



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 30.4.2004
COM(2004) 351 definitivo

2002/0124 (COD)

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE

relativa alla

**Posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli
(Quinta direttiva assicurazione autoveicoli)**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL PARLAMENTO EUROPEO**

**in applicazione dell'articolo 251, paragrafo 2, secondo comma del trattato CE
relativa alla**

**Posizione comune approvata dal Consiglio in vista dell'adozione di una direttiva
del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le direttive del Consiglio
72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del
Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile
risultante dalla circolazione di autoveicoli
(Quinta direttiva assicurazione autoveicoli)**

1. ANTEFATTI

- Il 7 giugno 2002, la Commissione ha adottato una proposta di direttiva che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli¹. Lo stesso giorno, la proposta è stata trasmessa al Consiglio e al Parlamento europeo.
- Nella sessione plenaria del 26 e 27 febbraio 2003², il Comitato economico e sociale europeo ha espresso parere favorevole in merito alla proposta, seppure esprimendo alcune riserve.
- Nella sessione plenaria del 22 ottobre 2003, il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione legislativa³ recante il suo parere sulla proposta della Commissione.
- Il 26 aprile 2004, il Consiglio ha adottato la posizione comune⁴ oggetto della presente comunicazione.

2. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La proposta è diretta a rivedere le vigenti direttive assicurazione autoveicoli allo scopo di:

- (1) aggiornare e migliorare la tutela delle vittime di incidenti automobilistici rendendo obbligatoria la copertura assicurativa;

¹ COM(2002) 244 def. – 2002/0124(COD), GU C 227 E del 24.9.2002, pagg. 387-392.

² GU C 95 del 23.4.2003, pagg. 45-47.

³ PE A5-0346/03/def. – Relatore W. Rothley.

⁴ GU.....

- (2) colmare talune lacune e chiarire determinate disposizioni delle direttive, assicurando una sempre maggiore convergenza per quanto riguarda la loro interpretazione e applicazione da parte degli Stati membri;
- (3) offrire una soluzione a problemi che sorgono frequentemente allo scopo di creare un mercato unico più efficiente nel settore dell'assicurazione degli autoveicoli.

3. OSSERVAZIONI SULLA POSIZIONE COMUNE

3.1. Considerazioni generali

- 3.1.1. La posizione comune adottata dal Consiglio a maggioranza qualificata conserva, nella sostanza, la proposta della Commissione (in appresso "*la proposta*"). Sotto certi aspetti, essa contiene inoltre alcuni miglioramenti. Innanzitutto, essa incorpora, integralmente o riprendendone lo spirito, tutti gli emendamenti del Parlamento accolti dalla Commissione durante la sessione plenaria. In secondo luogo essa risponde, in alcuni casi importanti, alle preoccupazioni espresse in altri emendamenti del Parlamento e contiene soluzioni che, pur non coincidendo perfettamente con gli emendamenti in questione, vanno nel loro stesso senso. Infine, la posizione comune affronta anche alcune questioni tecniche che non erano state sollevate dal Parlamento.
- 3.1.2. Le principali modifiche introdotte nella posizione comune rispetto alla proposta sono commentate dettagliatamente in appresso. Esse sono classificate in due categorie principali: modifiche che rispondono agli emendamenti del Parlamento e altre modifiche introdotte dal Consiglio.

3.2. Modifiche che rispondono agli emendamenti del Parlamento

- 3.2.1. La posizione comune tiene conto, integralmente o riprendendone lo spirito, degli emendamenti adottati in prima lettura dal Parlamento e accolti dalla Commissione. Si tratta degli emendamenti seguenti:
 - Emendamenti 5 e 20 (mandatari per la liquidazione dei sinistri): la posizione comune (considerando 22 e articolo 4) riflette il contenuto di entrambi gli emendamenti del Parlamento. Essi intendono evitare che l'estensione a tutti gli incidenti automobilistici dell'obbligo dell'impresa di assicurazione di nominare un mandatario per la liquidazione dei sinistri in ciascuno Stato membro – come previsto dalla proposta – possa comportare una sovrapposizione con l'attuale sistema degli uffici "Carta verde" per la liquidazione dei sinistri e ostacolarne il funzionamento.
 - Emendamenti 7 e 21 (coerenza tra la Quarta direttiva assicurazione autoveicoli e il regolamento n. 44/2001 del Consiglio): la posizione comune, che tiene conto di tali emendamenti, modifica l'articolo 5 della proposta e introduce una modifica dell'articolo 4, paragrafo 8 della Quarta direttiva assicurazione autoveicoli. All'articolo 4, paragrafo 8, essa aggiunge, oltre al riferimento alla "*convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 relativa alla competenza giurisdizionale e all'esecuzione di decisioni in materia civile e commerciale*", un nuovo riferimento al regolamento n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000. Detto

regolamento, che ha sostituito la convenzione di Bruxelles per quanto riguarda tutti gli Stati membri (ad eccezione della Danimarca) è stato adottato dopo la Quarta direttiva assicurazione autoveicoli e non era pertanto menzionato in tale direttiva. Pertanto, il riferimento ad entrambi gli strumenti giuridici, convenzione e regolamento, si rende ora necessario.

- Emendamento 14: (danni alle persone causati da un veicolo non identificato): la posizione comune (articolo 2) modifica la proposta e tiene conto dello spirito di questo emendamento. La posizione comune prevede che le condizioni perché i danni alle persone siano considerati gravi siano determinate conformemente alla legislazione degli Stati membri e specifica, come raccomandato dal Parlamento, che a tale proposito gli Stati membri possono tenere conto della necessità o meno di “cure ospedaliere”.
- Emendamento 18 (attestazione dello stato di rischio): come richiesto da tale emendamento, l'articolo 4 della posizione comune garantisce che in qualunque momento l'impresa assicurativa fornisca all'assicurato, su sua richiesta, l'attestazione dello stato di rischio.

