

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi

[COM(2018) 336 final – 2018/0168 (COD)]

(2018/C 440/13)

Raportor: **Christophe LEFÈVRE**

Sesizare	Consiliu, 6.6.2018
	Parlamentul European, 11.6.2018
Temei juridic	Articolul 114 alineatul (1) din TFUE
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru piața unică, producție și consum
Data adoptării în secțiune	4.9.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.9.2018
Sesiunea plenară nr.	537
Rezultatul votului	191/0/6
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. Comitetul Economic și Social European (CESE) salută propunerile Comisiei de modificare a Directivei privind „Asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi”. Comitetul își exprimă însă regretul cu privire la faptul că Comisia nu a valorificat posibilitatea de a anticipa evoluțiile din sectorul vehiculelor autonome, în pofida observațiilor formulate în evaluarea impactului care însoțește propunerea ⁽¹⁾.

1.2. În ceea ce privește îmbunătățirea protecției victimelor accidentelor rutiere în cazul în care asigurătorul este insolvabil, Comitetul consideră pertinentă propunerea care vizează despăgubirea victimelor de către organismul din statul membru de reședință al victimei. Cu toate acestea, Comisia exclude prezentarea unei cereri de despăgubire la organismul respectiv, în cazul în care victima și-a prezentat cererea direct asigurătorului sau a inițiat o acțiune în justiție împotriva acestuia. Prin urmare, Comitetul recomandă ca această excludere să nu se aplice dacă, între timp, apare o dificultate economică (faliment, lichidare) a asigurătorului sau dacă victima autorizează subrogarea organismului în exercitarea căilor de atac, pentru a fi despăgubită mai repede. Comitetul recomandă ca nivelul de reparare a prejudiciului (clasificarea prejudiciilor) să corespundă celui mai favorabil pentru victimă, aplicat în țara în care s-a produs accidentul sau în țara de reședință.

1.3. În ceea ce privește îmbunătățirea recunoașterii atestărilor privind istoricul daunelor, Comitetul recomandă să se precizeze numele conducătorului auto implicat și gradul său de responsabilitate în producerea accidentului (totală, parțială sau nulă). Comitetul pune în discuție conținutul atestării în cadrul unei legislații naționale care s-ar aplica unui vehicul, indiferent de conducătorul auto al acestuia, *versus* o legislație care prevede asigurarea unui vehicul cu un conducător auto declarat, căruia să i se aplice tarife în funcție de profilul individual de risc și de rata daunei, sau a titularului permisului de conducere, indiferent de vehiculul utilizat. Comitetul solicită Comisiei să impună eliberarea pe suport securizat a certificatelor de asigurare și a atestărilor privind istoricul daunelor și să permită, pentru verificarea valabilității acestora, utilizarea unei baze de date interconectate, care să poată fi consultată de forțele de ordine.

1.4. În ceea ce privește controalele privind asigurarea pentru a combate conducerea fără asigurare, Comitetul salută propunerea de utilizare a tehnologiilor de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare pentru a controla vehiculele, în cadrul unui dispozitiv național, fără a fi necesară oprirea acestora. În cazul în care nu a fost încheiat un contract de asigurare, Comitetul recomandă imobilizarea vehiculului până la emiterea unui certificat de asigurare valabil.

⁽¹⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2018/EN/SWD-2018-247-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>

1.5. În ceea ce privește armonizarea sumelor minime asigurate, Comitetul recomandă Comisiei să stabilească un termen-limită pentru finalizarea punerii în aplicare a pragurilor minime pentru despăgubiri.

1.6. În ceea ce privește domeniul de aplicare al directivei, Comitetul salută clarificarea noțiunii de mijloc de transport utilizat pe teren public sau privat, în staționare sau în mișcare, cu excepția cazurilor în care vehiculele identificate au fost utilizate exclusiv în scopuri agricole. Cu toate acestea, este necesar să se garanteze că vehiculele agricole care circulă pe drumuri publice intră sub incidența directivei.

1.7. În fine, în ceea ce privește coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat, Comitetul observă, de asemenea, că propunerile Comisiei sprijină libera circulație a persoanelor și a bunurilor și principiile pieței interne, garantând libertatea de a presta servicii și libertatea de stabilire a asigurătorilor.

2. Informații generale și introducere

2.1. Comisia propune o modificare a directivei intitulată „Asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi”, prin modificarea Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾.

2.2. Comisia Europeană urmărește să îmbunătățească protecția, insuficientă în prezent, a victimelor accidentelor auto, să reducă diferențele de tratament la nivelul UE pentru deținătorii de polițe de asigurare în ceea ce privește sistemul *bonus-malus* și să integreze hotărârile Curții de Justiție a Uniunii Europene pronunțate după punerea în aplicare a primei directive a UE privind asigurarea auto, adoptată în 1972.

2.3. Această directivă este un instrument juridic esențial pentru buna funcționare a pieței unice în ceea ce privește libertatea de circulație, pe baza unei prime unice, fără a fi nevoie să se încheie un contract de asigurare suplimentar pentru a călători în alt stat membru; directiva urmărește, de asemenea, asigurarea unui nivel ridicat de convergență în ceea ce privește protecția victimelor accidentelor rutiere.

2.4. Fundamentele legislației se regăsesc în Sistemul Internațional Carte Verde, care nu intră sub incidența UE și la care participă 48 de țări. Principalele elemente ale Directivei 2009/103/CE includ:

- obligația ca autovehiculele să dețină o poliță de asigurare de răspundere civilă auto, valabilă pe întreg teritoriul UE, pe baza unei prime unice;
- sume minime asigurate, pe care trebuie să le furnizeze obligatoriu astfel de contracte de asigurare (statele membre pot solicita o acoperire mai mare la nivel național);
- interdicția ca statele membre să efectueze controale sistematice ale asigurării vehiculelor care staționează în mod obișnuit în alt stat membru;
- obligația statelor membre de a crea fonduri de garantare pentru despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de vehicule neasigurate sau neidentificate;
- protecția victimelor accidentelor auto într-un alt stat membru decât statul lor membru de reședință („victime implicate în accidente în străinătate”);
- dreptul titularilor de polițe de a obține de la asigurător o atestare privind istoricul daunelor din ultimii cinci ani.

2.5. În 2017, a fost efectuată o evaluare ⁽³⁾ a Directivei 2009/103/CE, în cadrul programului de lucru al Comisiei pentru 2016 și al planului de acțiune privind serviciile financiare din martie 2017 și, în același an, au fost pronunțate două hotărâri ale CJUE. Aceste elemente au determinat Comisia să adopte o poziție.

⁽²⁾ JO L 263, 7.10.2009, p. 11.

⁽³⁾ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-3714481_ro

2.5.1. Îmbunătățirea protecției victimelor accidentelor rutiere în cazul în care asigurătorul este insolubil

2.5.1.1. Comisia propune autorizarea unui organism, în fiecare stat membru, care să despăgubească părțile vătămate care își au reședința obișnuită pe teritoriul lor, cel puțin în limitele obligației de asigurare, pentru vătămările corporale sau pentru pagubele materiale cauzate de un vehicul asigurat, în cazul în care, în termen de trei luni, nu a fost furnizat un răspuns motivat la argumentele prezentate într-o cerere de despăgubire sau în cazul falimentului sau al lichidării organismului de asigurare sau de reasigurare. Sunt exceptate cazurile în care victima a prezentat deja o cerere de despăgubire în mod direct asigurătorului sau a inițiat o acțiune în justiție care este încă pendinte.

2.5.1.2. Comisia prevede ca acest organism să poată beneficia de rambursare din partea organismului din țara de reședință a persoanei responsabile.

2.5.2. Îmbunătățirea recunoașterii atestărilor privind istoricul daunelor, în special în context transfrontalier

2.5.2.1. Directiva impune eliberarea unei atestări privind istoricul daunelor din contractul de asigurare auto pentru ultimii cinci ani. Asigurătorii nu au obligația de a o lua în considerare în momentul calculării primelor.

2.5.2.2. Comisia recomandă standardizarea conținutului și a formei acestor atestări privind istoricul daunelor, care ar trebui să precizeze elementele care să permită adaptarea tarifelor în funcție de rata daunei și securizarea atestării.

2.5.3. Controale ale asigurării pentru a combate conducerea fără asigurare

2.5.3.1. Comisia recomandă utilizarea tehnologiilor de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare pentru a controla vehiculele fără oprirea acestora, în cadrul unui sistem general de control național, procedură care nu împiedică libera circulație a persoanelor și a vehiculelor.

2.5.3.2. Comisia precizează că această verificare a asigurării vehiculelor care intră pe teritoriul național necesită schimburi de date între statele membre.

2.5.4. Armonizarea sumelor minime asigurate

2.5.4.1. În plus, Comisia observă că nivelurile minime ale despăgubirii variază de la o țară la alta, în special ca urmare a faptului că țările nu au ajustat aceste niveluri în perioada de tranziție. Comisia recomandă armonizarea sumelor minime asigurate, însă fiecare stat membru poate impune praguri minime superioare.

2.5.5. Domeniul de aplicare al directivei

2.5.5.1. Integrând trei hotărâri ale CJUE ⁽⁴⁾, Comisia precizează domeniul de aplicare al obligației de asigurare de răspundere civilă auto, excluzând accidentele în care vehiculul a fost utilizat exclusiv în scopuri agricole: toate activitățile care corespund funcționării normale a unui vehicul, ca mijloc de transport pe un drum public sau pe un teren privat, indiferent dacă vehiculul staționează sau este în mișcare.

2.6. Coerența cu alte politici ale Uniunii

2.6.1. Comisia subliniază că propunerile sale țin cont de libera circulație a persoanelor și a bunurilor și de principiile pieței interne, garantând libertatea de a presta servicii și libertatea de stabilire a asigurătorilor.

3. Observații

3.1. CESE salută propunerile Comisiei de modificare a Directivei privind „Asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi”. Propunerea de directivă este rezultatul experiențelor practice prevăzute în cadrul legislativ, dar și al evaluării impactului și al consultărilor publice sau al integrării jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene.

3.2. Îmbunătățirea protecției victimelor accidentelor rutiere în cazul în care asigurătorul este insolubil

3.2.1. Comitetul consideră pertinentă propunerea de despăgubire a victimelor de către organismul din statul membru de reședință, pentru a compensa nerespectarea obligațiilor de către asigurător sau în cazul nefurnizării unui răspuns motivat într-un termen rezonabil, și salută faptul că organismul din țara de reședință a victimei poate solicita reparații financiare organismului din țara terță de reședință a persoanei asigurate responsabile.

⁽⁴⁾ Hotărârile în cauzele Vnuk (2014, C-162/13), Rodrigues de Andrade (2017, C-514/16) și Torreiro (2017, C-334/16).

3.2.2. Având în vedere că propunerea de directivă exclude totuși despăgubirea victimei de către organismul de administrare în cazul în care aceasta a contactat în mod direct asigurătorul sau dacă o procedură judiciară se află în curs de desfășurare, Comitetul recomandă ca această excludere să nu se aplice în următoarele cazuri:

- dacă, între timp, apare o dificultate economică (faliment, lichidare) a asigurătorului;
- în cazul retragerii autorizației de către autoritățile de supraveghere;
- dacă victima autorizează subrogarea organismului în exercitarea căilor de atac pentru a fi despăgubită foarte repede.

Comitetul recomandă ca nivelul de reparare a prejudiciului (clasificarea prejudiciilor) să corespundă celui mai favorabil pentru victimă, aplicat în țara în care s-a produs accidentul sau în țara de reședință.

3.3. Îmbunătățirea recunoașterii atestărilor privind istoricul daunelor, în special în context transfrontalier

3.3.1. Comitetul salută emiterea sistematică a unei atestări standardizate privind istoricul daunelor, care să certifice existența sau absența daunelor în ultimii cinci ani.

3.3.2. Comitetul recomandă să se precizeze, în plus, numele conducătorului auto implicat și gradul său de responsabilitate în producerea accidentului (totală, parțială sau nulă).

