

32005L0014

11.6.2005

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

L 149/14

DIRECTIVA 2005/14/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 11 mai 2005
de modificare a directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE și a Directivei 2000/26/CE
a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto
(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 47 alineatul (2) prima și a treia teză, articolul 55 și articolul 95 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Asigurarea de răspundere civilă pentru circulația autovehiculelor (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni, fie că sunt asigurați sau victime ale unui accident. Aceasta prezintă, de asemenea, o importanță deosebită în cazul întreprinderilor de asigurare, deoarece reprezintă o mare parte a contractelor de asigurare generală încheiate în Comunitate. De asemenea, asigurarea auto are un impact asupra liberei circulații a persoanelor și a vehiculelor. Întărirea și consolidarea pieței unice a asigurărilor în ceea ce privește asigurarea auto ar trebui, în consecință, să reprezinte un obiectiv fundamental al acțiunii comunitare în domeniul serviciilor financiare.

(2) S-au realizat deja progrese importante în această direcție prin Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi ⁽⁴⁾, a doua Directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule ⁽⁵⁾, a treia Directivă 90/232/CEE a Consiliului din 14 mai 1990 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule ⁽⁶⁾ și Directiva 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto (a patra directivă privind asigurarea auto) ⁽⁷⁾.

(3) Este necesar ca sistemul comunitar al asigurării auto să fie actualizat și îmbunătățit. Această nevoie a fost confirmată prin consultarea sectorului în cauză, a consumatorilor și a asociațiilor victimelor.

(4) Pentru evitarea oricărei erori de interpretare a dispozițiilor Directivei 72/166/CEE și pentru facilitarea obținerii unei sume asigurate pentru vehiculele care au o plăcuță de înmatriculare temporară, definiția teritoriului pe care vehiculul staționează în mod obișnuit ar trebui să se refere la teritoriul statului din care vehiculul are o plăcuță de înmatriculare, fie că aceasta este permanentă sau temporară.

(5) În conformitate cu Directiva 72/166/CEE, se consideră că vehiculele care au o plăcuță de înmatriculare falsă sau ilegală au locul obișnuit de staționare pe teritoriul statului membru care a emis plăcuța originală. Această normă obligă adesea birourile naționale de asigurare să se ocupe

⁽¹⁾ JO C 227 E, 24.9.2002, p. 387.

⁽²⁾ JO C 95, 23.4.2003, p. 45.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 22 octombrie 2003 (JO C 82 E, 1.4.2004, p. 297). Poziția comună a Consiliului din 26 aprilie 2004 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția Parlamentului European din 12 ianuarie 2005 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din 18 aprilie 2005.

⁽⁴⁾ JO L 103, 2.5.1972, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 84/5/CEE (JO L 8, 11.1.1984, p. 17).

⁽⁵⁾ JO L 8, 11.1.1984, p. 17, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 90/232/CEE (JO L 129, 19.5.1990, p. 33).

⁽⁶⁾ JO L 129, 19.5.1990, p. 33.

⁽⁷⁾ JO L 181, 20.7.2000, p. 65.

de consecințele economice ale accidentelor care nu au nici o legătură cu statul membru în care sunt situate. Fără modificarea criteriului general conform căruia plăcuța de înmatriculare stabilește teritoriul de staționare obișnuit al unui vehicul, ar trebui prevăzută o dispoziție specială în cazul accidentelor cauzate de un vehicul care nu are plăcuță de înmatriculare sau care are o plăcuță care nu mai corespunde vehiculului în cauză. În acest caz și numai pentru soluționarea cererii de despăgubire, teritoriul obișnuit de staționare a vehiculului ar trebui considerat teritoriul pe care a avut loc accidentul.

