



20.12.2018

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων

προς την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, που αφορά την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Joëlle Bergeron

PA_Legam

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η πρώτη οδηγία της ΕΕ για την ασφάλιση αυτοκινήτων χρονολογείται από το 1972. Έκτοτε έχει ενισχυθεί και συμπληρωθεί σταδιακά από άλλες πέντε οδηγίες, οι οποίες κωδικοποιήθηκαν από την οδηγία 2009/103/ΕΚ.

Στο πρόγραμμα εργασίας της για το 2016, η Επιτροπή είχε ανακοινώσει την αξιολόγησή της εν λόγω οδηγίας. Μετά την αξιολόγηση αυτή, προέκυψε ότι ορισμένες τροποποιήσεις και προσαρμογές ήταν αναγκαίες, προκειμένου να εκπληρωθεί ο πρωταρχικός σκοπός της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η προστασία των θυμάτων διασυννοριακών τροχαίων ατυχημάτων. Μπορούν να τεθούν πέντε νέα σημεία. Η περίπτωση αφερεγγυότητας του ασφαλιστή, η αναγνώριση των βεβαιώσεων του ιστορικού ζημιών, οι έλεγχοι ασφάλισης προκειμένου να καταπολεμηθεί το φαινόμενο της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων, η εναρμόνιση των ελάχιστων ποσών κάλυψης και το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Η εισηγήτρια θεωρεί ότι αυτή η πρόταση οδηγίας ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στις νέες απαιτήσεις για την προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων σε κράτος μέλος της ΕΕ διαφορετικό από το κράτος διαμονής τους, καθώς και των θυμάτων ατυχημάτων που προκαλούνται από οδηγό από άλλο κράτος μέλος.

Δεδομένου ότι αυξάνονται οι περιπτώσεις αφερεγγυότητας ασφαλιστών, ιδίως σε διασυννοριακό πλαίσιο, οι δε διαδικασίες αποζημίωσης σε ορισμένες χώρες της ΕΕ είναι μακρόχρονες και περίπλοκες, η δυνατότητα παροχής ενός μηχανισμού για άμεση και επαρκή αποζημίωση των θυμάτων αποτελεί, για την εισηγήτρια, ένα βήμα προς τα εμπρός. Η πρόταση περιλαμβάνει τη δημιουργία, σε κάθε κράτος μέλος, ενός ταμείου αποζημιώσεων το οποίο θα χρηματοδοτείται από εθνικούς ασφαλιστές και θα υποκαθιστά τον αφερέγγυο ασφαλιστή. Σε διασυννοριακές καταστάσεις, το θύμα θα αποζημιώνεται απευθείας από το εθνικό ταμείο στη χώρα όπου συνέβη το ατύχημα, πριν δοθούν τα χρήματα στο ταμείο αυτό από το εθνικό ταμείο αποζημιώσεων του αφερέγγυου ασφαλιστή. Υπάρχει ήδη ένα σύστημα εγγυητικών ταμείων σε πολλά κράτη μέλη, ενώ το γεγονός ότι εξετάζεται η επέκτασή του σε όλα τα κράτη μέλη υπό τη μορφή εθελοντικών συμφωνιών αποτελεί, κατά τη γνώμη της εισηγήτριας, πραγματική πρόοδο.

Το σχέδιο της Επιτροπής προβλέπει επίσης την εφαρμογή, από τους ασφαλιστές, της ίδιας μεταχείρισης σε όλες τις βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών που εκδίδονται στην ΕΕ. Η εισηγήτρια συμφωνεί με την προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά την εναρμόνιση των βεβαιώσεων σχετικά με το ιστορικό των ζημιών και, ταυτόχρονα, την απαίτηση να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, ανεξάρτητα από το κράτος μέλος καταγωγής του ασφαλισμένου. Το μέτρο αυτό συμβάλλει σε μεγαλύτερη ισότητα μεταξύ των αντισυμβαλλομένων ασφαλιστικών συμβάσεων, μέσω της εφαρμογής της ίδιας μεταχείρισης από τους ασφαλιστές για όλες τις βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών που εκδίδονται στην Ευρώπη. Ο στόχος που πρέπει να επιτευχθεί είναι η μείωση της ασφαλιστικής απάτης και η αύξηση της διαφάνειας μέσω της εξακρίβωσης της γνησιότητας των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών.