3.2.2. La posizione comune contiene anche altre modifiche che rispondono a preoccupazioni espresse in altri emendamenti del Parlamento e che vanno pertanto nella loro stessa direzione, anche se la soluzione adottata dal Consiglio non coincide esattamente con tali emendamenti:

- Emendamenti 25, 27 e 28 (importi minimi della copertura assicurativa): la posizione comune (articolo 2) tiene ampiamente conto delle richieste del Parlamento riguardanti l'aumento degli importi minimi della copertura assicurativa. Di fatto, l'importo minimo per i danni alle persone è stato aumentato a 5 000 000 di euro per sinistro, come richiesto dal Parlamento, sebbene l'importo minimo per i danni alle cose sia stato fissato a 1 000 000 di euro per sinistro anziché a 2 000 000 di euro, come richiesto. Inoltre, la posizione comune concede agli Stati membri la possibilità di fissare un importo minimo di 1 000 000 di euro per vittima. La richiesta del Parlamento relativa a un periodo transitorio di cinque anni è stata mantenuta nella posizione comune.
- Emendamenti 11 e 26 (deroga all'obbligo di copertura assicurativa per taluni veicoli speciali): la Prima direttiva assicurazione autoveicoli permette agli Stati membri di applicare una deroga all'obbligo di copertura assicurativa in favore di talune categorie speciali di veicoli. La proposta intende eliminare tale deroga, in quanto, dopo Schengen, se uno di tali veicoli attraversa la frontiera, non è possibile garantire il diritto degli altri Stati membri di esigere dal detentore, al momento dell'ingresso sul loro territorio, il possesso di una carta verde valida o di un'assicurazione “frontiera” al fine di garantire l'indennizzo delle vittime potenziali secondo quanto disposto dalla direttiva. La posizione comune [articolo 1, paragrafo 3, lettera b) e articolo 5, paragrafo 2] ha tuttavia mantenuto la deroga seguendo gli emendamenti 11 e 26 del Parlamento, ma ha introdotto un meccanismo volto a garantire l'indennizzo delle vittime degli incidenti causati da tali veicoli sia nello Stato membro nel quale stazionano abitualmente, sia in qualsiasi altro Stato membro. La deroga in questione può essere rivista dopo cinque anni sulla base dell'esperienza acquisita in relazione alla sua applicazione. Infine, per tenere conto di questa modifica, la posizione comune sopprime il punto 2) ii) dell'articolo 5, paragrafo 1, della Quarta direttiva assicurazione

autoveicoli, ma mantiene il punto 5) ii) dell'articolo 5, paragrafo 1, della stessa direttiva. In breve, su questo punto, la posizione comune segue lo spirito della richiesta del Parlamento e risponde al tempo stesso alla preoccupazione, espressa nella proposta, di garantire piena protezione a tutte le vittime di incidenti causati da tali veicoli.

3.3. Altre modifiche introdotte dal Consiglio nella posizione comune

La posizione comune ha inoltre introdotto le seguenti modifiche, che non erano richieste dal Parlamento:

- indennizzo delle vittime di incidenti causati da veicoli esenti dall'obbligo di copertura assicurativa ai sensi dell'articolo 4, lettera a), della Prima direttiva assicurazione autoveicoli: la posizione comune [articolo 1, paragrafo 3, lettera a)] garantisce che le vittime di incidenti causati da veicoli esenti dall'obbligo di copertura assicurativa ai sensi dell'articolo 4, lettera a), della Prima direttiva assicurazione autoveicoli nello Stato membro in cui essi stazionano abitualmente siano debitamente indennizzate dalle autorità o dagli organismi designati da quello Stato membro. La Prima direttiva assicurazione autoveicoli assicurava l'indennizzo solo alle vittime di incidenti causati da tali veicoli all'estero, ma non nello Stato membro di immatricolazione. La posizione comune prevede inoltre che la Commissione pubblichi un elenco delle categorie di veicoli interessati da questa deroga, nonché delle autorità o degli organismi responsabili per l'indennizzo. Grazie a queste modifiche la protezione delle vittime risulta rafforzata.
- Campo di applicazione territoriale delle direttive assicurazione autoveicoli: al fine di chiarire il campo di applicazione territoriale delle direttive assicurazione autoveicoli in conformità dell'articolo 299 del Trattato, la posizione comune [articolo 1, paragrafo 4] sopprime i riferimenti al "*territorio extraeuropeo*" degli Stati membri di cui all'articolo 6 e all'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 72/166/CEE.
- Pedoni e ciclisti: la posizione comune [articolo 4, paragrafo 2] non segue totalmente la proposta per quanto riguarda la protezione di pedoni e ciclisti. Tuttavia, la nuova formulazione di questa disposizione sottolinea che l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli di cui trattasi deve coprire i danni alle persone e alle cose subiti da pedoni, ciclisti ed altri utenti non motorizzati della strada che abbiano diritto ad una riparazione del danno conformemente alla legislazione nazionale in materia di responsabilità civile. Questa disposizione si richiama ad un progetto di emendamento che è stato preso in esame dalla commissione giuridica del PE, ma che non è poi stato approvato.

4. CONCLUSIONI

La Commissione ritiene che la posizione comune mantenga gli elementi principali della sua proposta, nonché quelli degli emendamenti del Parlamento europeo da essa accolti. La Commissione raccomanda l'approvazione della posizione comune al Parlamento europeo.