

**POSICIÓN COMÚN N° 27/2004**

aprobada por el Consejo el 26 de abril de 2004

**con vistas a la adopción de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2004/C 101E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular la primera y tercera frase del apartado 2 de su artículo 47, su artículo 55 y el apartado 1 de su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o víctimas de un accidente. Es también de interés primordial para las empresas de seguros, ya que en la Comunidad constituye una parte importante del negocio de seguros no de vida. El seguro de vehículos automóviles incide también en la libre circulación de personas y vehículos. El fortalecimiento y consolidación del mercado único del seguro de vehículos automóviles debe, por lo tanto, ser un objetivo fundamental de la actuación comunitaria en el sector de los servicios financieros.
- (2) En esa dirección ya se han realizado avances significativos mediante la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad <sup>(4)</sup>, la Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles <sup>(5)</sup>, la Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de

responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles <sup>(6)</sup>, y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) <sup>(7)</sup>.

- (3) El sistema comunitario del seguro de vehículos automóviles requiere, no obstante, una actualización y mejora. Esta necesidad se ha visto confirmada por la consulta realizada con el sector y las asociaciones de consumidores y de víctimas.
- (4) Para excluir cualquier posible malentendido de las disposiciones de la Directiva 72/166/CEE, y para facilitar la cobertura de seguro de los vehículos que llevan placas provisionales, la definición del territorio de estacionamiento habitual del vehículo debe referirse al territorio del Estado al que corresponde la matrícula que ostenta el vehículo, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o provisional.
- (5) De conformidad con la Directiva 72/166/CEE, se considera que el territorio de estacionamiento habitual de los vehículos que llevan placas falsas o ilegales es el territorio del Estado miembro que expidió las placas originales. Esta norma a menudo implica la obligación para las oficinas nacionales de seguro de soportar las consecuencias económicas de accidentes que no tienen ninguna relación con el Estado miembro en que están establecidas. Sin modificar el criterio general de la matrícula para determinar el territorio de estacionamiento habitual del vehículo, conviene establecer una norma especial en el caso de un accidente causado por un vehículo que no lleva ninguna matrícula o que lleva una matrícula que no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo. En este caso, y con el único objeto de liquidar el siniestro, el territorio de estacionamiento habitual del vehículo debe ser el territorio en que se haya producido el accidente.

<sup>(1)</sup> DO C 227 E de 24.9.2002, p. 387.

<sup>(2)</sup> DO C 95 de 23.4.2003, p. 45.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 22 de octubre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 26 de abril de 2004 y Posición del Parlamento Europeo (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> DO L 103 de 2.5.1972, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 84/5/CEE (DO L 8 de 11.1.1984, p. 17).

<sup>(5)</sup> DO L 8 de 11.1.1984, p. 17. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 90/232/CEE (DO L 129 de 19.5.1990, p. 33).

<sup>(6)</sup> DO L 129 de 19.5.1990, p. 33.

<sup>(7)</sup> DO L 181 de 20.7.2000, p. 65.