3.3.3. Comitetul pune în discuție conținutul atestării în cadrul unei legislații naționale care s-ar aplica unui vehicul, indiferent de conducătorul auto al acestuia, *versus* o legislație care prevede asigurarea unui vehicul cu un conducător auto declarat, căruia să i se aplice tarife în funcție de profilul individual de risc și de rata daunei, sau a titularului permisului de conducere, indiferent de vehiculul utilizat.

3.3.4. Comitetul pune totuși în discuție situația autovehiculelor fără conducători auto sau, eventual, noțiunea de „conducător auto” în ceea ce privește răspunderea, atunci când autovehiculul este dirijat de la distanță.

3.3.5. Comitetul subliniază faptul că Comisia nu prevede să legifereze cu privire la fraudarea documentelor legată de atestările privind istoricul daunelor sau de certificatele de asigurare.

3.3.6. Comitetul solicită Comisiei să impună eliberarea certificatelor de asigurare și a atestărilor privind istoricul daunelor pe suport securizat și să permită, pentru verificarea valabilității acestora, utilizarea unei baze de date interconectate, care să poată fi consultată de forțele de ordine.

3.3.7. Comitetul constată că Comisia nu menționează finanțarea introducerii acestor sisteme de interconectare la nivel transfrontalier.

3.4. Controale privind asigurarea pentru a combate conducerea fără asigurare

3.4.1. Comitetul salută propunerea de utilizare a tehnologiilor de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare pentru a controla vehiculele fără imobilizarea acestora, în condițiile în care controalele efectuate fac parte dintr-un sistem național general de controale, nu sunt discriminatorii și nu necesită oprirea vehiculului.

3.4.2. În schimb, Comisia nu menționează deloc situația în care se vor afla vehiculele identificate ca fiind neprotejate printr-un contract de asigurare. Comitetul recomandă imobilizarea vehiculului până la eliberarea unui certificat de asigurare valabil sau cu un termen de valabilitate mai mic de o lună.

3.4.3. Comisia precizează că această verificare a asigurării vehiculelor la intrarea pe teritoriul național necesită schimburi de date între statele membre și că este necesară garantarea drepturilor, a libertăților și a intereselor legitime ale persoanelor vizate de aceste date, în temeiul Regulamentului general privind protecția datelor (RGPD).

3.4.4. Cu toate acestea, Comisia nu se pronunță asupra operatorului care administrează datele și nici asupra finanțării costurilor de creare și de gestionare a unei baze de date interconectate privind contractele de asigurare valabile sau a căror perioadă de valabilitate a expirat.

3.5. Armonizarea sumelor minime asigurate

3.5.1. Comitetul este de acord cu analiza Comisiei privind pragurile minime neuniforme și, mai ales, neconforme, care se situează sub pragurile stabilite de directivă în aproape jumătate din statele membre ale UE.

3.5.2. Dincolo de simpla recomandare de armonizare a pragurilor ⁽⁵⁾, Comitetul recomandă Comisiei să stabilească un nou termen-limită pentru punerea în aplicare, care ar putea fi sfârșitul anului 2019, pentru a finaliza stabilirea pragurilor minime pentru despăgubiri, dat fiind că termenul-limită inițial a fost deja depășit.

3.5.3. Comitetul recomandă ca nivelul de reparare a prejudiciului (clasificarea prejudiciilor) să corespundă celui mai favorabil pentru victimă, aplicat în țara în care s-a produs accidentul sau în țara de reședință.

3.6. Domeniul de aplicare al directivei

3.6.1. Comitetul salută clarificarea noțiunii de mijloc de transport utilizat pe teren public sau privat, în staționare sau în mișcare, cu exceptarea cazurilor în care vehiculul a fost utilizat exclusiv în scopuri agricole. Cu toate acestea, este necesar să se garanteze că vehiculele agricole care circulă pe drumuri publice intră sub incidența directivei.

3.7. Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat

3.7.1. Comitetul subliniază, de asemenea, că propunerile Comisiei țin cont de libera circulație a persoanelor și a bunurilor și de principiile pieței interne, garantând libertatea de a presta servicii și libertatea de stabilire a asigurătorilor.

Bruxelles, 19 septembrie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽⁵⁾ Directiva 84/5/CEE, modificată de Directiva 2005/14/CE.