Όσον αφορά τους ελέγχους των ασφαλίσεων, η εισηγήτρια θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να περιοριστεί η σημερινή απαγόρευσή τους και να επιτραπεί στα κράτη μέλη να διενεργούν προαιρετικούς διακριτικούς ελέγχους. Οι έλεγχοι θα πρέπει να θεωρούνται διακριτικοί στον βαθμό που οι τεχνικές που χρησιμοποιούνται δεν αναγκάζουν τα οχήματα να σταματούν, ενώ οι ίδιοι οι έλεγχοι δεν εισάγουν διακρίσεις και είναι αναγκαίοι και αναλογικοί. Η εισηγήτρια

θεωρεί ότι η παροχή στα κράτη μέλη της δυνατότητας να χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία αναγνώρισης πινακίδων είναι μια καλή πρωτοβουλία. Τυχόν νέες διατάξεις για τη μείωση της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων θα πρέπει να ενθαρρύνονται.

Η πρόταση οδηγίας προβλέπει επίσης την εγγύηση των ελάχιστων ποσών ασφάλισης σε περίπτωση περιουσιακής ζημίας ή σωματικών βλαβών, ανεξάρτητα από την κατηγορία των οχημάτων που αυτή αφορά. Η εισηγήτρια υποστηρίζει πλήρως τη νέα αυτή διάταξη, εφόσον τα κράτη μπορούν να υπερβούν το ελάχιστο και εφόσον δεν πρόκειται για εναρμόνιση των ασφαλιστικών τιμών, καθώς αυτό δεν θα ήταν εφικτό σήμερα με βάση τις υφιστάμενες οικονομικές ανισότητες μεταξύ των διαφόρων χωρών της ΕΕ.

Τέλος, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, η εισηγήτρια υποστηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής να κωδικοποιήσει τη νομολογία του ΔΕΕ μέσω της θέσπισης ορισμού για την έννοια «κυκλοφορία οχήματος». Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο ορισμός που εγκρίθηκε εξακολουθεί να είναι υπερβολικά εξαντλητικός και μπορεί να αποκλείσει οχήματα τα οποία «κανονικά δεν προορίζονται να χρησιμοποιηθούν ως μέσο μεταφοράς» αλλά, παρ' όλα αυτά, προκαλούν υλικές ζημιές και σωματική βλάβη. Η εισηγήτρια είναι της άποψης ότι η μεταφορική δραστηριότητα, υπό την αυστηρή έννοια του όρου, δεν πρέπει να αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Για παράδειγμα, ατυχήματα μπορούν να προκαλέσουν οχήματα που χρησιμοποιούνται σε κατασκευαστικά έργα με διασυνοριακές δραστηριότητες. Η εισηγήτρια πιστεύει ότι ο ορισμός της κυκλοφορίας οχήματος θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο ευρύς, προκειμένου να διασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή προστασία των θυμάτων ατυχήματος. Θα κατατεθεί τροπολογία επί του σημείου αυτού.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Νομικών Θεμάτων καλεί την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ασφάλιση αυτοκινήτων) έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ευρωπαίους πολίτες, είτε ως αντισυμβαλλόμενους είτε ως δυνητικά θύματα ατυχήματος. Επίσης αποτελεί βασική μέριμνα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι συνιστά σημαντικό τμήμα δραστηριοτήτων στον

Τροπολογία

(1) Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ασφάλιση αυτοκινήτων) έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ευρωπαίους πολίτες, είτε ως αντισυμβαλλόμενους είτε ως δυνητικά θύματα ατυχήματος. Επίσης αποτελεί βασική μέριμνα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι συνιστά σημαντικό τμήμα δραστηριοτήτων στον

κλάδο ασφάλισης ζημιών στην Ένωση. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των αγαθών και των οχημάτων. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της εσωτερικής αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Ένωσης στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

κλάδο ασφάλισης ζημιών στην Ένωση. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης **σημαντικές** επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των αγαθών και των οχημάτων, **και συνεπώς στην εσωτερική αγορά και στον χώρο Σένγκεν**. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της εσωτερικής αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Ένωσης στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση της λειτουργίας της οδηγίας 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, εξετάζοντας μεταξύ άλλων την αποδοτικότητα, την αποτελεσματικότητα και τη συνοχή της με άλλες πολιτικές της Ένωσης. Σύμφωνα με το συμπέρασμα της αξιολόγησης, η οδηγία 2009/103/EK αποδίδει ικανοποιητικά στο σύνολό της και οι περισσότερες πτυχές της δεν χρειάζεται να τροποποιηθούν. Ωστόσο, εντοπίστηκαν τέσσερις τομείς στους οποίους κρίθηκε σκόπιμο να υπάρξουν στοχευμένες τροποποιήσεις: αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης, ελάχιστα υποχρεωτικά ποσά ασφαλιστικής κάλυψης, έλεγχοι ασφάλισης των οχημάτων από κράτη μέλη και η χρήση των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών των ασφαλισμένων από νέες ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