(6) Pentru facilitarea interpretării și aplicării expresiei „control prin sondaj” utilizată de Directiva 72/166/CEE, ar trebui precizată dispoziția corespunzătoare. Interzicerea controlului sistematic al asigurării autovehiculelor ar trebui să se aplice atât în cazul vehiculelor care își au locul obișnuit de staționare pe teritoriul altui stat membru, cât și în cazul vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe, dar care provin de pe teritoriul unui alt stat membru. Pot fi autorizate numai controalele nesistematice, care nu au un caracter discriminatoriu și care sunt efectuate în cadrul unui control care nu vizează în mod exclusiv să verifice dacă vehiculul este asigurat.

(7) Articolul 4 litera (a) din Directiva 72/166/CEE permite fiecărui stat membru derogarea de la obligația generală de asigurare în ceea ce privește vehiculele care aparțin anumitor persoane fizice sau juridice, publice sau private. În cazul unui accident cauzat de aceste vehicule, statul membru care prevede această derogare trebuie să desemneze o autoritate sau un organism responsabil cu despăgubirea victimelor accidentelor cauzate într-un alt stat membru. Pentru a garanta că sunt despăgubite corespunzător nu numai victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule în străinătate, ci și victimele accidentelor care au avut loc în statul membru în care vehiculul staționează în mod obișnuit, fie că acestea au sau nu reședința pe teritoriul acestui stat membru, ar trebui modificat articolul menționat anterior. Mai mult, statele membre ar trebui să asigure comunicarea către Comisie a listei persoanelor exonerate de obligația asigurării și a autorităților sau organismelor responsabile cu despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule, în vederea publicării sale.

(8) Articolul 4 litera (b) din Directiva 72/166/CEE permite fiecărui stat membru derogarea de la obligația generală de asigurare în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule sau anumite vehicule care au o plăcuță specială. În acest caz, celelalte state membre au dreptul de a solicita, la intrarea vehiculului pe teritoriul lor, o carte verde valabilă sau un contract de asigurare la frontieră pentru a garanta

despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule pe teritoriul lor. Cu toate acestea, deoarece eliminarea controalelor la frontierele din interiorul Comunității implică imposibilitatea de a verifica dacă vehiculele care trec frontierele sunt asigurate, despăgubirea victimelor accidentelor cauzate în străinătate nu mai poate fi garantată. Mai mult, ar trebui, de asemenea, să se asigure despăgubirea corespunzătoare a victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule nu numai în străinătate, ci și în statul membru în care vehiculul staționează în mod obișnuit. În acest scop, statele membre ar trebui să trateze în același mod victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule și victimele accidentelor cauzate de vehicule neasigurate. În conformitate cu Directiva 84/5/CEE, despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de un vehicul neasigurat ar trebui efectuată de organismul de despăgubire din statul membru în care a avut loc accidentul. Atunci când organismul de despăgubire intervine în favoarea victimelor unui accident cauzat de un vehicul care beneficiază de derogare, acesta ar trebui să își poată invoca dreptul față de organismul statului membru în care vehiculul staționează în mod obișnuit. După cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive, Comisia ar trebui, după caz, ținând seama de experiența aplicării acestei derogări, să prezinte propuneri pentru înlocuirea sau abrogarea sa. Dispoziția corespunzătoare a Directivei 2000/26/CE ar trebui, de asemenea, să se elimine.

(9) Pentru precizarea domeniului de aplicare al directivelor privind asigurarea auto în conformitate cu articolul 299 din tratat, trimiterea la teritoriul neeuropean al statelor membre prevăzută la articolul 6 și articolul 7 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE ar trebui să se elimine.