- (6) Para hacer más fácil la interpretación y aplicación del término «controles por sondeo» de la Directiva 72/166/CEE, es necesario aclarar la disposición pertinente. La prohibición sistemática de realizar controles del seguro debe aplicarse a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país, pero que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Solamente podrán permitirse los controles no sistemáticos y no discriminatorios que se lleven a cabo en el marco de un control no exclusivamente dirigido a la verificación del seguro.
- (7) La letra a) del artículo 4 de la Directiva 72/166/CEE permite a los Estados miembros establecer excepciones a la obligación general de suscribir un seguro obligatorio cuando se trata de vehículos que pertenecen a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas. En el caso de los accidentes causados por estos vehículos, el Estado miembro que estableció la excepción debe designar una autoridad u órgano que compense los daños a las víctimas de accidentes causados en otro Estado miembro. El artículo citado debe modificarse a fin de garantizar que se compensa debidamente no sólo a las víctimas de accidentes originados por dichos vehículos en el extranjero, sino también a las víctimas de los accidentes ocurridos en el mismo Estado miembro en el que el vehículo tiene su estacionamiento habitual, independientemente de si residen o no en su territorio. Por otra parte, los Estados miembros deben garantizar que se comunique a la Comisión, para su publicación, la lista de personas exentas de contratar el seguro obligatorio y de las autoridades u órganos encargados de compensar a las víctimas de accidentes causados por estos vehículos.
- (8) La letra b) del artículo 4 de la Directiva 72/166/CEE permite a los Estados miembros establecer excepciones a la obligación general de suscribir un seguro obligatorio cuando se trate de ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una placa especial. En este caso, los demás Estados miembros tienen derecho a exigir, a los que entren en su territorio, una carta verde en vigor o un contrato de seguro «frontera», para garantizar una indemnización a las víctimas de cualquier accidente que pueda haber sido causado por estos vehículos en sus territorios. Sin embargo, dado que la supresión de los controles fronterizos en la Comunidad no permite garantizar que los vehículos que cruzan la frontera están cubiertos por un seguro, la indemnización de las víctimas de accidentes causados en el extranjero ya no puede seguir garantizándose. Por otra parte, debe garantizarse que se indemniza debidamente no sólo a las víctimas de accidentes causados por estos vehículos en el extranjero, sino también en el mismo Estado miembro en que el vehículo tiene su estacionamiento habitual. Para ello, los Estados miembros deben tratar a las víctimas de accidentes causados por estos vehículos de la misma forma que a las de los causados por vehículos no asegurados. En efecto, tal y como dispone la Directiva 84/5/CEE, la indemnización a las víctimas de accidentes causados por vehículos no asegurados debe pagarla el organismo de indemnización del Estado miembro en que el accidente tuvo lugar. En el caso del pago a las víctimas de accidentes causados por vehículos a los que se aplica la excepción, el organismo de indemnización debe interponer una demanda contra el organismo del Estado miembro en el que el vehículo tiene su estacionamiento habitual. Tras un periodo de cinco años desde la fecha de entrada en vigor de la Directiva, y considerando la experiencia resultante de la puesta en práctica y aplicación de la excepción, la Comisión debe, si procede, someter propuestas para su sustitución o derogación. Las disposiciones correspondientes de la Directiva 2000/26/CE también debe suprimirse.
- (9) Con el fin de aclarar el ámbito de aplicación de las directivas sobre el seguro de vehículos automóviles de conformidad con el artículo 229 del Tratado, debe suprimirse la referencia al territorio no europeo de un Estado miembro que figura en el artículo 6 y en el apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 72/166/CEE.
- (10) La obligación de los Estados miembros de garantizar la cobertura de seguro al menos por ciertos importes mínimos constituye un elemento importante que garantiza la protección de las víctimas. Los importes mínimos previstos en la Directiva 84/5/CEE no solamente deben actualizarse para tener en cuenta la inflación, sino que también deben incrementarse en términos reales para mejorar la protección de las víctimas. Con objeto de facilitar la introducción de dichos importes mínimos, debe establecerse un periodo transitorio de cinco años desde la fecha de aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros deben incrementar dichos importes hasta alcanzar al menos la mitad de los niveles en el plazo de treinta meses desde la fecha de aplicación.
- (11) Con el fin de asegurar que el importe mínimo de cobertura no se erosiona con el paso del tiempo, debe introducirse una cláusula periódica de revisión utilizando como referencia el índice europeo de precios de consumo (IPCE) publicado por Eurostat, tal como establece el Reglamento (CE) nº 2494/95 del Consejo, de 23 de octubre de 1995, relativo a los índices armonizados de precios al consumo<sup>(1)</sup>. Es necesario establecer las normas de procedimiento para tal revisión.
- (12) La Directiva 84/5/CEE, que, con objeto de evitar el fraude, permite a los Estados miembros limitar o excluir el pago por sus organismos de indemnización en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado, puede impedir en algunos casos la legítima indemnización de las víctimas. Esta opción de limitar o de excluir la indemnización basándose en que el vehículo no está identificado no debe aplicarse cuando el organismo haya pagado la indemnización por daños corporales importantes a una víctima del mismo accidente en el que se causaron daños materiales. Los Estados miembros pueden prever una franquicia, que no sobrepase el límite fijado en dicha Directiva, oponible a la víctima de tales daños materiales. Las condiciones para que los daños corporales se consideren importantes deben determinarse con arreglo a la legislación nacional o las disposiciones administrativas del Estado miembro en el que haya ocurrido el accidente. Cuando fijen estas condiciones, los Estados miembros podrán tener en cuenta, entre otros factores, si las lesiones requirieron asistencia hospitalaria.

(1) DO L 257 de 27.10.1995, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- (13) En la actualidad, una opción recogida en la Directiva 84/5/CEE permite a los Estados miembros autorizar, hasta un límite máximo especificado, franquicias oponibles a la víctima en caso de daños materiales causados por vehículos no asegurados. Esa opción merma de manera injustificada la protección de las víctimas y crea una discriminación con respecto a las víctimas de otros accidentes. No debe, por lo tanto, seguir permitiéndose.
- (14) La Segunda Directiva 88/357/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios <sup>(1)</sup> debe modificarse para permitir que las sucursales de las empresas de seguros sean sus representantes con respecto a las actividades de seguro de vehículos automóviles, como ya es el caso de servicios de seguro distintos de los del seguro de vehículos automóviles.
- (15) La inclusión en la cobertura de seguro de cualquier ocupante del vehículo es un importante logro de la legislación vigente. Este objetivo peligraría si en la legislación nacional o en alguna cláusula del contrato de un seguro se excluyera de la cobertura de seguro a los ocupantes cuando éstos supieran o debieran haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente. Por lo general, el ocupante no está en condiciones de evaluar adecuadamente el grado de intoxicación del conductor. El objetivo de disuadir a las personas de conducir bajo los efectos de sustancias tóxicas no se alcanza mediante una reducción de la cobertura del seguro de los ocupantes que son víctimas de accidentes de automóvil. La cobertura de estos ocupantes por el seguro obligatorio de vehículos automóviles no prejuzga ninguna responsabilidad en que pudieran haber incurrido en virtud de la legislación nacional vigente, ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto.
- (16) Los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías públicas no motorizados, que son generalmente la parte más débil en un accidente, deben estar cubiertos por el seguro obligatorio del vehículo implicado en el accidente, cuando tengan derecho a indemnización de conformidad con el Derecho civil nacional. Esta disposición no prejuzga la responsabilidad civil ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto en virtud de la legislación nacional.
- (17) Algunos aseguradores introducen en las pólizas de seguros cláusulas de rescisión del contrato en caso de que el vehículo permanezca más allá de un período determinado fuera del Estado miembro en que está matriculado. Esta práctica está en contradicción con el principio establecido en la Directiva 90/232/CEE según el cual el seguro obligatorio del automóvil debe cubrir todo el territorio de la Comunidad sobre la base de una prima única. Es preciso, por lo tanto, especificar que la cobertura de seguro debe seguir siendo válida durante todo el período de vigencia del contrato, independientemente de si el vehículo ha permanecido en otro Estado miembro durante un período determinado, y ello sin perjuicio de la legislación nacional de los Estados miembros sobre la matriculación de vehículos.
- (18) Deben tomarse medidas para facilitar que los vehículos importados de un Estado miembro a otro puedan tener cobertura de seguro aunque el vehículo no esté todavía matriculado en el Estado miembro de destino. Debe introducirse una excepción temporal a la norma general que determina el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo. El Estado miembro de destino debe considerarse el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo durante un período de treinta días desde la fecha de entrega, puesta a disposición o envío del vehículo al comprador.
- (19) La persona que desee suscribir un nuevo contrato de seguro de vehículo automóvil con otro asegurador debe poder justificar la siniestralidad producida en su contrato anterior. El titular de la póliza debe tener derecho a solicitar en cualquier momento una declaración sobre los siniestros, o sobre la ausencia de los mismos, en que se haya visto involucrado el vehículo o vehículos cubiertos por el contrato de seguro al menos durante los cinco años anteriores de la relación contractual. La empresa de seguros, o un organismo que haya sido designado por un Estado miembro para proporcionar un seguro obligatorio o suministrar tales declaraciones, debe proporcionar dicha declaración al titular de la póliza en los quince días siguientes a la solicitud.
- (20) Para garantizar la debida protección a las víctimas de accidentes de automóvil, los Estados miembros no deben permitir que los aseguradores opongan franquicias a la parte perjudicada.
- (21) El derecho a invocar el contrato de seguro y a interponer su demanda directamente contra la empresa de seguros reviste gran importancia para la protección de las víctimas de cualquier accidente automovilístico. La Directiva 2000/26/CE ya reconoce a las víctimas de accidentes ocurridos en un Estado miembro distinto del de residencia de la parte perjudicada y causados por vehículos asegurados y estacionados habitualmente en un Estado miembro, un derecho de acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil de la persona responsable. Con el fin de propiciar una liquidación eficaz y rápida de los siniestros y evitar, en la medida de lo posible, procesos judiciales costosos, este derecho debe hacerse extensivo a las víctimas de cualquier accidente automovilístico.

