

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των οδηγιών 72/166/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»

(COM(2002) 244 τελικό — 2002/124 (COD))

(2003/C 95/12)

Στις 16 Σεπτεμβρίου 2002, και βάσει του άρθρου 95, παράγραφος 1 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή να καταρτίσει γνωμοδότηση με θέμα ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών κατήρτισε τη γνωμοδότησή του στις 19 Δεκεμβρίου 2002 (εισηγητής: ο κ. Lenvaux).

Κατά την 397η σύνοδο ολομέλειας της 26ης και 27ης Φεβρουαρίου 2003 (συνεδρίαση της 26ης Φεβρουαρίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 81 ψήφους υπέρ, 5 κατά και 6 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων απετέλεσε αντικείμενο μίας πρώτης οδηγίας που υιοθετήθηκε το 1972 και ακολουθήθηκε από τρεις άλλες οδηγίες, οι οποίες υιοθετήθηκαν το 1984, το 1988, το 1990 και το 2000 ⁽¹⁾.

1.2. Ωστόσο, η διασυννοριακή κυκλοφορία οχημάτων αυξάνεται συνεχώς και ορισμένες διατάξεις των προγενέστερων οδηγιών (ειδικότερα εκείνες που αφορούν την αναπροσαρμογή του ελάχιστου ποσού της κάλυψης) πρέπει να επικαιροποιηθούν.

1.3. Επιπλέον, κρίθηκε αναγκαίο να καλυφθούν ορισμένα κενά ή να δοθούν λύσεις σε προβλήματα που ανακύπτουν πολύ συχνά. Αυτό ισχύει ιδίως για τα εξής:

- τις δυσχέρειες όσον αφορά την εξεύρεση ασφάλισης για προσωρινή παραμονή σε ένα άλλο κράτος μέλος
- τις δυσχέρειες όσον αφορά την εξεύρεση βραχυπρόθεσμης ασφαλιστικής κάλυψης σε περίπτωση αγοράς αυτοκινήτου σε άλλο κράτος μέλος
- το αίτημα για καλύτερες αποζημιώσεις όσον αφορά πεζούς και ποδηλάτες στον τομέα της εφαρμογής της ασφαλιστικής κάλυψης των αυτοκινήτων

(1) 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 συμπεριφοράς προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ L 103 της 2.5.1972), 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 (ΕΕ L 8 της 11.1.1984), 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 (ΕΕ L 129 της 19.5.1990), οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 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) (ΕΕ L 181 της 20.7.2000).

— την παραχώρηση δήλωσης στους αυτοκινητιστές από τον τρέχοντα ασφαλιστή τους σχετικά με το ιστορικό των αξιώσεων και των ατυχημάτων τους, έτσι ώστε να διαπραγματευθούν ασφαλιστήριο συμβόλαιο με άλλη ασφαλιστική επιχείρηση.

1.4. Κατά συνέπεια, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε, τον Ιούλιο του 2001, ψήφισμα στο οποίο συνιστά την έκδοση μιας πέμπτης οδηγίας ασφάλισης αυτοκινήτων. Η παρούσα πρόταση οδηγίας είναι η απάντηση της Επιτροπής στο ανωτέρω αίτημα.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει το εγχείρημα της Επιτροπής η οποία επιδιώκει με την πρότασή της την αναθεώρηση των προγενέστερων οδηγιών «έτσι ώστε να επιτευχθούν οι ακόλουθοι βασικοί στόχοι»:

- να εκσυγχρονιστεί και να βελτιωθεί η προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων με την καθιέρωση υποχρεωτικής ασφάλισης,
- να καλυφθούν τα κενά και να διευκρινισθούν ορισμένες από τις ισχύουσες διατάξεις, εξασφαλίζοντας μεγαλύτερη σύγκλιση όσον αφορά την ερμηνεία και την εφαρμογή τους,
- να βρεθούν λύσεις σε προβλήματα που προκύπτουν συχνά έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια αποτελεσματικότερη ενιαία αγορά στον τομέα της ασφάλισης αυτοκινήτων.

2.2. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι από το 1972, ημερομηνία έκδοσης της πρώτης οδηγίας, επήλθαν πολυάριθμες τροποποιήσεις για την προσαρμογή των διατάξεων στις πραγματικές συνθήκες και για τη συνεκτίμηση των διαφόρων δυσχερειών κατά την εφαρμογή τους.