(10) Obligația statelor membre de a garanta ca suma asigurată să nu fie mai mică decât anumite valori minime constituie un element major pentru protecția victimelor. Sumele minime prevăzute de Directiva 84/5/CEE ar trebui nu numai ajustate în funcție de inflație, ci și majorate în termeni reali pentru a întări protecția victimelor. Suma minimă asigurată în cazul vătămarilor corporale ar trebui calculată astfel încât să despăgubească integral și echitabil toate victimele care au suferit răni foarte grave, ținând seama în același timp de frecvența scăzută a accidentelor care implică victime multiple și de numărul scăzut de accidente în care mai multe victime suferă de răni foarte grave în cursul aceluiași accident. Suma minimă asigurată de 1 milion de EUR pentru o victimă sau de 5 milioane de EUR pentru o cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor, reprezintă o sumă rezonabilă și adecvată. Pentru facilitarea introducerii acestor sume minime, ar trebui stabilită o perioadă de tranziție de cinci ani de la data punerii în aplicare a prezentei directive. În decursul celor treizeci de luni de la data punerii în aplicare, statele membre ar trebui să majoreze sumele minime astfel încât să atingă cel puțin jumătate din nivelurile prevăzute.

- (11) Pentru a evita erodarea sumei minime asigurate, ar trebui introdusă o clauză de revizuire periodică, utilizând ca bază indicele european al prețurilor la consum (IEPC) publicat de Eurostat, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2494/95 al Consiliului din 23 octombrie 1995 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum ⁽¹⁾. Este necesar să se stabilească normele procedurale privind această revizuire.
- (12) Directiva 84/5/CEE care permite statelor membre, pentru evitarea fraudelor, să limiteze sau să excludă intervenția organismului de despăgubire în cazul daunelor materiale cauzate de un vehicul neidentificat poate împiedica despăgubirea legitimă a victimelor în anumite cazuri. Opțiunea de a limita sau de a exclude despăgubirea pe motivul că vehiculul nu este identificat nu ar trebui să se aplice atunci când organismul de despăgubire a plătit despăgubiri pentru vătămări corporale semnificative în cazul oricărei victime a aceluiași accident în care au fost cauzate daune materiale. Statele membre pot prevedea impunerea în cazul victimei daunelor materiale a unui exces al cărui nivel maxim să fie egal cu limita stabilită de directiva menționată. Condițiile în care vătămările corporale sunt considerate importante ar trebui stabilite în conformitate cu legislația sau actele administrative ale statului membru în care a avut loc accidentul. Pentru stabilirea acestor condiții, statul membru poate ține seama, *inter alia*, de situația în care leziunile au necesitat sau nu îngrijiri medicale spitalicești.
- (13) În prezent, o opțiune prevăzută de Directiva 84/5/CEE permite statelor membre să autorizeze, până la un anumit plafon, un exces de care ar fi responsabilă victima în cazul daunelor materiale cauzate de un vehicul neasigurat. Această opțiune reduce în mod nejustificat protecția oferită victimelor și stabilește o discriminare față de victimele altor accidente. În consecință, aceasta nu ar mai trebui permisă.
- (14) A doua Directivă 88/357/CEE a Consiliului din 22 iunie 1988 de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă, de stabilire a dispozițiilor destinate să faciliteze exercitarea efectivă a libertății de a presta servicii ⁽²⁾, ar trebui modificată pentru a permite sucursalelor întreprinderilor de asigurare să devină reprezentanți ai acestor întreprinderi în domeniul asigurării auto, așa cum este deja cazul pentru alte tipuri de asigurări.
- (15) Extinderea asigurării la toți pasagerii din vehicul reprezintă un rezultat remarcabil al legislației existente. Acest obiectiv ar fi compromis, dacă legislația internă sau o clauză contractuală dintr-o poliță de asigurare ar exclude din asigurare pasagerii, deoarece știau sau ar fi trebuit să știe că șoferul vehiculului era sub influența alcoolului sau a unui drog în momentul accidentului. Pasagerul nu este în mod obișnuit în măsură să evalueze corect gradul de intoxicare a șoferului. Obiectivul care urmărește descurajarea persoanelor de a conduce sub influența alcoolului sau a unui drog nu este atins prin reducerea sumei asigurate oferite pasagerilor care sunt victime ale accidentelor auto. Faptul că acești pasageri beneficiază de asigurarea auto obligatorie nu aduce atingere răspunderii care le-ar putea fi imputată în temeiul legislației interne aplicabile ori nivelului despăgubirii pentru daunele suferite într-un anumit accident.
- (16) Vătămările corporale și daunele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care constituie în general „partea slabă” a unui accident, ar trebui să beneficieze de asigurarea obligatorie a vehiculului implicat într-un accident, atunci când au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. Această dispoziție nu aduce atingere răspunderii civile ori nivelului despăgubirii pentru daunele suferite într-un anumit accident, în conformitate cu legislația internă.
- (17) Anumite întreprinderi de asigurare inserează în contractele de asigurare o clauză în temeiul căreia polița este anulată, dacă vehiculul asigurat rămâne în afara statului membru de înmatriculare peste o anumită perioadă. Această practică contravine principiului enunțat în Directiva 90/232/CEE, în conformitate cu care asigurarea auto obligatorie ar trebui să acopere, pe baza unei prime unice, întregul teritoriu al Comunității. În consecință, ar trebui să se precizeze că suma asigurată trebuie să rămână valabilă pe întreaga durată a contractului, fie că vehiculul rămâne sau nu în alt stat membru într-o anumită perioadă, fără a aduce atingere obligațiilor impuse de legislațiile interne ale statelor membre în ceea ce privește înmatricularea vehiculelor.
- (18) Ar trebui luate măsuri pentru facilitarea obținerii unei asigurări care să acopere un vehicul importat dintr-un stat membru în altul, chiar dacă vehiculul nu este încă înmatriculat în statul membru de destinație. Ar trebui acordată o derogare temporară de la norma generală care stabilește statul membru în care se situează riscul. În decursul celor treizeci de zile următoare livrării, punerii la dispoziție sau expedierii vehiculului cumpărătorului, statul membru de destinație ar trebui considerat statul membru în care se situează riscul.

