγκεκριμένο ατύχημα, βάσει της εθνικής νομοθεσίας.

(1) ΕΕ L 257 της 27.10.1995, σ. 1.

(2) ΕΕ L 172 της 4.7.1988, σ. 1, οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2000/26/ΕΚ.

- (15) Ορισμένοι ασφαλιστές εισάγουν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ρήτρες που προβλέπουν ότι η σύμβαση δεν ισχύει αν το όχημα παραμένει εκτός του κράτους μέλους εγγραφής επάνω από ορισμένο χρονικό διάστημα. Η πρακτική αυτή προσκρούει στην αρχή που θεσπίζει η οδηγία 90/232/ΕΟΚ σύμφωνα με την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτου πρέπει να καλύπτει, με βάση ένα και μόνο ασφάλιστρο, το σύνολο του εδάφους της Κοινότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να οριστεί ότι η ασφαλιστική κάλυψη εξακολουθεί να ισχύει καθ' όλο το χρονικό διάστημα της σύμβασης, ανεξάρτητα εάν το όχημα παραμένει σε άλλο κράτος μέλος για ορισμένο χρονικό διάστημα, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που προκύπτουν από τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών όσο αφορά την εγγραφή των οχημάτων.
- (16) Το συμφέρον των καταναλωτών απαιτεί τη λήψη μέτρων για τη διευκόλυνση της ασφαλιστικής κάλυψης των οχημάτων που μετακινούνται από ένα κράτος μέλος σε άλλο για το χρονικό διάστημα μεταξύ της αποδοχής παράδοσης από τον αγοραστή και της εγγραφής του αυτοκινήτου στο κράτος μέλος προορισμού. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να θεσπιστεί μια προσωρινή παρέκκλιση από το γενικό κανόνα βάσει του οποίου καθορίζεται το κράτος μέλος όπου ευρίσκεται ο κίνδυνος. Για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών από την αποδοχή της παράδοσης από τον αγοραστή, κράτος μέλος προορισμού θεωρείται το κράτος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος και όχι το κράτος μέλος της εγγραφής.
- (17) Το πρόσωπο που επιθυμεί να συνάψει νέα σύμβαση ασφάλισης αυτοκινήτου με άλλον ασφαλιστή θα πρέπει να είναι σε θέση να δικαιολογήσει το ιστορικό των ατυχημάτων και απαιτήσεων του στο πλαίσιο της παλαιάς σύμβασης. Κατά τη λύση της σύμβασης, η ασφαλιστική επιχείρηση θα πρέπει να παρέχει στον αντισυμβαλλόμενο μια βεβαίωση σχετικά με τα ατυχήματα που είχε κατά τα πέντε προηγούμενα έτη της ασφάλισης του, με τη επιφύλαξη του δικαιώματος των μερών της ασφαλιστικής σύμβασης να διαπραγματευθούν το ασφάλιστρο.
- (18) Για την εξασφάλιση της δέουσας προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να επιτρέπουν να αντιτάσσεται απαλλαγή στο ζημιωθέν μέρος.
- (19) Το δικαίωμα να επικαλεστεί την ασφαλιστική σύμβαση και να στραφεί ευθέως κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης έχει μεγάλη σημασία για την προστασία του θύματος τροχαίου ατυχήματος. Η οδηγία 2000/26/ΕΟΚ προβλέπει ήδη για τα θύματα ατυχημάτων που συμβαίνουν σε ένα κράτος μέλος εκτός του κράτους διαμονής του ζημιωθέντος και τα οποία προκαλούνται από τη χρήση οχημάτων που είναι ασφαλισμένα και έχουν συνήθη στάθμευση σε ένα κράτος μέλος, το δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει το πρόσωπο, που φέρει αστική ευθύνη. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο αποτελεσματικός και ταχύς διακανονισμός των απαιτήσεων και να αποφευχθούν όσο το δυνατόν οι δαπανηρές νομικές διαδικασίες, το εν λόγω δικαίωμα θα πρέπει να επεκταθεί στα θύματα οποιουδήποτε τροχαίου ατυχήματος.
- (20) Για την ενίσχυση της προστασίας όλων των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, η διαδικασία αιτιολογημένης προσφοράς αποζη-