2.2.1. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι αυτός ο τύπος νομοθεσίας αντικείται σε ποικίλες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, μεταξύ των οποίων στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή διακυβέρνηση, στην ανακοίνωση «Ευρωπαϊκή διακυβέρνηση: βελτίωση της νομοθεσίας» και στο σχέδιο δράσης «Απλούστευση και βελτίωση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος». Επίσης, η ΕΟΚΕ λυπάται διότι με αυτές τις αλληπάλληλες τροποποιήσεις τίθενται σε κίνδυνο η συνοχή και η ευκολία πρόσβασης στο σύνολο των κανονιστικών διατάξεων που διέπουν τις ασφάλειες αυτοκινήτων.

2.3. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι, για άλλη μια φορά, ορισμένες διατάξεις εξακολουθούν να μην έχουν προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα από τη στιγμή της θέσπισής τους, παρότι η προσαρμογή τους θα ήταν αιτιολογημένη. Ως εκ τούτου, όσον αφορά το ποσό των ελαχίστων ορίων κάλυψης, η παρούσα οδηγία προτείνει αύξηση της τάξεως του 75 % των ποσών που ορίζονται από την οδηγία 84/5/ΕΟΚ, τα οποία δεν έχουν αναθεωρηθεί εδώ και 18 χρόνια.

2.3.1. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι αυτή η μέθοδος δεν είναι συνεκτική διότι οδηγεί σε υπερβολικά πολλές μεμονωμένες διορθώσεις.

2.3.2. Επιπλέον, με την πάροδο των ετών, ορισμένα κράτη μέλη θέτουν εντός της επικράτειάς τους υψηλότερα ελάχιστα όρια από τα αντίστοιχα κοινοτικά. Οι αποκλίσεις μεταξύ κρατών μελών πολλαπλασιάζονται, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται τόσο η εναρμόνιση των τιμών όσο και η εφαρμογή μιας ισόρροπης πολιτικής στον τομέα του ανταγωνισμού.

2.3.3. Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει με ικανοποίηση ότι, στο άρθρο 2 της παρούσας οδηγίας, προβλέπεται η ανά πενταετία αναθεώρηση των νέων ελαχίστων ορίων.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

Η ΕΟΚΕ εξέτασε σημείο προς σημείο τα άρθρα της πρότασης οδηγίας που αφορούν την τροποποίηση διατάξεων οι οποίες περιλαμβάνονται σε προηγούμενες οδηγίες. Οι εν λόγω τροποποιήσεις, που στις περισσότερες περιπτώσεις έχουν τεχνικό χαρακτήρα, επιδοκιμάζονται από την ΕΟΚΕ, με εξαίρεση τις διατάξεις που αφορούν τα ελάχιστα ποσά εγγύησης για τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες. Η ΕΟΚΕ διατυπώνει επίσης ορισμένες παρατηρήσεις οι οποίες απαριθμούνται πιο κάτω κατά τη σειρά των άρθρων.

3.1. Άρθρο 1

3.1.1. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις.

3.2. Άρθρο 2

3.2.1. Προτείνεται τα ελάχιστα ποσά εγγύησης να οριστούν σε περίπτωση σωματικής βλάβης σε 1 000 000 EUR για κάθε θύμα και σε περίπτωση υλικών ζημιών σε 500 000 EUR για κάθε αξίωση ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

3.2.2. Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι σε μία περίοδο κατά την οποία ο τομέας της ανασφάλισης βρίσκεται σε μεγάλη αναστάτωση δεν είναι επιθυμητό να προταθούν υψηλότερα ελάχιστα ποσά. Εντούτοις, η εμπειρία αποδεικνύει ότι μία αισθητή αύξηση των ελαχίστων ποσών εγγύησης έχει συστηματικά ως συνέπεια αντίστοιχη σημαντική αύξηση των αποζημιώσεων που ορίζουν τα δικαστήρια, ιδιαίτερα δε στην περίπτωση σωματικής βλάβης. Αυτό οδηγεί σε αύξηση των ασφαλιστρών σε μεγέθη που μπορεί να υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες των ασφαλισμένων, ιδιαίτερα στις υποψηφίες για ένταξη χώρες.