Τροπολογία

(2) Η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση της λειτουργίας της οδηγίας 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, εξετάζοντας μεταξύ άλλων την αποδοτικότητα, την αποτελεσματικότητα και τη συνοχή της με άλλες πολιτικές της Ένωσης. Σύμφωνα με το συμπέρασμα της αξιολόγησης, η οδηγία 2009/103/EK αποδίδει ικανοποιητικά στο σύνολό της και οι περισσότερες πτυχές της δεν χρειάζεται να τροποποιηθούν. Ωστόσο, εντοπίστηκαν τέσσερις τομείς στους οποίους κρίθηκε σκόπιμο να υπάρξουν στοχευμένες τροποποιήσεις: αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης, ελάχιστα υποχρεωτικά ποσά ασφαλιστικής κάλυψης, έλεγχοι ασφάλισης των οχημάτων από κράτη μέλη και η χρήση των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών των ασφαλισμένων από νέες ασφαλιστικές επιχειρήσεις. **Θα πρέπει επίσης να θεσπιστεί ένα υποχρεωτικό σύστημα ανταμοιβής-ποινής («bonus-malus»), το οποίο θα χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ασφαλίσεων με βάση τις βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Ένα τέτοιο**

σύστημα θα αποτελούσε κίνητρο για την ασφαλή οδήγηση και κατά συνέπεια θα καθιστούσε την οδική κυκλοφορία ασφαλέστερη. Θα οδηγούσε, επίσης, σε πιο δίκαια ασφάλιστρα για τους καταναλωτές.

¹⁵ Οδηγία 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ L 263 της 7.10.2009, σ. 11).

¹⁵ Οδηγία 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ L 263 της 7.10.2009, σ. 11).

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατ' αρχήν όλα τα υφιστάμενα και νέα μηχανοκίνητα οχήματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103/EK. Ωστόσο, ιδίως όσον αφορά τους νέους τύπους οχημάτων, όπως ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτρικά σκούτερ, segway, κάτι τέτοιο δεν φαίνεται απολύτως αναγκαίο. Είναι πολύ μικρότερα και έχουν χαμηλότερη μέγιστη ταχύτητα, με αποτέλεσμα η δυνατότητα να προκαλέσουν ζημία/τραυματισμό να μην είναι τόσο αυξημένη. Η μη διαφοροποιημένη εφαρμογή της υποχρεωτικής ασφάλισης φαίνεται δυσανάλογη, ιδίως δεδομένης της ανάγκης να προωθηθεί η ανάπτυξη νέων, εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς οι οποίοι καταλαμβάνουν μικρότερο δημόσιο οδικό χώρο και είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον. Η οδηγία θα πρέπει, κατά συνέπεια, να εφαρμόζεται μόνο στα οχήματα τα οποία, σύμφωνα με την