<sup>(1)</sup> DO L 172 de 4.7.1988, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/26/CE.

- (22) El procedimiento de «oferta motivada» establecido en la Directiva 2000/26/CE debe hacerse extensivo a toda clase de accidentes, con el fin de aumentar la protección de cualquier víctima de un accidente de automóvil. Este mismo procedimiento debe aplicarse mutatis mutandis cuando el siniestro se liquide mediante el sistema de oficinas nacionales de seguro previsto en la Directiva 72/166/CE.
- (23) A fin de facilitar que la parte perjudicada pueda reclamar una indemnización, los organismos de información creados con arreglo a la Directiva 2000/26/CE no deben limitarse a proporcionar información sobre los accidentes contemplados en dicha Directiva, sino que deben también proporcionar el mismo tipo de información con respecto a cualquier accidente automovilístico.
- (24) Dado que la Directiva 2000/26/CE fue adoptada con anterioridad a la adopción del Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil <sup>(1)</sup>, el cual sustituyó al Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 sobre el mismo asunto para una serie de Estados miembros, la referencia a este Convenio en dicha Directiva debe adaptarse según proceda.
- (25) Deben, por tanto, modificarse en consecuencia las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

#### Modificaciones de la Directiva 72/166/CEE

La Directiva 72/166/CEE queda modificada como sigue:

- 1) El punto 4 del artículo 1 queda modificado como sigue:
- a) El primer guión se sustituye por el texto siguiente:
- «— el territorio del Estado al que corresponda la matrícula del vehículo, independientemente de si dicha matrícula es permanente o provisional, o»;
- b) Se añade el guión siguiente:
- «— en el caso de vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, involucrados en un accidente, el territorio del Estado en que haya tenido lugar el accidente, a efectos de la liquidación del siniestro, tal como establece el primer guión del apartado 2 del artículo 2 de la presente Directiva o el apartado 4 del artículo 1 de la Segunda Directiva

84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (\*).

(\*) DO L 8 de 11.1.1984, p. 17.».

- 2) En el artículo 2, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. No obstante, los Estados miembros podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que dichos controles no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.»;

- 3) El artículo 4 se modifica como sigue:

- a) En la letra a), párrafo segundo:

- i) la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«En este caso, el Estado miembro que establezca la excepción adoptará las medidas oportunas para garantizar la indemnización de los daños causados en su territorio y en el territorio de los demás Estados miembros por vehículos pertenecientes a dichas personas.»;

- ii) la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«El Estado miembro comunicará a la Comisión la lista de las personas exentas de la obligación de asegurar la responsabilidad civil y de las autoridades u organismos responsables de la indemnización. La Comisión publicará dicha lista.»;

- b) En la letra b), el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En dicho caso, los Estados miembros garantizarán que los vehículos mencionados en el párrafo primero de la presente letra sean tratados de la misma manera que los vehículos con respecto a los cuales no se haya cumplido la obligación de aseguramiento establecida en el apartado 1 del artículo 3. El organismo de indemnización del Estado miembro en que haya tenido lugar el accidente podrá dirigirse entonces contra el fondo de garantía contemplado en el apartado 4 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE del Estado miembro en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual.»

<sup>(1)</sup> DO L 12 de 16.1.2001, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 2003.

