

Parere in merito alla proposta di terza direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli⁽¹⁾

(89/C 159/04)

Il Consiglio, in data 16 gennaio 1989, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 100A del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Speirs, in data 5 aprile 1989.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 26 aprile 1989, nel corso della 265ª sessione plenaria, il seguente parere all'unanimità meno un'astensione.

Il Comitato concorda con la proposta della Commissione, fatte salve le osservazioni che seguono.

l'altra delle parti ad indennizzare la vittima senza indugi.

1. Osservazioni generali

1.1. La direttiva proposta è accolta favorevolmente in quanto porta avanti il lavoro intrapreso dalle due prime direttive sull'assicurazione degli autoveicoli, volto a promuovere la libera circolazione dei veicoli e dei loro passeggeri migliorando la protezione assicurativa e garantendo una copertura finanziaria per le vittime di sinistri nell'intera Comunità. È necessario tuttavia, per maggior chiarezza, migliorare la formulazione di taluni articoli.

1.2. Le disposizioni principali della direttiva proposta possono essere così riassunte:

- a) Tutti i passeggeri, esclusi il conducente e i passeggeri che siano saliti coscientemente e volontariamente su di un veicolo rubato, devono avere la protezione di una copertura assicurativa danni terzi (taluni paesi non richiedono attualmente una copertura dei passeggeri).
- b) Gli Stati membri debbono garantire che le polizze d'assicurazione danni terzi autoveicoli offrano la copertura minima richiesta dalla legge in tutti gli Stati membri. In tal modo in futuro qualsiasi polizza di assicurazione autoveicoli danni terzi dovrebbe, sulla base d'un unico premio, garantire la copertura nell'intera Comunità.
- c) I fondi di garanzia, creati tra l'altro per compensare le vittime di conducenti non assicurati, non devono richiedere che tali vittime stabiliscano anzitutto che, sebbene spetti alla parte avversa e non assicurata offrire un indennizzo, questa non è in grado o non è disposta a pagare.
- d) In caso di disputa tra assicurato e fondo di garanzia circa a chi spetti indennizzare la vittima d'un sinistro, gli Stati membri debbono obbligare l'una o

1.3. Il Comitato si rende conto che la proposta della Commissione è basata sul principio del sistema della carta verde, cioè viene fornita obbligatoriamente la copertura minima richiesta per legge nel paese visitato (si veda quanto all'allegato). Il Comitato prende nota del fatto che la Commissione non ha scelto la possibilità di richiedere che le polizze d'assicurazione autoveicoli stilate negli Stati membri che impongono per legge alti livelli di copertura applichino i medesimi livelli nell'intera Comunità indipendentemente dal (minor) livello richiesto nel paese visitato. Il Comitato può accettare l'impostazione della Commissione a patto che questa sorvegli attentamente il progresso verso i livelli minimi di copertura obbligatori per legge previsti dall'articolo 1.2 della seconda direttiva sull'assicurazione (84/5/CEE, vale a dire una copertura minima di 350 000 ECU per vittima od un «pacchetto» minimo di 500 000 ECU per tutti i danni alla persona indipendentemente dal numero delle vittime; 600 000 ECU per tutti i danni alla persona, compresi i danni materiali, dovuti a un incidente).

1.4. La fine della «copertura in un solo Stato» sembra la proposta più controversa. Il Comitato approva l'approccio della Commissione. Le compagnie di assicurazione adatteranno sicuramente i premi per gli autoveicoli per i quali non vi è alcuna probabilità di essere introdotti in uno Stato diverso da quello di immatricolazione.

1.5. È chiaro che la seconda direttiva non viene ancora applicata nella sua interezza in tutti gli Stati membri. La Commissione dovrebbe fare tutto il necessario per garantire il rispetto dello spirito e della lettera della legge.

1.6. A quanto consta la Commissione sta discutendo, con i paesi che hanno già segnalato la propria disponibilità a soddisfare su basi di reciprocità alle disposizioni della prima e della seconda direttiva, un'estensione per rispettare le scadenze della direttiva in esame. Il Comitato intende incoraggiare la Commissione a porta-

⁽¹⁾ GU n. C 16 del 20.1.1989 pag. 12

re avanti tali discussioni con fermezza per garantirne una prossima applicazione da parte dei paesi dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).