νομοθεσία της Ένωσης πρέπει να πληρούν απαιτήσεις ασφάλειας ως προϋπόθεση για την έγκρισή τους. Φυσικά, ατυχήματα μπορεί να συμβούν και όταν χρησιμοποιούνται τέτοια οχήματα, γεγονός που καθιστά τα κράτη μέλη ελεύθερα να θεσπίζουν ή να διατηρούν κανόνες σε εθνικό επίπεδο οι οποίοι προβλέπουν ασφάλιση αστικής ευθύνης και για οχήματα που δεν υπόκεινται σε έγκριση τύπου. Με την επιδίωξη των γενικών στόχων της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων και με τη διευκόλυνση της ελεύθερης μετακίνησης προσώπων και οχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ, η παρούσα οδηγία θα συμβάλει στη βελτίωση της εμπιστοσύνης στην ενιαία αγορά ασφάλισης οχημάτων με κινητήρα, αυξάνοντας την ασφάλεια δικαίου όσον αφορά τις διασυνοριακές πωλήσεις ασφάλισης αυτοκινήτων βάσει της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και μειώνοντας, παράλληλα, τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αποζημίωσης των θυμάτων.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3 β) Η παρούσα οδηγία επιδιώκει την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ του δημόσιου συμφέροντος και του δυνητικού κόστους για τις δημόσιες αρχές, τους ασφαλιστές και τους ασφαλισμένους, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα προτεινόμενα μέτρα είναι αποδοτικά σε σχέση με το κόστος.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Τα κράτη μέλη **δεν θα πρέπει** επί του παρόντος **να** διενεργούν ελέγχους ασφάλισης σε οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και σε οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται στο έδαφός τους προερχόμενα από το έδαφος άλλου κράτους μέλους. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν **τον** έλεγχο της ασφάλισης χωρίς την ακινητοποίηση των οχημάτων και, ως εκ τούτου, χωρίς να θίγεται η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων και των προσώπων. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να επιτρέπονται οι εν λόγω έλεγχοι της ασφάλισης σε οχήματα, μόνον εφόσον δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναγκαίοι, αναλογικοί και, εντάσσονται σε γενικό σύστημα ελέγχων στην εθνική επικράτεια και δεν απαιτούν την ακινητοποίηση του οχήματος.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Τα κράτη μέλη επί του παρόντος **δεν** διενεργούν ελέγχους ασφάλισης σε οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και σε οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται στο έδαφός τους προερχόμενα από το έδαφος άλλου κράτους μέλους. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, **όπως η τεχνολογία αναγνώρισης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας**, επιτρέπουν **διακριτικό** έλεγχο της ασφάλισης χωρίς την ακινητοποίηση των οχημάτων και, ως εκ τούτου, χωρίς να θίγεται η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων και των προσώπων. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να επιτρέπονται οι εν λόγω έλεγχοι της ασφάλισης σε οχήματα, μόνον εφόσον δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναγκαίοι, αναλογικοί και, εντάσσονται σε γενικό σύστημα ελέγχων στην εθνική επικράτεια και δεν απαιτούν την ακινητοποίηση του οχήματος **και εφόσον δίνονται εγγυήσεις για την προστασία των δικαιωμάτων, των ελευθεριών και των έννομων συμφερόντων του ενδιαφερόμενου.**

Τροπολογία

(4α) Η οδήγηση με ανασφάλιστο όχημα και, πιο συγκεκριμένα, η οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος χωρίς υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης οχήματος με κινητήρα αποτελεί εντεινόμενο πρόβλημα στην ΕΕ. Το κόστος από τις αξιώσεις αποζημίωσης υπολογίστηκε σε 870 εκατομμύρια EUR για το σύνολο της Ένωσης. Πρέπει να

τονιστεί ότι η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων επηρεάζει αρνητικά μια σειρά συμφεροντούχων, όπως τα θύματα ατυχημάτων, τους ασφαλιστές, τα εγγυητικά ταμεία και τους αντισυμβαλλόμενους σε ασφαλιστικές συμβάσεις μηχανοκίνητων οχημάτων.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Για την αποτελεσματική και αποδοτική προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, τα θύματα αυτά πρέπει πάντα να αποζημιώνονται για τις σωματικές βλάβες ή τις υλικές ζημιές που υφίστανται, ανεξαρτήτως του αν η ασφαλιστική επιχείρηση του υπεύθυνου μέρους είναι φερέγγυα ή όχι. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συστήσουν ή να ορίσουν οργανισμό, ο οποίος θα χορηγεί την αρχική αποζημίωση στους ζημιωθέντες που έχουν συνήθη τόπο διαμονής στο έδαφός τους και ο οποίος έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή της εν λόγω αποζημίωσης από τον οργανισμό που συστάθηκε ή ορίστηκε για τον ίδιο σκοπό στο κράτος μέλος της εγκατάστασης της ασφαλιστικής επιχείρησης η οποία εξέδωσε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του οχήματος του υπαίτιου μέρους. Προκειμένου, ωστόσο, να μην υποβάλλονται παράλληλες αιτήσεις αποζημίωσης, τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων δεν θα πρέπει να μπορούν να υποβάλουν αίτηση αποζημίωσης στον εν λόγω οργανισμό, αν έχουν ήδη υποβάλει την αίτησή τους ή έχουν ασκήσει αγωγή εναντίον της οικείας ασφαλιστικής επιχείρησης και η αίτηση αυτή τελεί ακόμα υπό εξέταση και η αγωγή εξακολουθεί να εκκρεμεί.