Cinco años después de la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo de... (\*), por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada la circulación de vehículos automóviles, los Estados miembros informarán a la Comisión de la aplicación y puesta en práctica de la presente letra. Una vez estudiados los informes, la Comisión presentará, cuando proceda, propuestas dirigidas a sustituir o derogar esta excepción.

(\*) DO L ... , p. ...».

- 4) En el artículo 6 y en el apartado 1 del artículo 7 se suprimen los términos «o en el territorio no europeo de un Estado miembro».

## Artículo 2

### Modificaciones de la Directiva 84/5/CEE

El artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE se sustituye por el texto siguiente:

#### «Artículo 1

1. El seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales.
2. Sin perjuicio de importes de garantía superiores, eventualmente prescritos por los Estados miembros, cada Estado exigirá que los importes por los que dicho seguro sea obligatorio se eleven como mínimo:
  - a) para los daños corporales, a 1 000 000 de euros por víctima; en lugar de este importe, los Estados miembros podrán establecer un importe mínimo de 5 000 000 de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas;
  - b) para los daños materiales, a 1 000 000 de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.

Los Estados miembros dispondrán de un período transitorio de hasta cinco años, a partir de la fecha de aplicación de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo de..., por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada la circulación de vehículos automóviles (\*) para aumentar las garantías hasta el nivel exigido por el presente apartado.

En el plazo de treinta meses desde la fecha de aplicación de la Directiva 2004/.../CE, los Estados miembros deberán haber incrementado las garantías hasta al menos la mitad de los importes establecidos en el presente apartado.

3. Los importes mencionados en el apartado 2 se revisarán cada cinco años para tener en cuenta los cambios del

Índice de precios de consumo europeo (IPCE), de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2494/95 del Consejo, de 23 de octubre de 1995, relativo a los índices armonizados de precios al consumo (\*\*). La primera revisión se realizará a los cinco años de la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2004/.../CE.

Los importes se actualizarán automáticamente. Estos importes se incrementarán en el porcentaje indicado por el IPCE para el período de que se trate, es decir, los cinco años inmediatamente anteriores a la revisión, y se redondearán a un múltiplo de 10 000 euros.

La Comisión comunicará las cantidades adaptadas al Consejo y al Parlamento Europeo, y asegurará su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

4. Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión indemnizar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el apartado 1.

El párrafo primero se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de considerar o no la indemnización de dicho organismo subsidiaria, y del derecho de regular la liquidación de siniestros entre dicho organismo y el o los responsables del accidente y otros aseguradores u organismos de seguridad social obligados a indemnizar a la víctima por el mismo accidente. No obstante, los Estados miembros no podrán autorizar al mencionado organismo a condicionar el pago de la indemnización a la demostración por parte de la víctima de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

5. La víctima podrá en todo caso dirigirse directamente al organismo, el cual, basándose en informaciones proporcionadas a petición suya por la víctima, estará obligado a darle una respuesta motivada en cuanto a su intervención.

Los Estados miembros podrán, sin embargo, excluir de la intervención de dicho organismo a las personas que ocupen asiento por propia voluntad en el coche que haya causado el daño, cuando el organismo pueda probar que dichas personas sabían que el vehículo no estaba asegurado.

6. Los Estados miembros podrán limitar o excluir la intervención de dicho organismo en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado.

No obstante, cuando el organismo haya indemnizado por daños corporales significativos a alguna víctima del mismo accidente en el que un vehículo no identificado hubiera causado daños materiales, los Estados miembros no podrán excluir el pago de la indemnización por daños materiales basándose en la no identificación del vehículo. No obstante, los Estados miembros podrán prever una franquicia de 500 euros como máximo de la que podrá ser responsable la víctima de tales daños materiales.

Las condiciones para que los daños corporales se consideren significativos se determinarán con arreglo a la legislación o disposiciones administrativas del Estado miembro en el que haya ocurrido el accidente. En este sentido, los Estados miembros podrán tener en cuenta, entre otros factores, si las lesiones requirieron asistencia hospitalaria.

7. Cada Estado miembro aplicará sus disposiciones legales, reglamentarias y administrativas a la intervención del organismo, sin perjuicio de cualquier otra práctica más favorable a las víctimas.

(\*) DO L ..., p. ...

(\*\*) DO L 257 de 27.10.1995, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).».

#### Artículo 3

#### Modificaciones de la Directiva 88/357/CEE

Queda suprimida la segunda frase del párrafo cuarto del apartado 4 del artículo 12 bis de la Directiva 88/357/CEE.

#### Artículo 4

#### Modificaciones de la Directiva 90/232/CEE

La Directiva 90/232/CEE queda modificada como sigue:

1) En el artículo 1 se inserta el párrafo siguiente entre los párrafos primero y segundo:

«Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las disposiciones legales o cláusulas contractuales incluidas en una póliza de seguro que excluyan a un ocupante de la cobertura de seguro sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente sean consideradas sin efecto en relación con las declaraciones de siniestros de dicho ocupante.».

2) Se añade el artículo siguiente:

#### «Artículo 1 bis

El seguro mencionado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil, ni del importe de la indemnización.».

3) En el artículo 2, el primer guión se sustituye por el texto siguiente:

«— cubran, basándose en una prima única y durante toda la duración del contrato, la totalidad del territorio de la Comunidad, incluida cualquier estancia del vehículo en otros Estados miembros durante la vigencia del contrato, y».