1.7. La Commissione dovrebbe prendere le misure necessarie per assicurare che i fondi di garanzia, nella misura della loro responsabilità, indennizzino con rapidità le vittime non appena determinata la responsabilità e l'ammontare della compensazione.

1.8. Il Comitato chiede alla Commissione di garantire che gli assicuratori prendano come elemento determinante nelle polizze le condizioni potenziali di rischio e non la cittadinanza dei clienti.

2. Osservazioni particolari

2.1. *Articolo 1*

Il Comitato approva questo articolo nel suo insieme. La Commissione dovrebbe garantire che la copertura assicurativa sia offerta anche alle persone costrette a viaggiare contro la propria volontà.

2.2. *Articolo 2*

L'impiego di termini quali «medesimo unico premio» assieme alla frase «almeno la copertura imposta dalla legge in ciascuno degli altri Stati membri» rendono poco chiaro il significato di questo articolo. Bisognerebbe riformularlo alla luce del punto 1.3 succitato,

affinché sia evidente che per copertura si intende quella minima regolamentare richiesta dalla legislazione dei singoli Stati membri fermo restando che l'assicuratore ha il diritto di accordare una copertura supplementare.

2.3. *Articolo 3*

L'insistenza sull'impossibilità o sul rifiuto di pagare confondono i termini del problema. Occorrerebbe indicare chiaramente che l'articolo entra in gioco solo dopo la determinazione della responsabilità e dell'ammontare dell'indennizzo da pagare in tribunale o per accordo delle parti in causa.

2.4. *Articolo 4*

L'articolo dovrebbe essere formulato diversamente in modo da prevedere per gli Stati membri l'obbligo di mettere a punto un meccanismo, quando questo non esista già, in base al quale una parte viene designata quale responsabile in primo luogo dell'indennizzo della vittima. La Commissione dovrebbe sollecitare gli Stati membri a far sì che l'indennizzo delle vittime venga effettuato in maniera rapida ed adeguata.

2.5. *Articolo 5*

Sarebbe auspicabile riformulare questo articolo e puntualizzare che la direttiva entra in vigore solo un anno dopo essere stata adottata dal Consiglio.

Fatto a Bruxelles, il 26 aprile 1989.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Alberto MASPRONE

ALLEGATO

Assicurazione autoveicoli obbligatoria negli Stati membri al 1° gennaio 1989

Stato membro	Lesioni personali per sinistro		Lesioni personali per persona		Danni materiali	
	Valuta	ECU	Valuta	ECU	Valuta	ECU
Belgio	Illimitato		Illimitato		Illimitato (eccetto incendio ed esplosione)	
Danimarca	60 milioni di Dkr	7 514 136	50 milioni di Dkr	6 261 780	5 milioni di FB	115 940
Rep. fed. Germania	1,5 milione di DM	721 848	1 milione di DM	481 232	10 milioni di Dkr	1 252 356
Grecia	10 milioni di DR	62 965			400 000 DM	192 493
Spagna			8 milioni di Ptas	58 024	2 milioni di DR	12 593
Francia			5 milioni di FF	722 871	2,2 milioni di Ptas	15 957
Irlanda	Illimitato		Illimitato		3 milioni di FF	433 723
Italia	500 milioni di LIT	333 544	300 milioni di LIT	200 127	40 000 £IRL	51 672
Lussemburgo	Illimitato		Illimitato		50 milioni di LIT	35 355
					Illimitato (eccetto incendio ed esplosione)	
Paesi Bassi	2 milioni di FL (compresi i danni materiali)	855 334			50 milioni di FL	1 159 396
Portogallo	20 milioni di Esc (compresi i danni materiali)	122 236	12 milioni di Esc (compresi i danni materiali)	73 342		
Regno Unito	Illimitato		Illimitato		250 000 £ST	360 288

Note: — Tassi di conversione dell'ECU al 30 settembre 1987 (ammontare arrotondato per difetto o eccesso in unità ECU).

— Francia, Rep. fed. Germania, Italia, Paesi Bassi e Portogallo applicano importi superiori per determinate categorie d'autoveicoli; Grecia ed Italia applicano importi minori per tutte, o talune, categorie di motocicli.

Fonte: Commissione delle Comunità europee