Τροπολογία

(7) Για την αποτελεσματική και αποδοτική προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, τα θύματα αυτά πρέπει πάντα να αποζημιώνονται για τις σωματικές βλάβες ή τις υλικές ζημιές που υφίστανται, ανεξαρτήτως του αν η ασφαλιστική επιχείρηση του υπεύθυνου μέρους είναι φερέγγυα ή όχι. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συστήσουν ή να ορίσουν οργανισμό, ο οποίος θα χορηγεί *αμελλητί* την αρχική αποζημίωση στους ζημιωθέντες που έχουν συνήθη τόπο διαμονής στο έδαφός τους και ο οποίος έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή της εν λόγω αποζημίωσης από τον οργανισμό που συστάθηκε ή ορίστηκε για τον ίδιο σκοπό στο κράτος μέλος της εγκατάστασης της ασφαλιστικής επιχείρησης η οποία εξέδωσε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του οχήματος του υπαίτιου μέρους. Προκειμένου, ωστόσο, να μην υποβάλλονται παράλληλες αιτήσεις αποζημίωσης, τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων δεν θα πρέπει να μπορούν να υποβάλουν αίτηση αποζημίωσης στον εν λόγω οργανισμό, αν έχουν ήδη υποβάλει την αίτησή τους ή έχουν ασκήσει αγωγή εναντίον της οικείας ασφαλιστικής επιχείρησης και η αίτηση αυτή τελεί ακόμα υπό εξέταση και η αγωγή εξακολουθεί να εκκρεμεί.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Η γνησιότητα του ιστορικού αξιώσεων των ασφαλισμένων που επιθυμούν να συνάψουν νέα ασφαλιστήρια συμβόλαια με ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εξακριβώνεται εύκολα προκειμένου να διευκολύνεται η αναγνώριση του εκάστοτε ιστορικού αξιώσεων κατά τη σύναψη νέου ασφαλιστήριου συμβολαίου. Προκειμένου να απλουστευτούν η επαλήθευση και η εξακρίβωση της γνησιότητας των βεβαιώσεων του ιστορικού αξιώσεων, είναι σημαντικό το περιεχόμενο και η μορφή της βεβαίωσης του εκάστοτε ιστορικού αξιώσεων να είναι κοινά σε όλα τα κράτη μέλη. Επιπλέον, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις **που λαμβάνουν υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών** προκειμένου να καθορίσουν τα ασφάλιστρα των αυτοκινήτων δεν θα πρέπει να **προβαίνουν σε διακρίσεις** λόγω της εθνικότητας ή αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου κράτους μέλους διαμονής του ασφαλισμένου. Για να μπορούν τα κράτη μέλη να ελέγχουν με ποιον τρόπο οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις μεταχειρίζονται τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να δημοσιεύουν τις πολιτικές που ακολουθούν όσον αφορά τη χρήση του ιστορικού αξιώσεων κατά τον υπολογισμό των ασφαλίσεων.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

PE629.601v04-00

10/18

AD\1172900EL.docx

Τροπολογία

(8) Η γνησιότητα του ιστορικού αξιώσεων των ασφαλισμένων που επιθυμούν να συνάψουν νέα ασφαλιστήρια συμβόλαια με ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εξακριβώνεται εύκολα προκειμένου να διευκολύνεται η αναγνώριση του εκάστοτε ιστορικού αξιώσεων κατά τη σύναψη νέου ασφαλιστήριου συμβολαίου. Προκειμένου να απλουστευτούν η επαλήθευση και η εξακρίβωση της γνησιότητας των βεβαιώσεων του ιστορικού αξιώσεων, είναι σημαντικό το περιεχόμενο και η μορφή της βεβαίωσης του εκάστοτε ιστορικού αξιώσεων να είναι κοινά σε όλα τα κράτη μέλη. Επιπλέον, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις **θα πρέπει να χρησιμοποιούν ένα υποχρεωτικό σύστημα ανταμοιβής-ποινής («bonus-malus»)** προκειμένου να καθορίσουν τα ασφάλιστρα των αυτοκινήτων. **Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών.** Δεν θα πρέπει να **γίνεται διάκριση** λόγω της εθνικότητας ή αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου κράτους μέλους διαμονής του ασφαλισμένου. Για να μπορούν τα κράτη μέλη να ελέγχουν με ποιον τρόπο οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις μεταχειρίζονται τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να δημοσιεύουν τις πολιτικές που ακολουθούν όσον αφορά τη χρήση του ιστορικού αξιώσεων κατά τον υπολογισμό των ασφαλίσεων.