4) Se añaden los siguientes artículos:

#### «Artículo 4 bis

1. No obstante lo dispuesto en el segundo guión de la letra d) del artículo 2 de la Directiva 88/357/CEE (\*), cuando un vehículo se importe de un Estado miembro a otro se considerará que el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo es el Estado miembro de destino, inmediatamente después de la fecha de entrega, puesta a disposición o envío del vehículo al comprador durante un período máximo de treinta días, aunque el vehículo no haya sido matriculado oficialmente en el Estado miembro de destino.

2. En caso de que el vehículo resulte involucrado en un accidente durante el período mencionado en el apartado 1 mientras no esté asegurado, el organismo indicado en el apartado 4 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE del Estado miembro de destino será responsable de la indemnización prevista en el mismo artículo.

#### Artículo 4 ter

Los Estados miembros garantizarán que el titular de la póliza tenga derecho a solicitar en cualquier momento una certificación de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros, en los que haya estado involucrado el vehículo o los vehículos cubiertos por el contrato de seguro al menos durante los cinco años anteriores de la relación contractual, o de la ausencia de tales siniestros. La compañía de seguros, o el organismo que un Estado miembro pueda haber designado para la cobertura del seguro obligatorio o para expedir tales certificaciones, proporcionará al titular de la póliza la citada certificación en los quince días siguientes a la solicitud.

#### Artículo 4 quater

Las compañías de seguros no podrán oponer franquicias a la parte perjudicada de un accidente en lo que respecta al seguro mencionado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE.

#### Artículo 4 quinto

Los Estados miembros garantizarán que las partes perjudicadas en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro indicado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE tengan derecho a interponer una acción directa contra la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil.

**Artículo 4 sexto**

Los Estados miembros establecerán el mismo procedimiento previsto en el apartado 6 del artículo 4 de la Directiva 2000/26/CE (\*\*) para la indemnización de siniestros originados por un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro indicado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE.

Cuando se trate de accidentes que puedan indemnizarse mediante el sistema de oficinas nacionales de seguro que establece el apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE, los Estados miembros establecerán el mismo procedimiento que cita el apartado 6 del artículo 4 de la Directiva 2000/26/CE. Para la aplicación de ese procedimiento, toda referencia a una compañía de seguros se entenderá que alude a las oficinas nacionales de seguro definidas en el punto 3 del artículo 1 de la Directiva 72/166/CEE.

(\*) Segunda Directiva 88/357/CEE del Consejo, de 22 de junio de 1988, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo, distinto del seguro de vida, por la que se establecen las disposiciones destinadas a facilitar el ejercicio efectivo de la libre prestación de servicios automóviles (DO L 172 de 4.7.1988, p. 1). Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/26/CE (DO L 181 de 20.7.2000, p. 65).

(\*\*) Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 181 de 20.7.2000, p. 65).

5) En el artículo 5, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros garantizarán que los organismos de información creados o aprobados de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2000/26/CE, sin perjuicio de sus obligaciones en virtud de dicha Directiva, proporcionen la información estipulada en dicho artículo a cualquier parte implicada en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE.».

**Artículo 5****Modificaciones de la Directiva 2000/26/CE**

La Directiva 2000/26/CE queda modificada como sigue:

1) El apartado 8 del artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«8. La designación del representante para la tramitación y liquidación de siniestros no constituirá por sí misma la aper-

tura de una sucursal con arreglo a la letra b) del artículo 1 de la Directiva 92/49/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas relativas al seguro directo distinto del seguro de vida (\*), ni tampoco se considerará al representante para la tramitación y liquidación de siniestros un establecimiento con arreglo a la letra c) del artículo 2 de la Segunda Directiva 88/357/CEE del Consejo ni

— un establecimiento con arreglo al Convenio de Bruselas, de 27 de septiembre de 1968, relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en lo que respecta a Dinamarca;

— un establecimiento con arreglo al Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (\*\*), en lo que respecta a los demás Estados miembros.

(\*) DO L 228 de 11.8.1992, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2002/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 35 de 11.2.2003, p. 1).

(\*\*) DO L 12 de 16.1.2001, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 2003.».

2) En la letra a) del apartado 1 del artículo 5 se suprime el inciso ii) del punto 2.

**Artículo 6****Aplicación**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el ... (\*). Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros podrán, de conformidad con lo dispuesto en el Tratado, mantener o poner en vigor disposiciones más favorables para el perjudicado que las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva.

(\*) 24 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 7*

**Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 8*

**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el ...

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

---

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

El 7 de junio de 2002, la Comisión presentó su propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE relativas al seguro de responsabilidad derivada de la circulación de vehículos automóviles<sup>(1)</sup>. La propuesta se basó en el apartado 2 del artículo 47, el artículo 55 y el apartado 1 del artículo 95 del Tratado.

El 22 de octubre de 2003, el Parlamento Europeo emitió su dictamen en primera lectura<sup>(2)</sup>.

El 26 de febrero de 2003, el Comité Económico y Social emitió su dictamen<sup>(3)</sup>.

El 27 de noviembre de 2003, el Consejo logró un acuerdo político con vistas a la aprobación de una posición común en una fase posterior de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo 251 del Tratado.

El 26 de abril de 2004, el Consejo aprobó su Posición Común sobre la propuesta tal y como se establece en el doc. 16182/03.

### II. OBJETIVO

El objetivo de la propuesta de referencia es actualizar las disposiciones existentes en el ámbito de los seguros de automóviles con el fin de aumentar la protección de las posibles víctimas, de tener en cuenta el incrementado tráfico trans fronterizo con casi únicamente controles excepcionales en las fronteras y de establecer un mercado más eficiente por lo que respecta a los productos de seguros de automóviles. Para ello, deben también subsanarse algunas aparentes lagunas en la legislación existente.