⁽¹⁾ JO L 257, 27.10.1995, p. 1, regulament astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 172, 4.7.1988, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2000/26/CE.

(19) Orice persoană care dorește să încheie un nou contract de asigurare auto cu un alt asigurător ar trebui să poată justifica evidența accidentelor și a cererilor de despăgubire din polița precedentă. Asiguratul ar trebui să aibă dreptul de a solicita în orice moment o atestare privind cererile de despăgubire sau absența lor, care au implicat vehiculul sau vehiculele acoperite de contractul de asigurare cel puțin în cursul ultimilor cinci ani ai relației contractuale. Întreprinderea de asigurare sau un organism desemnat eventual de un stat membru pentru furnizarea unor servicii de asigurare obligatorii sau pentru eliberarea unor astfel de atestări ar trebui să furnizeze această atestare asiguratului în decurs de cincisprezece zile de la cerere.

(20) Pentru a garanta întreaga protecție dorită victimelor accidentelor auto, statele membre nu ar trebui să permită întreprinderilor de asigurare să se bazeze pe excesul contra unei victime.

(21) Dreptul de invocare a contractului de asigurare și de cerere a despăgubirii direct la o întreprindere de asigurare este foarte important pentru protecția victimelor accidentelor auto. Directiva 2000/26/CE acordă deja victimelor accidentelor care au avut loc într-un alt stat membru decât statul membru de reședință al persoanei vătămate și care au fost cauzate de utilizarea unor vehicule asigurate și care au loc obișnuit de staționare într-un stat membru un drept de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurare care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile. Pentru facilitarea unei soluționări rapide și eficiente a cererilor de despăgubire și pentru evitarea, pe cât posibil, a unor proceduri judiciare costisitoare, acest drept ar trebui extins în cazul tuturor victimelor accidentelor auto.

(22) Pentru îmbunătățirea protecției victimelor accidentelor auto, ar trebui să se aplice procedura de prezentare a unei „oferte de despăgubire motivate” prevăzute de Directiva 2000/26/CE în cazul oricărui accident care implică un astfel de vehicul. Aceeași procedură ar trebui, de asemenea, să se aplice *mutatis mutandis* în cazul cererilor de despăgubire a căror soluționare este efectuată de sistemul birourilor naționale de asigurare prevăzut de Directiva 72/166/CEE.

(23) Pentru ca persoanele vătămate să poată solicita mai ușor o despăgubire, organismele de informare create în conformitate cu Directiva 2000/26/CE nu ar trebui să se limiteze la furnizarea unor informații privind accidente menționate de prezenta directivă, ci ar trebui să poată, de asemenea, furniza același tip de informații în cazul oricărui accident care implică un autovehicul.

(24) În conformitate cu articolul 11 alineatul (2) coroborat cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE)

nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială ⁽¹⁾, părțile vătămate pot intenta o acțiune în justiție împotriva asiguratorului răspunderii civile din statul membru pe teritoriul căruia își au domiciliul.

(25) Având în vedere că Directiva 2000/26/CE a fost adoptată înainte de Regulamentul (CE) nr. 44/2001, care a înlocuit Convenția de la Bruxelles din 27 septembrie 1968 privind același subiect în anumite state membre, trimiterea la această convenție din directiva menționată ar trebui adaptată în consecință.

(26) Directivele 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE ale Consiliului, precum și Directiva 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 72/166/CEE

Directiva 72/166/CEE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, punctul 4 se modifică după cum urmează:

(a) prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— teritoriul statului de unde vehiculul are o plăcuță de înmatriculare, fie că aceasta este permanentă sau temporară sau;”;

(b) se adaugă următoarea liniuță:

„— în cazul în care vehiculul nu are plăcuță de înmatriculare sau are o plăcuță care nu corespunde sau nu mai corespunde cu vehiculul și a fost implicat într-un accident, teritoriul statului în care a avut loc accidentul, cu scopul de a soluționa cererea de despăgubire în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) prima liniuță din prezenta directivă sau articolul 1 alineatul (4) din a doua Directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule ^(*).”

(*) JO L 8, 11.1.1984, p. 17.”;

(1) JO L 12, 16.1.2001, p. 1, regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2245/2004 (JO L 381, 28.12.2004, p. 10).

2. La articolul 2, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statul membru nu efectuează un control al asigurării de răspundere civilă a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru sau care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe și intră pe teritoriul său de pe teritoriul unui alt stat membru. Cu toate acestea, el poate efectua controale nesistematice ale acestei asigurări, cu condiția să nu fie discriminatorii și să aibă loc în cadrul controalelor care nu urmăresc exclusiv verificarea asigurării menționate anterior.”

3. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), al doilea paragraf:

(i) prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„În acest caz, statul membru care prevede această derogare ia măsurile corespunzătoare pentru a asigura plata despăgubirii daunelor cauzate pe teritoriul său și pe teritoriul altor state membre de vehiculele care aparțin acestor persoane.”;

(ii) ultima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Comisiei îi este comunicată de către statul membru lista cu persoanele exonerate de obligația de asigurare și cu autoritățile sau organismele responsabile cu despăgubirea. Comisia publică această listă.”;

(b) la litera (b), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În acest caz, fiecare stat membru se asigură că vehiculele menționate la primul paragraf de la prezenta literă sunt tratate în același mod ca vehiculele pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la articolul 3 alineatul (1). Organismul de despăgubire al statului membru în care a avut loc accidentul își va putea invoca dreptul față de fondul de garantare prevăzută la articolul 1 alineatul (4) din Directiva 84/5/CEE în statul membru în care staționează vehiculul în mod obișnuit.

După o perioadă de cinci ani de la data intrării în vigoare a Directivei 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 de modificare a Directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE ale Consiliului și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto (*), statele membre transmit Comisiei un raport privind aplicarea și asigurarea respectării prezentei litere. Comisia, după examinarea acestor rapoarte, prezintă, după caz, propuneri de înlocuire sau de abrogare a acestei derogări.

(*) JO L 149, 11.6.2005, p. 14.”

4. La articolul 6 și la articolul 7 alineatul (1), expresia „sau pe teritoriul neeuropean al unui stat membru” se elimină.

Articolul 2

Modificarea Directivei 84/5/CEE

Articolul 1 din Directiva 84/5/CEE se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

(1) Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE acoperă în mod obligatoriu daunele materiale și vătămările corporale.

(2) Fără a aduce atingere garanțiilor de o valoare mai mare eventual stabilite de statele membre, fiecare stat membru solicită ca sumele pentru care această asigurare este obligatorie să fie de minimum:

(a) în cazul vătămărilor corporale, suma minimă asigurată de 1 milion de EUR pentru o victimă sau 5 milioane de EUR pentru o cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor;

(b) în cazul daunelor materiale, 1 milion de EUR pentru o cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor.

După caz, statele membre pot stabili o perioadă tranzitorie de maximum cinci ani de la data punerii în aplicare a Directivei 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 de modificare a Directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE ale Consiliului și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto (*), în decursul căreia sumele minime asigurate sunt adaptate sumelor prevăzute la prezentul alineat.

Statele membre care stabilesc o astfel de perioadă de tranziție informează Comisia cu privire la aceasta și indică durata acestei perioade.

În decursul celor treizeci de luni de la data punerii în aplicare a Directivei 2005/14/CE, statele membre majorează sumele de garanție pentru a atinge cel puțin jumătate din nivelurile prevăzute la prezentul alineat.

(3) Din cinci în cinci ani, după data intrării în vigoare a Directivei 2005/14/CE sau de la termenul perioadei de tranziție prevăzute la alineatul (2), sumele prevăzute la alineatul respectiv sunt revizuite, în funcție de evoluția indicelui european al prețurilor la consum (IEPC) stabilit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2494/95 al Consiliului din 23 octombrie 1995 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum (**).

Sumele sunt adaptate în mod automat. Acestea sunt majorate cu procentul de variație a IEPC pe perioada luată în considerare, adică în cei cinci ani imediat anteriori revizuirii și apoi rotunjite în sus cu un multiplu de 10 000 de EUR.

Comisia transmite sumele adaptate Parlamentului European și Consiliului și se asigură că sunt publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(4) Fiecare stat membru instituie sau autorizează un organism responsabil cu despăgubirea, cel puțin în limitele obligației de asigurare, a daunelor materiale sau a vătămărilor corporale cauzate de un vehicul neidentificat sau de un vehicul pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare prevăzută la alineatul (1).

Primul paragraf nu aduce atingere dreptului statelor membre de a considera despăgubirea din partea organismului ca fiind subsidiară sau nesubsidiară și dreptului de a soluționa cererile de despăgubire dintre acest organism și persoana sau persoanele responsabile de accident și alți asigurători sau organisme de asigurări sociale obligați să despăgubească victima pentru același accident. Cu toate acestea, statele membre nu pot autoriza organismul să condiționeze plata despăgubirii de stabilirea de către victimă, într-un fel sau altul, a incapacității sau refuzului persoanei responsabile de a plăti.

(5) Victima poate, în orice caz, să se adreseze direct organismului care, pe baza informațiilor furnizate la cererea sa de către victimă, este obligat să îi dea un răspuns motivat cu privire la plata despăgubirii.

Cu toate acestea, statele membre pot exclude plata despăgubirii acestui organism în ceea ce privește persoanele care au intrat de bună voie în vehiculul care a cauzat dauna, atunci când organismul poate dovedi că acestea știau că vehiculul nu este asigurat.

(6) Statele membre pot limita sau exclude plata despăgubirii de către organism în cazul unor daune materiale cauzate de un vehicul neidentificat.

Cu toate acestea, atunci când organismul a plătit o despăgubire pentru vătămări corporale semnificative pentru toate victimele aceluiși accident în care au fost cauzate daune materiale de un vehicul neidentificat, statele membre nu pot exclude plata despăgubirii daunelor materiale pe motivul că vehiculul nu este identificat. Cu toate acestea, statele membre pot prevedea un exces de cel mult 500 de EUR care poate fi impus victimei unor astfel de daune materiale.

Condițiile în care vătămările corporale sunt considerate semnificative se stabilesc în conformitate cu actele cu putere de lege și actele administrative ale statului membru în care a avut loc

accidentul. În acest scop, statele membre pot ține seama, *inter alia*, de situația în care leziunile au necesitat îngrijiri spitalicești.

(7) Fiecare stat membru aplică, pentru plata despăgubirii de către organism, actele sale cu putere de lege și actele administrative, fără a aduce atingere oricărei alte practici mai favorabile victimelor.

(*) JO L 149, 11.6.2005, p. 14.

(**) JO L 257, 27.10.1995, p. 1, regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1)."

Articolul 3

Modificarea Directivei 88/357/CEE

La articolul 12a alineatul (4) al patrulea paragraf din Directiva 88/357/CEE, a doua teză se elimină.

Articolul 4

Modificarea Directivei 90/232/CEE

Directiva 90/232/CEE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, se inserează următorul paragraf între primul și al doilea paragraf:

„Statele membre iau măsurile necesare pentru ca orice dispoziție legală sau orice clauză contractuală dintr-o poliță de asigurare, care exclude un pasager de la suma asigurată pe motiv că știa sau ar fi trebuit să știe că șoferul vehiculului era sub influența alcoolului sau a unui drog în momentul accidentului, să fie considerată nulă în ceea ce privește cererile de despăgubire ale acestui pasager.”

2. Se inserează următorul articol:

„Articolul 1a

Asigurarea prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE acoperă vătămările corporale și daunele materiale suferite de pietoni, cicliști și alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, care, în urma unui accident care a implicat un autovehicul, au dreptul la o despăgubire în conformitate cu dreptul civil intern. Prezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii.”

3. La articolul 2, prima liniuță se înlocuiește cu următorul text:

„— acoperă, pe baza unei prime unice și pe toată durata contractului, întregul teritoriu al Comunității, inclusiv orice perioadă în care vehiculul rămâne în alte state membre pe durata contractului și”.

4. Se inserează următoarele articole:

„Articolul 4a

(1) Prin derogare de la articolul 2 litera (d) a doua liniuță din Directiva 88/357/CEE (*), atunci când un vehicul este expediat dintr-un stat membru în altul, statul în care se situează riscul este considerat statul membru de destinație, de îndată ce este acceptată livrarea de către cumpărător, pe o perioadă de treizeci de zile, chiar dacă vehiculul nu a fost înmatriculat în mod oficial în statul membru de destinație.

(2) În cazul în care vehiculul este implicat într-un accident în perioada menționată la alineatul (1) din acest articol și nu este asigurat, organismul prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din Directiva 84/5/CEE din statul membru de destinație este responsabil cu despăgubirea prevăzută la articolul 1 din aceeași directivă.

Articolul 4b

Statele membre se asigură că asiguratul are dreptul de a solicita în orice moment o atestare privind acțiunile de răspundere civilă a terților care implică vehiculul sau vehiculele care fac(e) obiectul contractului de asigurare în cel puțin ultimii cinci ani ai relației contractuale sau privind absența unor astfel de acțiuni. Întreprinderea de asigurare sau un organism eventual desemnat de un stat membru pentru furnizarea de servicii de asigurări obligatorii sau pentru eliberarea unor astfel de atestări furnizează această atestare asiguratului în cele cincisprezece zile următoare cererii.

Articolul 4c

Întreprinderile de asigurare nu prevăd excese părților vătămate în urma unui accident, în ceea ce privește asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE.

Articolul 4d

Statele membre se asigură că persoanele vătămate în urma unui accident cauzat de un vehicul acoperit de asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE dispun de un drept de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurare care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile.

Articolul 4e

Statele membre stabilesc procedura prevăzută la articolul 4 alineatul (6) din Directiva 2000/26/CE (**), pentru soluționarea cererilor de despăgubire rezultate în urma oricărui accident cauzat de un vehicul acoperit de asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE.

În cazul cererilor de despăgubire care pot fi soluționate de sistemul birourilor naționale de asigurare, prevăzut la

articolul 2 alineatul (2) din Directiva 72/166/CEE, statele membre stabilesc aceeași procedură ca cea menționată la articolul 4 alineatul (6) din Directiva 2000/26/CE. În sensul aplicării acestei proceduri, orice trimitere la o întreprindere de asigurare este considerată o trimitere la birourile naționale de asigurare în conformitate cu articolul 1 punctul (3) din Directiva 72/166/CEE.

(*) A doua Directivă 88/357/CEE a Consiliului din 22 iunie 1988 de coordonare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind asigurarea generală directă, de stabilire a dispozițiilor destinate să faciliteze exercitarea efectivă a libertății de a presta servicii (JO L 172, 4.7.1988, p. 1), directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 181, 20.7.2000, p. 65).

(**) Directiva 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto (a patra directivă privind asigurarea auto) (JO L 181, 20.7.2000, p. 65)."

5. La articolul 5, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Statele membre se asigură că organismele de informare instituite sau autorizate în temeiul articolului 5 din Directiva 2000/26/CE furnizează, fără a aduce atingere obligațiilor lor în temeiul directivei respective, informațiile specificate în articolul menționat oricărei persoane implicate într-un accident de circulație cauzat de un vehicul acoperit de asigurarea menționată la articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE.”

*Articolul 5***Modificarea Directivei 2000/26/CE**

Directiva 2000/26/CE se modifică după cum urmează:

1. Se inserează următorul motiv:

„(16 a) În conformitate cu articolul 11 alineatul (2) coroborat cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 44/2001 al Consiliului din 22 decembrie 2000 privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești în materie civilă și comercială (*), persoanele vătămate pot intenta o acțiune în justiție împotriva asiguratorului răspunderii civile din statul membru pe teritoriul căruia își au reședința.

(*) JO L 12, 16.1.2001, p. 1, regulament astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2245/2004 (JO L 381, 28.12.2004, p. 10).”

2. La articolul 4, alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Desemnarea unui reprezentant responsabil cu soluționarea cererilor de despăgubire nu constituie în sine deschiderea unei sucursale în sensul articolului 1 litera (b) din Directiva 92/49/CEE, iar reprezentantul responsabil cu soluționarea cererilor de despăgubire nu este considerat o unitate în sensul articolului 2 litera (c) din Directiva 88/357/CEE, nici

— o unitate în sensul Convenției de la Bruxelles din 27 septembrie 1968 privind competența judiciară și executarea hotărârilor judecătorești în materie civilă și comercială (*)
— în ceea ce privește Danemarca;

— o unitate în sensul Regulamentului (CE) nr. 44/2001 — în ceea ce privește celelalte state membre.

(*) JO C 27, 26.1.1998, p. 1 (versiune consolidată).”

3. La articolul 5 alineatul (1) litera (a), punctul 2 (ii) se elimină.

4. Se inserează următorul articol:

„Articolul 6a

Organismul central

Statele membre iau toate măsurile corespunzătoare pentru a facilita punerea, în timp util, la dispoziția victimelor, asigurătorilor acestora sau reprezentanților lor legali a datelor esențiale necesare pentru soluționarea cererilor de despăgubire.

Aceste date esențiale sunt, după caz, puse la dispoziție sub formă electronică într-un depozit central în fiecare stat membru și sunt accesibile părților implicate în acest caz, la cererea lor expresă.”

Articolul 6

Punerea în aplicare

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 11 iunie 2007. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale.

Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre pot, în conformitate cu tratatul, să mențină sau să pună în aplicare dispoziții care sunt mai favorabile părții vătămate decât dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive.

(3) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 7

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 8

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasburg, 11 mai 2005.

Pentru Parlamentul European

Președintele

J. P. BORRELL FONTELLES

Pentru Consiliu

Președintele

N. SCHMIT