μώσης που προβλέπει η οδηγία 2000/26/ΕΟΚ θα πρέπει να επεκταθεί σε όλα τα είδη τροχαίων ατυχημάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή λειτουργία του μηχανισμού αυτού χωρίς να δημιουργηθεί εκ νέου ένας φορέας σαν αυτόν που προβλέπει η εν λόγω οδηγία, ο αντιπρόσωπος που ορίζει η ασφαλιστική επιχείρηση για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής μπορεί να είναι υπεύθυνος και για τη διεκπεραίωση κάθε τροχαίου ατυχήματος. Η διαδικασία αυτή συμβιβάζεται με το σύστημα των γραφείων πράσινης κάρτας που προβλέπει η οδηγία 72/166/ΕΟΚ για το διακανονισμό απαιτήσεων από ατυχήματα που προκαλούν οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.

- (21) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επιδίωξη αποζημίωσης εκ μέρους του ζημιωθέντος, τα κέντρα πληροφοριών που ιδρύονται σύμφωνα με την οδηγία 2000/26/ΕΚ δεν θα πρέπει να περιορίζονται στην παροχή πληροφοριών σχετικά με τα ατυχήματα που καλύπτει η εν λόγω οδηγία, αλλά θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν τις ίδιες πληροφορίες για κάθε τροχαίο ατύχημα.
- (22) Συνεπώς οι οδηγίες 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ, 90/232/ΕΟΚ και 2000/26/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποίηση της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ

Η οδηγία 72/166/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

α) Η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— το έδαφος του κράτους όπου είναι εγγεγραμμένο το όχημα, ανεξάρτητα αν η πινακίδα του είναι μόνιμη ή προσωρινή, ή»

β) Προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— εφόσον το αυτοκίνητο δεν φέρει πινακίδες κυκλοφορίας ή φέρει πινακίδες που δεν αντιστοιχούν ή δεν αντιστοιχούν πλέον στο όχημα, και εμπλέκεται σε ατύχημα, το έδαφος του κράτους στο οποίο συνέβη το ατύχημα, για τους σκοπούς της ικανοποίησης των αξιώσεων, όπως προβλέπει το άρθρο 2 παράγραφος 2 πρώτη περίπτωση.»

2. Το άρθρο 2 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε κράτος μέλος απέχει της διενέργειας ελέγχου ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται στο έδαφός του προερχόμενα από το έδαφος άλλου κράτους μέλους.

Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν μη συστηματικούς ελέγχους της ασφάλισης, εφόσον αυτοί δεν ενέχουν διακρίσεις και πραγματοποιούνται στο πλαίσιο αστυνομικών ελέγχων που δεν έχουν αποκλειστικό σκοπό τη διαπίστωση της ύπαρξης ασφάλισης.»

3. Στο άρθρο 4 απαλείφεται το στοιχείο β).

Άρθρο 2

Τροποποίηση της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ

Η οδηγία 84/5/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

1. Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει υποχρεωτικά τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.

2. Με την επιφύλαξη μεγαλύτερων ποσών εγγύησης, που ενδεχομένως απαιτούνται από τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος απαιτεί τα ποσά υποχρεωτικής ασφάλισης να ανέρχονται:

α) σε περίπτωση σωματικής βλάβης, τουλάχιστον σε 1 000 000 ευρώ για κάθε θύμα,

β) σε περίπτωση υλικών ζημιών, τουλάχιστον σε 500 000 ευρώ για κάθε αξίωση, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

3. Τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 2 θα αναθεωρούνται κάθε πέντε έτη, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές στον ευρωπαϊκό δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕΔΤΚ), όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου (*). Η πρώτη αναθεώρηση θα γίνει [πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2003/.../ΕΚ].

Τα ποσά θα προσαρμόζονται αυτομάτως, προσαυξανόμενα κατά το ποσοστό μεταβολής του προαναφερθέντος ΕΔΤΚ για την αντίστοιχη περίοδο, δηλαδή τα πέντε έτη πριν την αναθεώρηση και θα στρογγυλοποιούνται προς τα άνω σε πολλαπλάσιο των 10 000 ευρώ.

Η Επιτροπή ανακοινώνει τα προσαρμοσμένα ποσά στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και μερμνά για τη δημοσίευση τους στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

4. Κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποκαθιστά, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Το πρώτο εδάφιο δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να προσδώσουν ή όχι στην παρέμβαση του οργανισμού αυτού επικουρικό χαρακτήρα, ούτε το δικαίωμα να ρυθμίζουν το διακανονισμό των απαιτήσεων μεταξύ του οργανισμού αυτού και του υπεύθυνου ή των υπεύθυνων του ατυχήματος και των

άλλων ασφαλιστών ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης που υποχρεούνται να αποζημιώσουν το θύμα για το ίδιο ατύχημα. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιτρέπουν στον οργανισμό να απαιτεί από το θύμα του ατυχήματος, προκειμένου να του καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει καθ' οιονδήποτε τρόπο ότι ο υπεύθυνος αδυνατεί ή αρνείται να πληρώσει.

5. Το θύμα μπορεί σε κάθε περίπτωση να απευθυνθεί απευθείας στον οργανισμό, ο οποίος, με βάση τις πληροφορίες που ζητά και λαμβάνει από το θύμα, είναι υποχρεωμένος να του δώσει αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την καταβολή οποιασδήποτε αποζημίωσης.

Τα κράτη μέλη μπορούν, ωστόσο, να αποκλείσουν από την παρέμβαση του οργανισμού αυτού τα πρόσωπα τα οποία επιβιάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία ή τη σωματική βλάβη, εφόσον ο οργανισμός μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν ή να αποκλείσουν την παρέμβαση του οργανισμού αυτού σε περίπτωση που οι υλικές ζημιές προκλήθηκαν από όχημα αγνώστων στοιχείων.

Η δυνατότητα αυτή δεν ισχύει στις περιπτώσεις κατά τις οποίες, συνεπεία του ίδιου ατυχήματος, το θύμα υπέστη σοβαρές σωματικές βλάβες.

Οι προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό των σωματικών βλαβών ως σημαντικών καθορίζονται από τη νομοθεσία κάθε κράτους μέλους.

7. Κάθε κράτος μέλος εφαρμόζει τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις του κατά την παρέμβαση του οργανισμού αυτού, με την επιφύλαξη κάθε άλλης πρακτικής ευνοϊκότερης για τα θύματα.

(*) ΕΕ L 257 της 27.10.1995, σ. 1.»

Άρθρο 3

Τροποποίηση της οδηγίας 88/357/ΕΟΚ

Στο άρθρο 12α παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο της οδηγίας 88/357/ΕΟΚ απαλείφεται η δεύτερη πρόταση.

Άρθρο 4

Τροποποίηση της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ

Η οδηγία 90/232/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο μεταξύ του πρώτου και δεύτερου εδαφίου:

«Οι επιβάτες δεν αποκλείονται από την ασφαλιστική κάλυψη λόγω του ότι γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή οποιασδήποτε άλλης τοξικής ουσίας κατά τον χρόνο του ατυχήματος.»

2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 1α:

«Άρθρο 1α

Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει και τις σωματικές βλάβες που υπέστησαν πεζοί και ποδηλάτες συνεπεία ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται αυτοκίνητο όχημα, ανεξαρτήτως της υπαιτιότητας του οδηγού.»

3. Στο άρθρο 2 η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— καλύπτουν, βάσει ενιαίου ασφαλιστρού, και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, ολόκληρο το έδαφος της Κοινότητας, περιλαμβανομένης και οποιασδήποτε περιόδου παραμονής του οχήματος σε άλλα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια της σύμβασης, και».

4. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 4α ως 4στ:

«Άρθρο 4α

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 2 στοιχείο δ) δεύτερη περίπτωση της οδηγίας 88/357/ΕΟΚ, όταν ένα όχημα μετακινείται από ένα κράτος μέλος σε άλλο, θεωρείται κράτος όπου βρίσκεται ο κίνδυνος το κράτος μέλος προορισμού, αμέσως μετά την αποδοχή της παράδοσης από τον αγοραστή για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών, ακόμη και αν το όχημα δεν έχει εγγραφεί επίσημως στο μητρώο του κράτους μέλους προορισμού.

2. Σε περίπτωση που το όχημα εμπλακεί σε ατύχημα κατά την περίοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 χωρίς να είναι ασφαλισμένο, υπεύθυνος για την καταβολή της αποζημίωσης είναι ο οργανισμός του κράτους μέλους προορισμού που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ.

Άρθρο 4β

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, εντός δεκαπέντε ημερών από τη λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης για όχημα που καλύπτεται σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, ο συμβαλλόμενος να λαμβάνει βεβαίωση σχετικά με τις απαιτήσεις ή την απουσία απαιτήσεων σχετικών με το όχημα στη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας της συμβατικής σχέσης.

Άρθρο 4γ

Δεν αντιτάσσεται απαλλαγή κατά ζημιωθέντος από ατύχημα όσον αφορά την ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

Άρθρο 4δ

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ζημιωθέντες σε ατυχήματα που προκλήθηκαν από όχημα το οποίο καλύπτεται από ασφα-

λίση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ να έχουν δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπεύθυνου προσώπου.

Άρθρο 4ε

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε ο αντιπρόσωπος που έχει οριστεί από την ασφαλιστική επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 έως 5 της οδηγίας 2000/26/ΕΟΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) χωρίς να θίγονται οι υποχρεώσεις που έχει βάσει της οδηγίας, να είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και τον διακανονισμό των αξιώσεων σχετικά με ατυχήματα τα οποία προκλήθηκαν από οχήματα καλυπτόμενα από υποχρεωτική ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ που έχει συνάψει η ασφαλιστική επιχείρηση την οποία αντιπροσωπεύει.

2. Τα κράτη μέλη καθιερώνουν την διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 6 της οδηγίας 2000/26/ΕΟΚ για το διακανονισμό αξιώσεων σχετικά με ατυχήματα που προκλήθηκαν από οχήματα καλυπτόμενα από ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 του παρόντος άρθρου δεν θίγουν το σύστημα των γραφείων που προβλέπει το άρθρο 2 παράγραφος 2 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ για το διακανονισμό των αξιώσεων από ατυχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, ανεξαρτήτως εάν τα σχετικά οχήματα είναι ασφαλισμένα.

Άρθρο 4στ

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα κέντρα πληροφοριών που ιδρύονται ή εγκρίνονται βάσει του άρθρου 5 της οδηγίας 2000/26/ΕΟΚ, χωρίς να θίγονται οι υποχρεώσεις που έχουν σύμφωνα με την οδηγία, να παρέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο σε οποιοδήποτε θύμα ατυχήματος έχει υποστεί υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες από όχημα που καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

(*) ΕΕ L 181 της 20.7.2000, σ. 65.»

Άρθρο 5

Τροποποίηση της οδηγίας 2000/26/ΕΚ

Στο άρθρο 5 παράγραφος 1 το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2 ii) απαλείφεται,

β) το σημείο 5 ii) απαλείφεται.

Άρθρο 6**Ενσωμάτωση**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες, νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2004. Ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κυριότερων διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 7**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 8**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.