Entre los elementos más importantes cabe destacar las mejoras en la cobertura del seguro en caso de una estancia prolongada fuera del país de matriculación, el incremento del importe mínimo de la cobertura del seguro de daños corporales y daños materiales en todo el territorio de la Unión y la eliminación de cualquier exclusión existente de la cobertura del seguro que se base en que el conductor se hallaba bajo los efectos del alcohol o en caso de accidente con un vehículo sin identificar. En el caso de las víctimas causadas por vehículos sin identificar, se tiene que lograr un equilibrio entre el riesgo de fraude y el objetivo de la no exclusión a la ligera de pagos a las víctimas. Otra cuestión era la existencia de diferentes conceptos jurídicos en los Estados miembros, por ejemplo con respecto a la posibilidad de que corran a cargo del mismo asegurado los excedentes en determinados casos. Sin embargo, debería ayudar a clarificar más el marco jurídico europeo el establecimiento de disposiciones que faciliten la cobertura del seguro a corto plazo en el caso de la compra y matriculación de un vehículo en diferentes jurisdicciones, así como disposiciones armonizadas con respecto a la liquidación de siniestros de acuerdo con la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles.

### III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN TAL Y COMO SE ESTABLECE EN EL DOC. 16182/03<sup>(4)</sup>

#### 1. OBSERVACIONES GENERALES

El texto transaccional sobre el que se logró un acuerdo político en el Consejo mantiene los objetivos principales de la propuesta de la Comisión. Asimismo integra algunas enmiendas del Parlamento Europeo. El Consejo modificó la propuesta de la Comisión teniendo en cuenta el espíritu de las enmiendas del Parlamento Europeo, especialmente al no suprimir la excepción existente para los vehículos agrícolas y al sustituir la disposición propuesta sobre la cobertura del seguro para los peatones y ciclistas por una disposición que tiene más claramente en cuenta la legislación nacional existente (apartado 2 del artículo 4). Como innovación, el Consejo introdujo una nueva disposición en el apartado 4 del artículo 1 para evitar cualquier interpretación errónea del ámbito territorial de las directivas sobre el seguro de automóviles. De manera similar, el Consejo simplificó la disposición propuesta sobre la aplicación a cualquier tipo de accidentes de automóvil de los procedimientos de liquidación tal y como se establece en la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles y los amplió al sistema de liquidación de «carta verde» (punto 4 del artículo 4 por el que se inserta el artículo 4 *sexí* en la Directiva 90/232/CEE).

<sup>(1)</sup> DO C 227 E de 24.9.2002, p. 387.

<sup>(2)</sup> Todavía no publicado en el DO.

<sup>(3)</sup> DO C 95 de 23.4.2003, p. 45.

<sup>(4)</sup> Nota: La numeración de los artículos se refiere a la primera lectura del Parlamento Europeo (doc. 13585/03), o, cuando se indique especialmente («ahora: ...»), al documento en el que se refleja la Posición Común en el Consejo (doc. 16182/03).

Estas modificaciones se justificaron principalmente por motivos técnicos. Sin embargo, algunas disposiciones de la propuesta de la Comisión se modificaron para evitar posibles conflictos con la legislación aplicable actualmente en los Estados miembros.

## 2. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

En su primera lectura el Parlamento Europeo adoptó 26 enmiendas al texto <sup>(1)</sup>. Durante las reuniones del Grupo, dichas enmiendas del Parlamento Europeo fueron analizadas y algunas de ellas integradas en el texto del Consejo, al menos en principio. Sin embargo, por lo que respecta a otras enmiendas, el Consejo no pudo aceptarlas.

### 2.1. Las siguientes enmiendas del Parlamento Europeo fueron aceptadas en principio o en parte, pero integradas en el texto con modificaciones:

*Enmiendas 26 y 11 — Nuevo considerando 7 bis (ahora: 8) y punto 3 del artículo 1 que modifica la letra b) del artículo 4 de la Directiva 72/166/CEE  
(Clarificación sobre la excepción para los vehículos agrícolas)*

El Consejo integró el contenido principal de dichas enmiendas mediante el mantenimiento de la excepción existente para los vehículos agrícolas. Sin embargo, el asunto que subyace, la protección de todos los tipos de víctimas en caso de tráfico transfronterizo, se resolvió recurriendo al procedimiento del fondo de garantía en vez de solicitar un seguro especial cuando se abandone el Estado de matriculación. Además, se introdujo en el texto con carácter transaccional una disposición sobre un periodo para informar.

*Enmiendas 25 y 27 — Nuevo considerando 8 bis (ahora: 10) y artículo 2 por el que se modifica el apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE  
(Importe mínimo de la cobertura del seguro)*

No obstante el legítimo objetivo de aumentar la protección de las víctimas, el Consejo tuvo que tener en cuenta las distintas circunstancias en los Estados miembros y países adherentes por lo que respecta a un incremento razonable de los importes en un adecuado marco temporal. Aunque no fue posible introducción plena de las cifras sugeridas por el Parlamento Europeo, las cifras fijadas en la Posición Común y el período transitorio establecido integran los objetivos principales de las enmiendas.

*Enmienda 5 — Supresión del considerando 20  
(Procedimiento de «oferta razonada»)*

No pudo apoyarse la supresión de todo el considerando sobre el procedimiento de «oferta razonada». En su lugar, el Consejo prefirió una clarificación adicional y la supresión únicamente de la segunda frase, que, con todo, debería despejar en parte las preocupaciones del Parlamento Europeo, principalmente al evitar una referencia al representante en relación con los siniestros (véase también enmienda 20).