3.2.3. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η αποζημίωση ανά θύμα που έχει υποστεί σωματική βλάβη, για την οποία δεν προβλέπεται ανώτατο όριο στην οδηγία, ισοδυναμεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, με απεριόριστη κάλυψη των κινδύνων. Δεδομένου ότι υφίστανται ειδικοί κανόνες για την μεταφορά επιβατών με δημόσια μεταφορικά μέσα, στην οποία δεν εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία, η ΕΟΚΕ προτείνει να οριστεί ανώτατο όριο 10 000 000 EUR ανά αξίωση για τις σωματικές βλάβες ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων. Το ανώτατο αυτό όριο θα ισχύσει για περίοδο 10 ετών, μετά την πάροδο των οποίων η Επιτροπή θα πρέπει να επαναξιολογήσει την κατάσταση.

3.2.4. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει, εξάλλου, τη μέθοδο της αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής.

3.2.5. Η ΕΟΚΕ προτείνει να προσθέσει η Επιτροπή μία νέα παράγραφο στο άρθρο 1 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ με το εξής περιεχόμενο:

«5α. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη θέσπιση συστήματος διακανονισμού εντός μέγιστης προθεσμίας 4 μηνών από την καταβολή μιας προσωρινής αποζημίωσης στα θύματα οδικών ατυχημάτων για τις σωματικές βλάβες που έχουν υποστεί, εν αναμονή του οριστικού καθορισμού του ποσού της αποζημίωσης, εφόσον υπάρχει προσφυγή στο δικαστήριο για τον καθορισμό του.»

3.2.6. Η ΕΟΚΕ κρίνει σκόπιμο να διαγραφεί η παράγραφος 6 του άρθρου 1 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ. Εν πάση περιπτώσει, η ΕΟΚΕ δεν εγκρίνει τον περιορισμό, που περιέχεται στο δεύτερο εδάφιο αυτής της παραγράφου, στις σοβαρές σωματικές βλάβες, διότι ο καθορισμός τους δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αποτελεί αρμοδιότητα των κρατών μελών, για τον προφανή λόγο ότι αυτό θα επέφερε διαφορές όσον αφορά το εφαρμοστέο δίκαιο για τα θύματα ανάλογα με τα κράτη μέλη, σε έναν τομέα όπου επιβάλλεται η εναρμόνιση.

3.3. Άρθρο 3

3.3.1. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την προτεινόμενη τροποποίηση.

3.4. Άρθρο 4

3.4.1. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, με εξαίρεση τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 4 του άρθρου 4.

3.4.2. Άρθρο 4, παράγραφος 2

3.4.2.1. Στο συγκεκριμένο άρθρο προτείνεται να εισαχθεί στην οδηγία 90/232/ΕΟΚ ένα άρθρο 1α το οποίο να αποσκοπεί στην κάλυψη των σωματικών βλαβών που υφίστανται πεζοί και ποδηλάτες «συνεπεία τροχαίου ατυχήματος ανεξαρτήτως της υπαιτιότητας του οδηγού.»

3.4.2.2. Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι, όσον αφορά την αποζημίωση των πιο ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, είναι αναγκαία μία περαιτέρω εξέλιξη της σημερινής νομοθεσίας. Η βελτίωση της κατάστασης των προσώπων αυτών δεν πρέπει να καλύπτει μόνο τον ποδηλάτη και τον πεζό, αλλά και άλλους μη μηχανοκίνητους χρήστες όπως π.χ. τους πεδλοδρομείς σε στοιχισή. Αυτή η βελτίωση της κατάστασης των ευάλωτων χρηστών του δικτύου μεταφορών δεν πρέπει όμως να επιτευχθεί με μία οδηγία για την ασφαλιστική νομοθεσία, επειδή για αυτή τη μορφή ρυθμίσεων εξακολουθεί να ισχύει η περί αστικής ευθύνης νομοθεσία των κρατών μελών. Αν επιθυμεί κανείς την εκχώρηση αρμοδιοτήτων στην ΕΕ για το ουσιαστικό δίκαιο περί ευθύνης, τότε η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου πρέπει να διασφαλιστεί με τη θέσπιση ενιαίων ευρωπαϊκών κανόνων περί ευθύνης. Παρόμοια ρύθμιση πρέπει επιπλέον να περιλαμβάνει ορισμένα στοιχειώδη σημεία, όπως το τεκμήριο αιτιώδους συνάφειας, την περίπτωση ανωτέρας βίας και τον αποκλεισμό ενδεχόμενου δόλου κατά την πρόκληση της ζημίας.

3.4.2.3. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ προτείνει στην Επιτροπή να αποσύρει την εν λόγω διάταξη από το σχέδιο της παρούσας οδηγίας (της επονομαζόμενης πέμπτης οδηγίας) και να επιφυλαχθεί ως προς την έκδοση οδηγίας περί αστικής ευθύνης, η οποία θα πρέπει να έχει ως συνέπεια την καλύτερη αποζημίωση και την εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν για τους πιο ευάλωτους χρήστες του δικτύου μεταφορών.

3.4.2.4. Σε μία προσεχή οδηγία για το θέμα, θα μπορούσε να γίνει αναφορά στην οδηγία περί αστικής ευθύνης και να διασφαλισθεί η αποζημίωση όλων των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων βάσει ενός ενιαίου προτύπου.

3.4.3. Άρθρο 4, παράγραφος 4

3.4.3.1. Στο συγκεκριμένο άρθρο προτείνεται να εισαχθεί στην οδηγία 90/232/ΕΟΚ ένα άρθρο 4 β που να προβλέπει την έκδοση βεβαίωσης σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν το όχημα.

3.4.3.2. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η διάταξη η οποία υποχρεώνει τον ασφαλιστή να παρέχει βεβαίωση μόνον εντός δεκαπέντε ημερών από τη λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης είναι εξαιρετικά περιοριστική. Πράγματι, οι ασφαλισμένοι χρειάζονται τη βεβαίωση αυτή

πριν από την εκπνοή της σύμβασης, προκειμένου να αναζητήσουν νέο ασφαλιστικό φορέα, γιατί εάν δεν μπορούν να την λάβουν παρά μόνον μετά την εκπνοή της σύμβασης, θα παραμείνουν ανασφάλιστοι για κάποιο χρονικό διάστημα. Επιπλέον, ο ασφαλιζόμενος χρειάζεται τη βεβαίωση αυτή ανά πάσα στιγμή, και κυρίως όταν αποκτά άλλο όχημα το οποίο πρέπει να ασφαλίσει επίσης. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επιθυμεί να εκδίδεται η βεβαίωση εντός δεκαπενθημέρου από την αίτηση του ασφαλισμένου. Επιθυμεί επιπλέον να είναι υποχρεωμένος ο ασφαλιστής να απαντά μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή/και συμβατικού ταχυδρομείου σε κάθε αίτημα του συμβαλλόμενου.

3.5. Άρθρο 5

3.5.1. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις.

3.6. Άρθρο 6

3.6.1. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις.

4. Συμπεράσματα

4.1. Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι υφίσταται πληθώρα ευρωπαϊκών κειμένων για την ασφαλιστική κάλυψη των αυτοκινήτων.

4.1.1. Πριν ακόμη υιοθετηθεί η παρούσα πρόταση πέμπτης οδηγίας, θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο κατάρτισης νέας οδηγίας στο μέλλον.

4.1.2. Αναμφισβήτητα θα καταρτιστούν και άλλες προτάσεις τροποποιήσεων ή συμπληρωματικά κείμενα. Η πρόσβαση στη νομοθεσία καθίσταται συνεπώς ιδιαίτερα πολύπλοκη λόγω της συσσώρευσης των μεμονωμένων τροποποιημένων κειμένων με αποτέλεσμα, λίγο πριν τη διεύρυνση, να αυξάνεται ο κίνδυνος να παρανοούνται οι ρυθμίσεις και να μην έχουν συνοχή.

4.1.3. Η ΕΟΚΕ ζητεί επίσης από την Επιτροπή να προτείνει όπως η 5η οδηγία που τελεί επί του παρόντος υπό εξέταση συμπεριλάβει το σύνολο των προηγούμενων οδηγιών (72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ, 90/232/ΕΟΚ και 2000/26/ΕΚ). Η οδηγία αυτή θα μπορούσε να μεταβληθεί εκ των υστέρων σε «Ευρωπαϊκό κώδικα της ασφαλιστικής κάλυψης αυτοκινήτων», αφού προστεθούν όλες οι σχετικές υφιστάμενες ρυθμίσεις.

4.2. Οι τροποποιήσεις και μεταβολές που θα επακολουθήσουν θα μπορούσαν να αναφέρονται στο ενιαίο αυτό έγγραφο το οποίο θα διασφαλίζει τη συνοχή του συνόλου των διατάξεων.

4.3. Ο «Ευρωπαϊκός κώδικας της ασφαλιστικής κάλυψης αυτοκινήτων» θα μπορούσε να αποτελέσει προπομπό ενός πολύ γενικότερου εγγράφου, του «Ευρωπαϊκού Ασφαλιστικού Κώδικα».

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 2003.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Roger BRIESCH