(11) Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της λειτουργίας της οδηγίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την εφαρμογή της οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των θυμάτων, το ποσό των εκκρεμών αξιώσεων λόγω καθυστερήσεων στην καταβολή των αποζημιώσεων που προέκυψαν από διασυνοριακές υποθέσεις αφερεγγυότητας, το ύψος των ελάχιστων ποσών κάλυψης στα κράτη μέλη, το ποσό των αξιώσεων που οφείλονται σε οδήγηση ανασφάλιστου οχήματος εκτός συνόρων και τον αριθμό των καταγγελιών που αφορούν βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων.

(11) Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της λειτουργίας της οδηγίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την εφαρμογή της οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των θυμάτων, το ποσό των εκκρεμών αξιώσεων λόγω καθυστερήσεων στην καταβολή των αποζημιώσεων που προέκυψαν από διασυνοριακές υποθέσεις αφερεγγυότητας, το ύψος των ελάχιστων ποσών κάλυψης στα κράτη μέλη, το ποσό των αξιώσεων που οφείλονται σε οδήγηση ανασφάλιστου οχήματος εκτός συνόρων και τον αριθμό των καταγγελιών που αφορούν βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων. ***Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της λειτουργίας της οδηγίας 2009/103/ΕΚ, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εξετάζει και να αξιολογεί κατά πόσο, δεδομένης της τεχνολογικής προόδου, συμπεριλαμβανομένης της αυξανόμενης χρήσης αυτόνομων και ημιαυτόνομων οχημάτων, εξακολουθεί να εξυπηρετεί τον σκοπό της, δηλαδή να προστατεύει τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων από την αφερεγγυότητα των ασφαλιστών σε ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα. Ταυτόχρονα, η εν λόγω παρακολούθηση θα πρέπει να είναι ανθεκτική στον χρόνο και να επιδιώκει να εξασφαλίσει την επίτευξη των στόχων της οδηγίας όσον αφορά τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις σε τομείς όπως τα ηλεκτρικά οχήματα και τα αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα.***

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, που αφορούν κυρίως την παροχή ίσης ελάχιστης προστασίας στα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων σε

(12) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, που αφορούν κυρίως την παροχή ίσης ελάχιστης προστασίας στα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων σε

όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης **και** τη διασφάλιση της προστασίας των θυμάτων στις περιπτώσεις στις οποίες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις καθίστανται αφερεγγυες, είναι αδύνατο να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορούν αντίθετα, λόγω των επιπτώσεών τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, τη διασφάλιση της προστασίας των θυμάτων στις περιπτώσεις στις οποίες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις καθίστανται αφερεγγυες, **και τη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης κατά την επαλήθευση βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών από ασφαλιστές για μελλοντικούς ασφαλισμένους που διασχίζουν τα εσωτερικά σύνορα της Ένωσης**, είναι αδύνατο να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορούν αντίθετα, λόγω των επιπτώσεών τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Στο άρθρο 2 προστίθεται μια νέα παράγραφος:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται μόνο στα μηχανοκίνητα οχήματα που εμπίπτουν στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2018/858*, στον κανονισμό (ΕΕ) 167/2013 ή στον κανονισμό (ΕΕ) 168/2013***.**

***Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα**

οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

***Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).*

****Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).»*

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/103/ΕΚ

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ωστόσο, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν τέτοιους ελέγχους ασφάλισης υπό τον όρο ότι οι έλεγχοι αυτοί δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναγκαίοι και αναλογικοί για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, και

Τροπολογία

Ωστόσο, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να διενεργούν τέτοιους ελέγχους ασφάλισης υπό τον όρο ότι οι έλεγχοι αυτοί δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναγκαίοι και αναλογικοί για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, **παρέχουν εγγυήσεις για τα δικαιώματα, τις ελευθερίες και τα έννομα συμφέροντα του ενδιαφερομένου, και**

(Η τροπολογία αφορά το σύνολο του κειμένου. Η έγκρισή της απαιτεί αντίστοιχες προσαρμογές σε όλο το κείμενο.)