*Enmienda 20 — punto 4 del artículo 4 por el que se inserta el artículo 4 sexi en la Directiva 90/232/CEE  
(Relaciones entre las disposiciones sobre el representante en relación con los siniestros y la oficina de la carta verde)*

El Consejo recogió en gran parte las enmiendas del Parlamento Europeo. La clarificación del papel del representante en relación con los siniestros y el mantenimiento de los procedimientos de la oficina de la carta verde, también para los casos descritos aquí, resulta útil para una buena práctica administrativa y no perjudica ningún objetivo sustancial de la propuesta.

<sup>(1)</sup> Véase el doc. 13585/03. Los proyectos de enmiendas 3 y 13 no se votaron favorablemente; su esencia se encuentra cubierta por las enmiendas 25 y 27.

*Enmiendas 7 y 21 — Nuevo considerando 21 ter (ahora: 24) y punto 1 del artículo 5 por el que se modifica la Directiva 2000/26/CE  
(Sustitución, cuando resulte adecuado, del Convenio de Bruselas por el Reglamento (CE) nº 44/2001 sobre una disposición sobre el lugar de establecimiento)*

El Consejo recogió lo esencial de dichas enmiendas. Sin embargo, al modificar el artículo 4 de la Directiva 2000/26/CE, el Consejo dejó claro que un mero considerando no era suficiente al respecto.

*Enmienda 14 — Artículo 2, por el que se modifica el párrafo segundo del apartado 6 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE  
(Exclusión de una opción de no compensar cuando la víctima haya estado ingresada en un hospital)*

El Consejo aceptó lo esencial de la enmienda del Parlamento Europeo. Sin embargo, para garantizar la necesaria flexibilidad a los Estados miembros y como consecuencia de los cambios introducidos en el apartado precedente del artículo, el Consejo adaptó la redacción de la enmienda propuesta.

*Enmienda 15 — Supresión del punto 2 del artículo 4 por el que se inserta un nuevo artículo 1 bis en la Directiva 90/232/CEE  
(Cobertura del seguro para peatones y ciclistas)*

El Consejo reconoció que el objetivo de la disposición de armonizar las disposiciones por lo que respecta a la cobertura del seguro para peatones y ciclistas y otros usuarios de vías públicas no motorizadas pudiera resultar muy difícil de lograr si nos atenemos a lo que se propone. Sin embargo, en vez de suprimir de raíz la disposición sugerida -como había sugerido el Parlamento Europeo-, el Consejo prefirió clarificar la disposición mencionando el derecho a indemnización de conformidad con el derecho nacional como una salvaguardia pertinente. Por ello el principio de inclusión de los usuarios de vías públicas no motorizadas se mantendría sin correr el riesgo de prejuzgar decisiones nacionales sobre el derecho a indemnización a través de la presente Directiva.

*Enmienda 18 — punto 4 del artículo 4 por el que se inserta el artículo 4 ter en la Directiva 90/232/CEE  
(Información que debe facilitarse al titular de la póliza)*

El Consejo recogió las ideas principales de la enmienda del Parlamento Europeo. La información pertinente debería facilitarse previa solicitud del titular de la póliza en cualquier momento durante la duración del contrato de seguro. Por ello, debería aumentarse la protección del consumidor y al mismo tiempo podría evitarse una innecesaria entrega de cartas. Las diferencias entre el texto del Consejo y las enmiendas del Parlamento Europeo son principalmente de redacción.

## **2.2. Las siguientes enmiendas se rechazaron y no se integraron en el texto del Consejo:**

*Enmiendas 1, 6, 9 y 23 — Nuevos considerandos 3 bis y 21 bis; punto 1 del artículo 1 (nuevo) y nuevo artículo 5 bis  
(Definición del concepto de remolque e introducción de las disposiciones especiales que se le aplican)*

El Consejo no pudo aceptar las enmiendas sobre los «remolques». Aunque el asunto de los sinietros con remolques en sí mismo merece que se siga estudiando, el Consejo no comparte la opinión de que la falta de matriculación coherente de los remolques y los vehículos de motor que los arrastran sea actualmente un problema importante. Sin embargo, la armonización de las diferentes disposiciones nacionales respecto a las placas de matrícula de los remolques y los vehículos de motor que los arrastran supera el objetivo de las directivas de seguros.

*Enmiendas 2 y 12 — Nuevo considerando 7 ter y punto 1 del artículo 2  
(Inclusión de los gastos para la reclamación de derechos en procesos judiciales)*

El Consejo no pudo aceptar estas enmiendas del Parlamento Europeo. En su opinión, la cobertura de gastos de procesos judiciales constituye una modalidad de seguro voluntario y ya se contempla en una directiva específica de seguros. Sin embargo, el régimen de defensa jurídica difiere mucho entre los Estados miembros y la inclusión de la obligatoriedad de la misma podría tener como consecuencia un efecto secundario negativo de reducción de los acuerdos extrajudiciales.

*Enmiendas 4 y 19 — Nuevo considerando 19 bis y punto 4 del artículo 4 por el que se inserta el párrafo primero bis (nuevo) del artículo 4 quinquies en la Directiva 90/232/CEE  
(Plazo de prescripción del derecho a la acción directa)*

El Consejo no consideró útil establecer una armonización de los plazos dentro de los cuales una víctima tiene derecho a la indemnización por daños y perjuicios. Las razones son las distintas tradiciones y situaciones jurídicas en los Estados miembros y el hecho de que no sólo el inicio del plazo, sino también las disposiciones relativas a la interrupción o prórroga del plazo difieren considerablemente. Sin embargo, la armonización de dichos plazos superaría el objetivo de las directivas de seguros distintos del de vida.

*Enmiendas 8 y 24 — Nuevo considerando 21 quáter y punto 2 bis (nuevo) del artículo 5  
(Creación de una oficina central para reunir información sobre accidentes)*

El Consejo no apoyó la estricta obligación de crear una oficina central de información. Aunque se reconoce el objetivo de lograr una mejor y más rápida información a todas las partes afectadas, especialmente las personas que hayan sufrido daños, la disposición sugerida no es lo suficientemente clara para determinar la manera en que deberán satisfacer dicha obligación los Estados miembros y si se podría derivar en el contexto de esta directiva cualquier tipo de derecho contra un Estado miembro. La creación de dicho centro, que recogería información policial, superaría también el objetivo de las directivas de seguros distintos del de vida.

*Enmienda 10 — Punto 2 del artículo 1 por el que se modifica el apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE  
(Posibilidad de realizar controles)*

La enmienda propuesta tiene como objetivo evitar la exclusión de la posibilidad respecto a controles sistemáticos de la situación del seguro de los vehículos, que podría ser necesaria según algunos Estados miembros. Sin embargo, el Consejo prefirió mantenerse más cerca de la propuesta de la Comisión y opina que la última frase de la disposición ofrece un equilibrio suficiente entre todos los intereses y proporciona cierta flexibilidad a las autoridades de los Estados miembros.

*Enmienda 28 — Artículo 2, por el que se modifica el apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE  
(Revisión de las cantidades)*

El Consejo no consideró ventajoso sustituir la disposición de la propuesta de la Comisión por la sugerida en la enmienda del Parlamento Europeo. En primer lugar, la disposición propuesta por la Comisión tiene como objetivo una revisión periódica de las cantidades con el fin de evitar que pierdan valor por la inflación (como se explica también en el considerando pertinente). La enmienda propuesta no puede sustituir esta disposición sobre la inflación. En segundo lugar, la enmienda propuesta significaría que el resultado de un futuro análisis de la experiencia que se adquiriera estaría predeterminado («se revisarán al alza»).

*Enmienda 16 — Punto 3 del artículo 4 por el que se modifica el artículo 2 de la Directiva 90/232/CEE  
(Ámbito de aplicación de la cobertura del seguro)*

El Consejo no consideró útil recoger la enmienda del Parlamento Europeo. Podría dar la impresión de limitar la aplicabilidad temporal o territorial de la disposición pertinente y ello atentaría contra el objetivo de una más fácil circulación de los titulares de seguros.

*Enmienda 17 — Punto 4 del artículo 4 por el que se inserta el artículo 4 bis en la Directiva 90/232/CEE  
(Definición del Estado miembro donde se sitúa el riesgo)*

El Consejo no pudo aceptar la enmienda del Parlamento Europeo, ya que es necesaria una definición clara del Estado miembro que debe considerarse como el Estado en el que se sitúa el riesgo. Por lo tanto, el Consejo prefirió mantener su adhesión a la propuesta de la Comisión.

*Enmienda 22 — Artículo 5, punto nuevo  
(Obligación de presentar una «oferta motivada»)*

El Consejo rechazó dicha enmienda por razones de procedimiento técnico-jurídico como consecuencia del rechazo de las enmiendas 2 y 12.

### 3. IMPORTANTES INNOVACIONES INTRODUCIDAS EN EL TEXTO POR EL CONSEJO

*Apartado 5 del artículo 1, ahora: apartado 4 del artículo 1 — Clarificación del ámbito de aplicación de la Directiva 72/166/CEE*

Con el fin de clarificar el actual ámbito de aplicación de las Directivas, se suprimió la referencia al territorio no europeo de los Estados miembros que figura en el artículo 6 y en el apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 72/166/CEE.

*Punto 4 del artículo 4 por el que se inserta el artículo 4 sexies en la Directiva 90/232/CEE (Oficinas de la carta verde y clarificación técnica)*

El Consejo siguió en parte la enmienda 20 del Parlamento Europeo, cambiando la propuesta de la Comisión con el fin de sustituir el papel sugerido del representante en relación con los siniestros por un papel más eficiente de las oficinas de la carta verde. Al actuar de esta manera, las disposiciones en cuestión quedó aclarada y considerablemente reducida en extensión. Sin embargo, el Consejo amplió la aplicación del procedimiento de oferta motivada establecida en la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles a las oficinas de la carta verde. A este respecto, se añadió una referencia al apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 72/166/CEE con el fin de dejar claro que las referencias a las empresas de seguros pueden interpretarse como referencias a las oficinas de la carta verde en los casos descritos.

### 4. CONCLUSIÓN

La Posición Común adoptada por el Consejo se ajusta plenamente a los objetivos principales de la propuesta de la Comisión. Aunque algunas disposiciones tengan más en cuenta las opciones nacionales, la Directiva cumple el objetivo de simplificar las disposiciones administrativas en un mercado interior más eficiente por lo que respecta a los seguros de automóviles, mientras que al mismo tiempo toma totalmente en cuenta el interés de facilitar una mejor protección para los consumidores y las posibles víctimas. Además, el Consejo pudo aceptar algunas de las enmiendas más importantes del Parlamento Europeo, al menos en parte o en su esencia, haciendo un esfuerzo por hacerse eco de las preocupaciones del Parlamento Europeo y por seguir buenas prácticas legislativas en relación con un número importante de puntos.

---