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις **ή** οι οργανισμοί που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο, όταν λαμβάνουν υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων που εκδίδονται από άλλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή άλλους οργανισμούς, όπως αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο, να μην μεταχειρίζονται τους συμβαλλομένους σε ασφαλιστική σύμβαση κατά τρόπο ώστε να εισάγονται διακρίσεις ή να μην αυξάνουν τα ασφάλιστρά τους λόγω της εθνικότητάς τους ή αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου κράτους μέλους διαμονής τους.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις **και** οι οργανισμοί που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο, όταν λαμβάνουν υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων που εκδίδονται από άλλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή άλλους οργανισμούς, όπως αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο, να μην μεταχειρίζονται τους συμβαλλομένους σε ασφαλιστική σύμβαση κατά τρόπο ώστε να εισάγονται διακρίσεις ή να μην αυξάνουν τα ασφάλιστρά τους λόγω της εθνικότητάς τους ή αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου κράτους μέλους διαμονής τους.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 2 α α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις και οι οργανισμοί που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο να ενσωματώνουν στις συμβάσεις ασφάλισης αστικής ευθύνης μηχανοκίνητων οχημάτων τους υποχρεωτικό σύστημα ανταμοιβής-ποινής («bonus-malus»), το οποίο υπολογίζει το ύψος των ασφαλίσεων κάθε αντισυμβαλλομένου σύμφωνα με τις βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις να δημοσιοποιούν τις πολιτικές τους σε σχέση με τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούν τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων κατά τον υπολογισμό των ασφαλίσεων.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις να δημοσιοποιούν τις πολιτικές τους σε σχέση με τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούν τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων κατά τον υπολογισμό των ασφαλίσεων, **ιδίως όσον αφορά το υποχρεωτικό σύστημα ανταμοιβής-ποινής («bonus-malus») που χρησιμοποιούν.**

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 28γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το αργότερο **επτά** έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, διενεργείται αξιολόγηση της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή ανακοινώνει τα πορίσματα αυτής της αξιολόγησης, καθώς και τις σχετικές παρατηρήσεις της, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή.

Τροπολογία

Το αργότερο **πέντε** έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, διενεργείται αξιολόγηση της παρούσας οδηγίας. **Ειδικότερα, πρέπει να αξιολογηθεί η σκοπιμότητα της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις τεχνολογικές εξελίξεις που σχετίζονται με τα αυτόνομα και τα ημιαυτόνομα οχήματα και θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσον το καθεστώς ευθύνης της παρούσας οδηγίας λαμβάνει υπόψη τις νέες τεχνολογικές συνθήκες ή κατά πόσον θα πρέπει να θεσπιστεί ένα νέο αδίκημα βάσει αντικειμενικής ευθύνης, το οποίο θα βασίζεται αποκλειστικά στα αυτόνομα οχήματα ως πηγή κινδύνου και ταυτόχρονα δεν θα συνεπάγεται ανεξέλεγκτους κινδύνους όσον αφορά την ευθύνη, προκειμένου να μην σταθεί εμπόδιο στη χρήση των νέων τεχνολογιών.** Η Επιτροπή ανακοινώνει τα πορίσματα αυτής της αξιολόγησης, καθώς και τις σχετικές παρατηρήσεις της, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και

**Κοινωνική Επιτροπή και επισυνάπτει,
όπου αρμόζει, νομοθετική πρόταση.**

(Τεχνικό λάθος: η εν λόγω οδηγία συνιστά πρόταση οδηγίας 2018/0168 (COD) για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/103/ΕΚ.)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής	
Έγγραφο αναφοράς	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD) Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας	
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	IMCO 11.6.2018	
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	JURI 11.6.2018	
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Εξέταση στην επιτροπή	11.10.2018	20.11.2018
Ημερομηνία έγκρισης	10.12.2018	
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 18 -: 0 0: 0	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Κώστας Χρυσόγονος, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, António Marinho e Pinto, Julia Reda, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka	
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

18	+
ALDE	Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto
ECR	Kosma Złotowski
EFDD	Joëlle Bergeron
GUE/NGL	Κώστας Χρυσόγονος
PPE	Daniel Buda, Luis de Grandes Pascual, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
S&D	Sergio Gaetano Cofferati, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Evelyn Regner, Tiemo Wölken
VERTS/ALE	Julia Reda

0	-

0	0

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή