



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/103/ΕΚ 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final} - {SWD(2018) 248 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η οδηγία για την ασφάλιση οχημάτων αποτελεί καίριο νομικό μέσο που στηρίζει την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Επιτρέπει την απρόσκοπτη διέλευση των εσωτερικών συνόρων της ΕΕ από κατοίκους της ΕΕ με τα οχήματά τους τόσο για επαγγελματικούς σκοπούς όσο και για λόγους αναψυχής. Με βάση ένα ενιαίο ασφαλιστρο, οι κάτοικοι της ΕΕ μπορούν να μπορούν να ταξιδεύουν οπουδήποτε χωρίς να χρειάζεται να αγοράσουν συμπληρωματική ασφάλιση και, επίσης, η οδηγία επιδιώκει να επιτύχει υψηλό βαθμό σύγκλισης όσον αφορά την προστασία των δυνητικών θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων. Η οδηγία είναι επίσης κρίσιμης σημασίας για τη λειτουργία της ζώνης Σένγκεν.

Η πρώτη οδηγία της ΕΕ σχετικά με την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων¹ θεσπίστηκε το 1972 έχοντας διττό στόχο: αφενός, την προστασία των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από αυτοκίνητα οχήματα (με ή χωρίς διασυννοριακή διάσταση), και αφετέρου, τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών. Τα θεμέλια της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλιση των αυτοκινήτων τέθηκαν με το διεθνές σύστημα της πράσινης κάρτας, μια μη ενωσιακή συμφωνία στην οποία συμμετέχουν 48 χώρες, η νομοθεσία όμως της ΕΕ επεκτείνεται περαιτέρω. Από το 1972 πέντε οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων ενίσχυσαν σταδιακά την οδηγία και εμπλούτισαν τις διατάξεις της: οι εν λόγω οδηγίες ενοποιήθηκαν στην οδηγία 2009/103/ΕΚ (εφεξής η οδηγία). Η οδηγία περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τα εξής βασικά στοιχεία:

- Υποχρέωση ασφαλιστικής κάλυψης της αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, που θα ισχύει σε όλες τις χώρες της ΕΕ στη βάση ενός ενιαίου ασφαλιστρού.
- Υποχρεωτικά ελάχιστα ποσά κάλυψης που πρέπει να παρέχουν τα εν λόγω ασφαλιστήρια συμβόλαια (τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν υψηλότερα ποσά κάλυψης σε εθνικό επίπεδο).
- Απαγόρευση διενέργειας από τα κράτη μέλη συστηματικών ελέγχων της ασφάλισης οχημάτων που σταθμεύουν συνήθως σε άλλο κράτος μέλος.
- Υποχρέωση των κρατών μελών να δημιουργήσουν εγγυητικά κεφάλαια για την αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων που προκαλούνται από ανασφάλιστα ή μη ταυτοποιηθέντα οχήματα.
- Προστασία για θύματα τροχαίων ατυχημάτων σε διαφορετικό κράτος μέλος από το κράτος μέλος διαμονής των θυμάτων («θύματα ατυχημάτων που επισκέπτονται άλλες χώρες»).
- Δικαίωμα των ασφαλισμένων να λαμβάνουν από τον ασφαλιστή τους βεβαίωση σχετικά με το ιστορικό των ζημιών κατά τα τελευταία πέντε έτη.

Στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής του 2016 ανακοινώθηκε η αξιολόγηση της οδηγίας, προκειμένου να αξιολογηθούν η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και η συνοχή της νομοθεσίας για την ασφάλιση των αυτοκινήτων οχημάτων². Σύμφωνα με τα συμπεράσματα

¹ Οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμόνισης των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρέωσης προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής.

² Βλέπε την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων της 24ης Ιουλίου 2017 που είναι διαθέσιμη [εδώ](#). Η ολοκλήρωση της αξιολόγησης αναβλήθηκε για το 2017 σε αναμονή της έκδοσης της απόφασης του ΔΕΕ

της ανωτέρω αξιολόγησης, τα περισσότερα στοιχεία της οδηγίας εξακολουθούν να εξυπηρετούν τον επιδιωκόμενο σκοπό, ενώ κρίνεται σκόπιμο να επέλθουν ορισμένες τροποποιήσεις σε συγκεκριμένους τομείς.

Επιπλέον, στο σχέδιο δράσης για τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες προς τους καταναλωτές, του Μαρτίου του 2017³, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι, αφού προβεί σε αξιολόγηση, θα αποφασίσει άμεσα για την πιθανή προσθήκη τροποποιήσεων στην οδηγία προκειμένου να αυξηθεί η προστασία των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων στις περιπτώσεις στις οποίες ο ασφαλιστής είναι αφερέγγυος και προκειμένου να βελτιωθεί η αναγνώριση των βεβαιώσεων του ιστορικού ζημιών σε διασυνοριακό, κυρίως, επίπεδο. Στην παρούσα πρόταση εξετάζονται αυτά τα δύο ζητήματα, σε συνδυασμό με τρία άλλα ζητήματα που εντοπίστηκαν στην αξιολόγηση: τους ελέγχους ασφάλισης προκειμένου να καταπολεμηθεί το φαινόμενο της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων, την εναρμόνιση των ελάχιστων ποσών κάλυψης και το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

1) Αφερέγγυότητα του ασφαλιστή

Σύμφωνα με την οδηγία, σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να συσταθούν οργανισμοί αποζημίωσης με σκοπό την κάλυψη των εξόδων που προκύπτουν από τα ατυχήματα τα οποία προκαλούνται από ανασφάλιστα οχήματα ή από μη ταυτοποιηθέντα οχήματα. Ωστόσο, οι εν λόγω οργανισμοί δεν έχουν προς τον παρόν την υποχρέωση να καλύπτουν έξοδα που προκύπτουν από αξιώσεις στις περιπτώσεις στις οποίες ο ασφαλιστής του αυτοκινήτου του υπαίτιου μέρους είναι αφερέγγυος. Αυτό σημαίνει ότι, αν το εθνικό δίκαιο δεν προβλέπει ειδικό καθεστώς προστασίας, τα θύματα των ατυχημάτων που προκαλούνται από όχημα το οποίο έχει ασφαλίσει αφερέγγυος ασφαλιστής μπορεί να μείνουν χωρίς αποζημίωση.

Όταν σημειώνεται ατύχημα και το υπεύθυνο μέρος του ατυχήματος έχει συνάψει ασφαλιστική σύμβαση με αφερέγγυο ασφαλιστή, προκύπτουν δύο βασικά ζητήματα. Δεν είναι πάντα σαφές ποιος είναι, και αν υπάρχει, υπεύθυνος για την αρχική αποζημίωση του θύματος («γραφείο πρώτης υποδοχής αιτήσεων αποζημίωσης»). Δεύτερον, δεν είναι σαφές ποιος φέρει την τελική οικονομική ευθύνη για τη ζημία («γραφείο επεξεργασίας αιτήσεων αποζημίωσης»). Τα ζητήματα αυτά είναι ιδιαίτερα σημαντικά όταν ο ασφαλιστής παρέχει διασυνοριακές ασφαλιστικές υπηρεσίες μέσω της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Σε μια σειρά πρόσφατων ανάλογων περιστατικών αφερεγγυότητας, τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων που προκλήθηκαν από συμβαλλόμενους αφερέγγυων ασφαλιστών καθυστέρησαν να λάβουν το ποσό της αποζημίωσης, ενώ η ευθύνη και το ύψος της αποζημίωσης καθορίστηκαν με εθνικές νομικές διαδικασίες.

2) Ιστορικό ζημιών

Στο σχέδιο δράσης για τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες προς τους καταναλωτές⁴ περιγράφεται ένα πιθανό μέτρο στον τομέα των βεβαιώσεων του ιστορικού αξιώσεων, το οποίο θα ωφελήσει τους πολίτες που μεταβαίνουν σε άλλα κράτη μέλη. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία αλλαγής ασφαλιστή, η ισχύουσα οδηγία προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο συμβαλλόμενος σε ασφαλιστική σύμβαση έχει το δικαίωμα να ζητήσει βεβαίωση σχετικά με το ιστορικό ζημιών των τελευταίων πέντε ετών. Ωστόσο, οι ασφαλιστές δεν έχουν την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη αυτές τις βεβαιώσεις όταν υπολογίζουν τα ασφάλιστρα. Η αξιολόγηση αποκάλυψε ότι οι βεβαιώσεις αυτές

στην υπόθεση «Andrade», η οποία τελικά εκδόθηκε στις 28 Νοεμβρίου 2017, και της απόφασης του ΔΕΕ στην υπόθεση «Torreiro», η οποία εκδόθηκε στις 20 Δεκεμβρίου 2017.

³ COM(2017) 139 final της 23ης Μαρτίου 2017, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>.

⁴ [Βλέπε](#) υποσημείωση 3.

παραβλέπονται συχνά από τους ασφαλιστές, και ιδίως όταν αυτές έχουν εκδοθεί από ασφαλιστή διαφορετικού κράτους μέλους, ενώ η γνησιότητά τους μερικές φορές αμφισβητείται. Για να μπορούν οι ασφαλιστές να εξακριβώνουν εύκολα τη γνησιότητα των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών, είναι πολύ σημαντικό το περιεχόμενο και η μορφή των εντύπων αυτών να είναι κοινά σε όλες τις χώρες της ΕΕ. Επιπλέον, όταν οι ασφαλιστές λαμβάνουν υπόψη το ιστορικό ζημιών για να καθορίσουν τα ασφάλιστρα, δεν πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση λόγω της εθνικότητας ή αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου κράτους μέλους διαμονής του αντισυμβαλλόμενου.

3) Κίνδυνοι που οφείλονται στην οδήγηση ανασφάλιστου αυτοκινήτου

Σύμφωνα με την ένωση ευρωπαϊκών αρχών καταχώρισης οχημάτων και οδηγών (EREG⁵), η οδήγηση ανασφάλιστου αυτοκινήτου και, πιο συγκεκριμένα, η οδήγηση αυτοκινήτου οχήματος χωρίς υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτου αποτελεί εντεινόμενο πρόβλημα στην ΕΕ. Το 2011 το κόστος για την ΕΕ από τις αξιώσεις αποζημίωσης υπολογίστηκε περίπου σε 870 εκατ. EUR για το σύνολο της ΕΕ.

Η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων έχει αρνητικές επιπτώσεις για μια σειρά από εμπλεκόμενους όπως, μεταξύ άλλων, για τα θύματα ατυχημάτων, τους ασφαλιστές, τα εγγυητικά ταμεία και τους συμβαλλόμενους σε ασφαλιστικές συμβάσεις αυτοκινήτων.

Η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων αποτελεί πρόβλημα τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το άρθρο 3 της οδηγίας ορίζει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν «όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση». Μολονότι η οδηγία δεν ορίζει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να λάβουν αποτελεσματικά μέτρα προκειμένου να περιορίσουν τους κινδύνους που εγκυμονεί η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να διενεργούν στο εσωτερικό τους συστηματικούς ελέγχους στα καταχωρισμένα ασφαλιστήρια συμβόλαια αστικής ευθύνης αυτοκινήτων και να καθιερώνουν οδικούς ελέγχους και αποτελεσματικές ποινές για τους κατόχους ανασφάλιστων οχημάτων.

Η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων έχει ενωσιακή διάσταση καθώς τα ανασφάλιστα οχήματα δεν κυκλοφορούν μόνο στα κράτη μέλη στα οποία είναι ταξινομημένα, αλλά και σε άλλα κράτη μέλη. Ωστόσο, στο άρθρο 4 της οδηγίας απαγορεύονται οι έλεγχοι ασφάλισης των οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση σε άλλο κράτος μέλος, διότι θεωρείται ότι παρακωλύουν την ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων (και, εμμέσως, και των προσώπων) στην εσωτερική αγορά.

Στο άρθρο 4 της ισχύουσας οδηγίας απαγορεύονται όλοι οι συστηματικοί συνοριακοί έλεγχοι, μεταξύ άλλων και οι έλεγχοι στους οποίους το όχημα δεν χρειάζεται να ακινητοποιηθεί. Ορισμένες νέες τεχνολογικές εξελίξεις (τεχνολογία αναγνώρισης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας) επιτρέπουν, ωστόσο, τη διενέργεια ελέγχων χωρίς να παρακωλύονται τα οχήματα και χωρίς να θίγεται η ελεύθερη μετακίνηση των προσώπων και των οχημάτων. Ως εκ τούτου, η πρόταση θα επιτρέψει την επαλήθευση της ασφάλισης των οχημάτων, εάν οι έλεγχοι αποτελούν μέρος ενός γενικού συστήματος ελέγχων στην εθνική επικράτεια, δεν εισάγουν διακρίσεις και δεν απαιτούν ακινητοποίηση του οχήματος και είναι αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού.

Επιπλέον, οι συγκεκριμένοι έλεγχοι ασφάλισης των οχημάτων που εισέρχονται στην εθνική επικράτεια προϋποθέτουν την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών· στην

⁵ EREG, Topic Group XI on tackling uninsured driving, 8 Απριλίου 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

περίπτωση αυτή είναι απαραίτητο να προστατεύονται τα δικαιώματα, οι ελευθερίες και το έννομο συμφέρον του υποκειμένου των δεδομένων. Οι διατάξεις του γενικού κανονισμού για την προστασία δεδομένων της ΕΕ⁶ ισχύουν για την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με σκοπό την καταπολέμηση του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων. Η εγχώρια νομοθεσία θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται στον εν λόγω κανονισμό, προκειμένου κυρίως να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα υπόκεινται σε σύννομη και θεμιτή επεξεργασία με διαφανή τρόπο και συλλέγονται για καθορισμένους, ρητούς και νόμιμους σκοπούς, καθώς επίσης και ότι κατά την επεξεργασία λαμβάνεται υπόψη η σχετική νομική βάση για την επεξεργασία, εκπληρώνονται οι σχετικές απαιτήσεις ασφάλειας και εμπιστευτικότητας που προβλέπονται στον γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων της ΕΕ και τηρούνται οι αρχές της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας, του περιορισμού του σκοπού και της αναλογικής περιόδου διατήρησης των δεδομένων. Επίσης, η προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ήδη από τον σχεδιασμό και η προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εξ ορισμού θα πρέπει να ενσωματωθούν σε όλα τα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων που αναπτύσσονται και χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της νομοθεσίας των κρατών μελών. Όλες οι διαδικασίες επεξεργασίας, μεταξύ άλλων και οι διαδικασίες που συνδέονται με τη διοικητική συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, θα πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με τους κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που προβλέπονται στον γενικό κανονισμό προστασίας των δεδομένων της ΕΕ και σύμφωνα με την οικεία εθνική νομοθεσία.

4) Ελάχιστα ποσά κάλυψης

Το άρθρο 9 της οδηγίας προβλέπει ελάχιστα υποχρεωτικά ποσά κάλυψης για την αποζημίωση που πρέπει να παρέχεται στο πλαίσιο των ασφαλιστηρίων συμβολαίων αστικής ευθύνης αυτοκινήτων. Με αυτά τα ελάχιστα ποσά διασφαλίζεται ότι το επίπεδο ελάχιστης προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων εντός της ΕΕ είναι επαρκές σε περίπτωση που το θύμα έχει υποστεί σωματική βλάβη και υλικές ζημιές, ανεξαρτήτως της κατηγορίας του οχήματος. Ωστόσο, μολονότι σκοπός της οδηγίας είναι να καθιερωθούν ελάχιστα ποσά κάλυψης σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, επί του παρόντος σε 13 κράτη μέλη ισχύουν χαμηλότερα ελάχιστα ποσά από τα υψηλότερα ποσά που προβλέπονται στην οδηγία. Η διαφορά αυτή οφείλεται στις μεταβατικές περιόδους που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/14/ΕΚ και οι οποίες επέτρεψαν σε ορισμένα κράτη μέλη να καθυστερήσουν την εφαρμογή ολοκληρώων των ελάχιστων ποσών. Ωστόσο, επειδή οι ημερομηνίες αναφοράς για τον τακτικό επανυπολογισμό των ελάχιστων ποσών στα επιμέρους κράτη μέλη είναι διαφορετικές, εξακολουθεί να υπάρχει απόκλιση μεταξύ αυτών των 13 κρατών μελών που επωφελήθηκαν από μεταβατικές περιόδους και όλων των άλλων κρατών μελών. Αυτό συμβαίνει επειδή, μολονότι οι μεταβατικές περίοδοι έχουν εν τω μεταξύ λήξει, οι αντίστοιχες ημερομηνίες της λήξης των μεταβατικών περιόδων εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται ως ημερομηνίες αναφοράς για την επικαιροποίηση του πληθωρισμού που διενεργείται κάθε πέντε έτη. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω ελάχιστα ποσά εξακολουθούν να μην είναι τα ίδια σε όλα τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επιβάλλουν στο εσωτερικό τους υψηλότερα ποσά κάλυψης στα ασφαλιστήρια συμβόλαια αστικής ευθύνης αυτοκινήτων από τα ελάχιστα ποσά που προβλέπονται στην οδηγία. Ωστόσο, τα περισσότερα από τα 13 κράτη μέλη που εμφανίζουν χαμηλότερα υποχρεωτικά ποσά δεν απαιτούν υψηλότερα ποσά κάλυψης.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

5) Πεδίο εφαρμογής της οδηγίας

Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας έχει αποσαφηνιστεί με μια σειρά από αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και κυρίως με τις αποφάσεις που εκδόθηκαν στο πλαίσιο των υποθέσεων «Vnuk», «Andrade» και «Torreiro»⁷. Στην απόφαση Vnuk του Σεπτεμβρίου του 2014 αποσαφηνίστηκε το πεδίο εφαρμογής της υποχρέωσης ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 της οδηγίας, η οποία, σύμφωνα με την απόφαση, καλύπτει όλες τις δραστηριότητες που ανταποκρίνονται στη «συνήθη χρήση» του οχήματος, ανεξαρτήτως του τόπου στον οποίο χρησιμοποιείται το όχημα. Στην απόφαση Rodrigues de Andrade, της 28ης Νοεμβρίου 2017, αποσαφηνίστηκε ότι μόνο η «συνήθης χρήση του οχήματος ως μέσου μεταφοράς» και «ανεξαρτήτως του εδάφους» θα πρέπει να καλύπτεται από ασφαλιστήρια συμβόλαια αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, ενώ εξαιρούνται τα ατυχήματα στα οποία το όχημα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για γεωργικούς σκοπούς. Στις αποφάσεις αυτές διευκρινίζεται ότι τα αυτοκίνητα οχήματα, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών τους, προορίζονται συνήθως να χρησιμεύουν ως μέσα μεταφοράς και ότι η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν αυτό είναι εν στάσει ή κινείται. Στην απόφαση αποσαφηνίζεται ότι τα ατυχήματα που προκαλούνται κατά τη διάρκεια της συνήθους χρήσης ενός οχήματος για τον σκοπό της μεταφοράς, περιλαμβανομένων των περιπτώσεων κατά τις οποίες το όχημα χρησιμοποιείται σε ιδιωτική ιδιοκτησία, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Ως εκ τούτου, προκειμένου να υπάρξει ασφάλεια δικαίου και νομική σαφήνεια, με την παρούσα πρόταση κωδικοποιείται η νομολογία του Δικαστηρίου στη νομοθεσία της ΕΕ. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η ενιαία μεταφορά της νομολογίας του Δικαστηρίου στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.

• Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις συνάδουν με τους γενικούς στόχους της οδηγίας, οι οποίοι αφορούν τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας για τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων και τη διευκόλυνση της ελεύθερης μετακίνησης προσώπων και οχημάτων εντός της ΕΕ. Με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις θα αυξηθεί επίσης η εμπιστοσύνη στην ενιαία αγορά ασφάλισης αυτοκινήτων δεδομένου ότι θα αυξηθεί η ασφάλεια δικαίου που συνδέεται με τη διασυννοριακή πώληση της ασφάλισης αυτοκινήτων στο πλαίσιο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και θα περιοριστεί ο κίνδυνος που ενέχει η ενδεχόμενη αφερεγγυότητα των ασφαλιστών των αυτοκινήτων οχημάτων. Η εσωτερική αγορά ασφάλισης αυτοκινήτων έχει άλλωστε καίρια σημασία για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις επειδή η ασφάλιση των αυτοκινήτων αποτελεί σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων τους στον κλάδο ασφάλισης ζημιών στην Ένωση. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της εσωτερικής αγοράς σε αυτόν τον τομέα θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Ένωσης στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

Για την ακρίβεια, η προτεινόμενη τροποποίηση για την αφερεγγυότητα των ασφαλιστών συμπληρώνει το άρθρο 10 που αφορά την προστασία των θυμάτων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται ανασφάλιστα και μη αναγνωρισθέντα οχήματα. Με την τροποποίηση του άρθρου 4 της οδηγίας αυξάνονται οι δυνατότητες που έχουν τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με την υποχρέωση ασφάλισης βάσει της οδηγίας, ενώ παράλληλα

⁷ Απόφαση Vnuk (C-162/13), απόφαση Rodrigues de Andrade (C-514/16), απόφαση Torreiro (C-334/16).

διατηρείται η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων. Επιπλέον, με την τροποποίηση του άρθρου 9 σχετικά με τα ελάχιστα ποσά κάλυψης διασφαλίζεται η ίση ελάχιστη προστασία σε όλα τα κράτη μέλη. Η τροποποίηση για τις βεβαιώσεις του ιστορικού ζημιών συμπληρώνει τις υφιστάμενες απαιτήσεις του άρθρου 16 ενώ διευκολύνει την εξακρίβωση της γνησιότητας των βεβαιώσεων ιστορικού αξιώσεων και διασφαλίζει την ίση μεταχείριση των ασφαλισμένων. Επιπλέον, με την κωδικοποίηση της νομολογίας του ΔΕΕ αποσαφηνίζεται το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση υποστηρίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών, οι οποίες συνιστούν θεμελιώδεις ελευθερίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πρόταση συνάδει επίσης με τις αρχές της εσωτερικής αγοράς διασφαλίζοντας την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και την ελεύθερη εγκατάσταση των ασφαλιστών. Παραδείγματος χάρη, η ενίσχυση του δικαιώματος των ασφαλισμένων σε σχέση με τη βεβαίωση του ιστορικού ζημιών θα διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων ενώ οι διατάξεις για την αφερεγγυότητα των ασφαλιστών θα τονώσουν την εμπιστοσύνη του κοινού στη διασυννοριακή πώληση των ασφαλίσεων των αυτοκινήτων.

Η πρόταση συνάδει επίσης με τον γενικό κανονισμό για την προστασία των δεδομένων της ΕΕ⁸ διασφαλίζοντας την κατάλληλη συλλογή και μεταχείριση των δεδομένων για τον σκοπό της επιβολής δικαίου που επιτρέπεται στο πλαίσιο της οδηγίας.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της πρότασης για την τροποποίηση της οδηγίας είναι το άρθρο 114 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), το οποίο επιτρέπει τη θέσπιση μέτρων προσέγγισης των εθνικών διατάξεων που έχουν στόχο την εγκαθίδρυση και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις αίρονται περαιτέρω ορισμένα άμεσα και έμμεσα εμπόδια, τα οποία παρακωλύουν την εύρυθμη λειτουργία και την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων, διευκολύνεται η ελεύθερη κυκλοφορία των οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών και διασφαλίζεται παρόμοια μεταχείριση για τους ασφαλισμένους ανεξαρτήτως του τόπου επέλευσης του ατυχήματος εντός της ΕΕ. Οι τροποποιήσεις θα ενισχύσουν την ενιαία αγορά της ασφάλισης αυτοκινήτων καθώς θα εμψύχουν την πεποίθηση στους ασφαλισμένους και στα πιθανά θύματα ότι θα μπορούν να αποζημιώνονται πλήρως, ακόμα και αν ένας ασφαλιστής αυτοκινήτων που παρέχει διασυννοριακές υπηρεσίες ασφάλισης καταστεί αφερέγγυος.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Σύμφωνα με το άρθρο 4 της ΣΛΕΕ, η δράση της ΕΕ για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς πρέπει να εκτιμάται υπό το πρίσμα της αρχής της επικουρικότητας, που διατυπώνεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της ΣΕΕ.

Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζεται ότι η οδηγία προστατεύει τόσο τα θύματα ατυχημάτων όταν αυτά βρίσκονται σε διαφορετικό κράτος μέλος της ΕΕ από το κράτος διαμονής τους, όσο και τα εγχώρια θύματα ατυχημάτων τα οποία προκαλούνται από οδηγό άλλου κράτους μέλους. Τα μέτρα που προβλέπονται στην πρόταση μπορούν να εφαρμοστούν αποκλειστικά και μόνο σε επίπεδο ΕΕ καθώς αφορούν ασφαλιστές που δραστηριοποιούνται σε διασυννοριακό

⁸ Βλέπε υποσημείωση 6.

επίπεδο, αντισυμβαλλόμενους σε ασφαλιστήρια συμβόλαια αυτοκινήτων που μεταβαίνουν σε άλλα κράτη μέλη, καθώς επίσης και διασυνοριακούς ελέγχους ασφάλισης οχημάτων.

Η αποζημίωση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων σε περίπτωση διασυνοριακής αφερεγγυότητας ασφαλιστών έχει καίρια σημασία για την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Ασυντόνιστες ενέργειες που βασίζονται σε ένα συνονθύλευμα εθελοντικών πλαισίων και συμφωνιών μεταξύ των εθνικών γραφείων ασφάλισης αυτοκινήτων είναι αδύνατο να διασφαλίσουν τη δέουσα αποζημίωση των θυμάτων και τον ίσο επιμερισμό των κινδύνων μεταξύ των κρατών μελών. Η διαμόρφωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε όλα τα κράτη μέλη όσον αφορά τα ελάχιστα ποσά κάλυψης, προκειμένου να παρέχεται ίση ελάχιστη προστασία στα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων σε όλα τα κράτη μέλη ΕΕ, είναι αδύνατο να επιτευχθεί με τις ασυντόνιστες προσπάθειες των κρατών μελών. Η αντιμετώπιση του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων εκτός συνόρων είναι αδύνατο να επιτευχθεί με τη λήψη μέτρων σε εθνικό επίπεδο. Επιπλέον, όταν σε ατυχήματα συντρέχει ζήτημα αφερεγγυότητας ασφαλιστών σε διασυνοριακή κλίμακα, η προστασία των θυμάτων μπορεί να διασφαλιστεί μόνο με τη λήψη μέτρων σε επίπεδο ΕΕ. Μόνο με τη λήψη μέτρων σε επίπεδο ΕΕ μπορεί επίσης να διασφαλιστεί η ενιαία εφαρμογή της οδηγίας. Τέλος, με ασυντόνιστες ενέργειες είναι αδύνατο να διασφαλιστεί ίση μεταχείριση στις βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών δυνητικών αντισυμβαλλόμενων οι οποίοι μεταβαίνουν σε άλλο κράτος μέλος.

- **Αναλογικότητα**

Στην πρόταση λαμβάνεται πλήρως υπόψη η αρχή της αναλογικότητας σύμφωνα με την οποία η δράση της ΕΕ δεν πρέπει να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων των Συνθηκών. Οι επιλογές πολιτικής που προκρίθηκαν αξιολογήθηκαν και σχεδιάστηκαν προσεκτικά προκειμένου να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ του δημόσιου συμφέροντος που διακυβεύεται (το οποίο μάλιστα επιτάσσει τον περιορισμό του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων και τη διασφάλιση ίσου ελάχιστου επιπέδου προστασίας των θυμάτων) και του κόστους που ενδέχεται να επωμιστούν οι δημόσιες αρχές, οι ασφαλιστές και οι ασφαλισμένοι προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτικότητα των προτεινόμενων μέτρων σε σχέση με το κόστος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Το άρθρο 114 της ΣΛΕΕ προβλέπει την έκδοση πράξεων υπό μορφή κανονισμού ή οδηγίας. Επιλέχθηκε η οδηγία δεδομένου ότι η νομική πράξη με την οποία συνδέονται οι προτεινόμενες τροποποιήσεις είναι επίσης οδηγία.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Προκειμένου να αξιολογηθούν η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα της λειτουργίας της οδηγίας, διενεργήθηκε αξιολόγηση, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιήθηκε και δημόσια διαβούλευση από τις 28 Ιουλίου έως τις 20 Οκτωβρίου 2017⁹.

Τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης κατέδειξαν την ευρύτερη ικανοποίηση των ενδιαφερομένων με τη λειτουργία των περισσότερων στοιχείων της οδηγίας. Όλες οι

⁹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document_en.pdf

κατηγορίες των ενδιαφερομένων υποστήριξαν σε μεγάλο βαθμό την ανάληψη πρωτοβουλίας από την ΕΕ προκειμένου να διασφαλίζεται η άμεση καταβολή αποζημίωσης στα θύματα των ατυχημάτων στις περιπτώσεις στις οποίες ο ασφαλιστής του αυτοκινήτου οχήματος καθίσταται αφερέγγυος και προέρχεται, μάλιστα, και από άλλο κράτος μέλος. Η πλειονότητα των ενδιαφερομένων υποστηρίζει ότι σε αυτές τις περιπτώσεις την τελική οικονομική ευθύνη πρέπει να φέρει το κράτος μέλος της εγκατάστασης του εκάστοτε ασφαλιστή του αυτοκινήτου αλλά ότι την πρωταρχική ευθύνη πρέπει να φέρει το κράτος μέλος διαμονής του θύματος για τη διασφάλιση της ταχείας αποζημίωσης του θύματος.

Οι ενδιαφερόμενοι δεν διαφώνησαν με την εναρμόνιση των ελάχιστων ποσών κάλυψης της ασφάλισης αυτοκινήτων στο υψηλότερο επίπεδο που ισχύει ήδη σε 15 κράτη μέλη. Ορισμένες οργανώσεις καταναλωτών υποστήριξαν την καθιέρωση ενός διαφοροποιημένου υψηλότερου επιπέδου υποχρεωτικής κάλυψης για τα μεγαλύτερα οχήματα, όπως π.χ. για φορτηγά και πούλμαν. Ωστόσο, στην πρόταση αυτή αντιτάχθηκε ο κλάδος των ασφαλιστών και εταιρείες εκμετάλλευσης φορτηγών και πούλμαν καθώς δεν υπήρχαν αποδεικτικά στοιχεία που να δικαιολογούν ένα τέτοιο μέτρο, το οποίο θα οδηγούσε σε αύξηση του κόστους της ασφάλισης επιβαρύνοντας ενδεχομένως τους τελικούς καταναλωτές (πολύ δε περισσότερο που τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται πούλμαν με πολλούς επιβάτες μπορούν να προκληθούν και από μικρότερα οχήματα).

Όσον αφορά την αναγνώριση των βεβαιώσεων του ιστορικού ζημιών από έναν νέο ασφαλιστή που δραστηριοποιείται μάλιστα σε νέο κράτος μέλος, αρκετοί μεμονωμένοι πολίτες ανέφεραν τις αρνητικές τους εμπειρίες εν προκειμένω και ζήτησαν την παρέμβαση των αρχών προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πολίτες που μεταβαίνουν σε άλλα κράτη μέλη δεν θα έχουν από τους ασφαλιστές μεταχείριση διαφορετική από αυτήν που επιφυλάσσεται στους υφιστάμενους μόνιμους κατοίκους των κρατών μελών όσον αφορά την αναγνώριση των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών. Ο ασφαλιστικός κλάδος αντιτάχθηκε εν προκειμένω στην καθιέρωση δεσμευτικών υποχρεώσεων για τους ασφαλιστές, καθώς το μέτρο αυτό κρίθηκε δυσανάλογο.

Όσον αφορά το φαινόμενο της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων, δεν εκδηλώθηκε διαφωνία όσον αφορά τη διενέργεια διακριτικών ελέγχων ασφάλισης με χρήση της τεχνολογίας αναγνώρισης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, η οποία δεν προϋποθέτει την ακινητοποίηση των οχημάτων.

Επιπλέον, οι ενδιαφερόμενοι υποστήριξαν σε μεγάλο βαθμό την αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας με βάση τη νέα νομολογία του Δικαστηρίου. Οι ενδιαφερόμενοι από τον τομέα των αγώνων αυτοκινήτων ζήτησαν να εξαιρεθεί ο τομέας τους από την οδηγία.

Η πρόταση βασίζεται επίσης και στα αποτελέσματα:

- μιας δημόσιας διαβούλευσης (πραγματοποιήθηκε από τις 30 Σεπτεμβρίου 2015 έως τις 31 Ιανουαρίου 2016) στο πλαίσιο της διαδικασίας συγκέντρωσης αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, κατά την οποία εξετάστηκαν παρατηρήσεις και εμπειρικά στοιχεία για τα οφέλη, τα ανεπιθύμητα αποτελέσματα, τη συνέπεια και συνοχή της χρηματοπιστωτικής νομοθεσίας¹⁰ και μιας δημόσιας ακρόασης σχετικά με τη διαδικασία συγκέντρωσης αποδεικτικών στοιχείων που πραγματοποιήθηκε στις 17 Μαΐου 2016¹¹.

- μιας συζήτησης στρογγυλής τραπέζης σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 12 Ιουλίου 2017 με τη συμμετοχή ομάδων ενδιαφερομένων και, πιο

¹⁰ http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/financial-regulatory-framework-review/index_en.htm

¹¹ http://ec.europa.eu/finance/events/2016/0517-call-for-evidence/index_en.htm

συγκεκριμένα, με τη συμμετοχή ασφαλιστών, οργανώσεων καταναλωτών, του συμβουλίου γραφείων ασφάλισης και αρχών των κρατών μελών·

- ανταλλαγής απόψεων με εμπειρογνώμονες από αρχές των κρατών μελών (ομάδα εμπειρογνομόνων για θέματα траπεζών, πληρωμών και ασφαλίσεων)·
- στατιστικών ερευνών και εκθέσεων από το συμβούλιο των γραφείων ασφάλισης αυτοκινήτων (οργανισμοί ιδιωτικού δικαίου που είναι επιφορτισμένοι με συγκεκριμένα καθήκοντα δυνάμει της οδηγίας).

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Σύμφωνα με την πολιτική της για τη «βελτίωση της νομοθεσίας», η Επιτροπή πραγματοποίησε εκτίμηση επιπτώσεων των εναλλακτικών λύσεων πολιτικής¹². Η εκτίμηση επιπτώσεων υποστηρίζεται από μια θετική γνώμη που εκδόθηκε από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου στις 9 Μαρτίου 2018¹³. Στις παρατηρήσεις της, η εν λόγω επιτροπή υποστήριξε ότι κατά την εκτίμηση επιπτώσεων θα έπρεπε να αποσαφηνιστούν τόσο το εύρος της προτεινόμενης νομοθετικής αλλαγής όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας όσο και οι λόγοι για τους οποίους δεν εκτιμήθηκαν πλήρως οι επιπτώσεις της εν λόγω αλλαγής. Επιπλέον, η επιτροπή ζήτησε τη σύνδεση της εκτίμησης επιπτώσεων με την αξιολόγηση και τη βελτίωση της αιτιολόγησης των προτεινόμενων νομοθετικών μέτρων. Η επιτροπή ζήτησε επίσης να αναλυθεί περαιτέρω ο λόγος για τον οποίον η οδηγία θεωρείται ότι έχει διαχρονικό χαρακτήρα υπό το πρίσμα μάλιστα των νέων τεχνολογικών εξελίξεων, όπως π.χ. τα αυτόνομα οχήματα και τη ηλεκτρικά ποδήλατα. Η πρόταση είναι εναρμονισμένη με τα συμπεράσματα της εκτίμησης επιπτώσεων.

Σε απάντηση στις παρατηρήσεις της εν λόγω επιτροπής, η αναθεωρημένη εκτίμηση επιπτώσεων εξηγεί ότι, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, είναι προτιμότερο να κωδικοποιηθεί, κατ' ουσίαν, να εισαχθεί η βασική διάταξη των διαδοχικών αποφάσεων του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για λόγους νομικής σαφήνειας. Αυτό θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τις αλλαγές που συνεπάγονται οι αποφάσεις με εύτακτο και διαφανή τρόπο. Επιπλέον, θα παράσχει μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου για τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, δεδομένου ότι οι δικαστικές αποφάσεις θα μεταφερθούν απευθείας στην εθνική νομοθεσία. Η κωδικοποίηση διευκολύνει επίσης την επιβολή της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα αυτό, εφόσον θα συνοδεύεται από μια τυποποιημένη διαδικασία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

Επιπλέον, όσον αφορά τις μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις, στην εκτίμηση επιπτώσεων επεξηγείται ότι η υποχρέωση εφαρμογής της οδηγίας για την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης αυτοκινήτου ήδη εφαρμόζεται σε αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα. Το βασικό σκεπτικό είναι η συνεχής ανάγκη για την προστασία και την αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται αυτόνομα οχήματα που κυκλοφορούν εντός της ΕΕ. Έχουν συμβεί ορισμένα ατυχήματα που προκλήθηκαν από αυτόνομα (και ημιαυτόνομα οχήματα), κάτι που καταδεικνύει την ανάγκη για προστασία των πολιτών της ΕΕ σε περίπτωση ατυχήματος. Επιπλέον, η εκτίμηση του αντίκτυπου εξηγεί ότι οι νέοι τύποι οχημάτων με κινητήρα, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα, segways, ηλεκτρικά σκούτερ εμπίπτουν ήδη στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Η χρήση αυτών των νέων τύπων ηλεκτρικών οχημάτων σε κυκλοφορία έχει τη δυνατότητα να προκαλέσει ατυχήματα των οποίων τα θύματα πρέπει να προστατεύονται και να αποζημιώνονται γρήγορα. Ωστόσο, η ισχύουσα οδηγία παρέχει επίσης στα κράτη μέλη την εξουσία να εξαιρούν τα εν λόγω

¹² NA ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ πριν από τη δημοσίευση του εγγράφου.

¹³ NA ΠΡΟΣΤΕΘΕΙ πριν από τη δημοσίευση του εγγράφου.

οχήματα από την ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, εφόσον το κρίνουν αναγκαίο. Κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης, πολλές ενώσεις που εκπροσωπούν τη βιομηχανία ηλεκτρικών ποδηλάτων ζήτησαν την εξαίρεση των εν λόγω οχημάτων στην ίδια την οδηγία, υποστηρίζοντας ότι η απαίτηση για ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων θα μπορούσε να υπονομεύσει την υιοθέτηση των ηλεκτρικών ποδηλάτων. Αυτό δεν θεωρείται αναγκαίο, δεδομένης της εξουσίας των κρατών μελών να εξαιρέσουν τα ηλεκτρικά ποδήλατα ή οποιαδήποτε άλλα νέα ηλεκτροκίνητα οχήματα. Στην περίπτωση αυτή, τα εθνικά εγγυητικά κεφάλαια θα επωμιστούν το κόστος της αποζημίωσης των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από αυτούς τους νέους τύπους οχημάτων. Αυτό παρέχει το υψηλότερο επίπεδο προστασίας των θυμάτων, χωρίς να απαιτείται καμία πρόσθετη δράση σε επίπεδο ΕΕ.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναλύθηκαν διάφορες επιλογές πολιτικής για κάθε πρόβλημα που εντοπίστηκε:

Δεδομένου ότι η οδηγία υπάρχει ήδη, η βασική επιλογή σε όλες τις περιπτώσεις ήταν να μην υπάρξει καμία αλλαγή στην οδηγία. Πέραν του βασικού σεναρίου, στην εκτίμηση επιπτώσεων αναλύθηκαν επίσης μια σειρά από άλλες πιθανές επιλογές πολιτικής.

Όσον αφορά την αφερεγγυότητα των ασφαλιστών, θέμα που δεν τίγεται προς το παρόν στην οδηγία, η δεύτερη επιλογή ήταν να οριστεί ευθύνη για την αρχική αποζημίωση των θυμάτων χωρίς ωστόσο να εξεταστεί η τελική ευθύνη. Η τρίτη επιλογή ήταν να οριστούν και οι δύο ευθύνες, με την αρχική ευθύνη να βαρύνει το κράτος μέλος διαμονής του θύματος και την τελική ευθύνη το κράτος μέλος εγκατάστασης του αφερέγγυου ασφαλιστή. Στην εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι η τρίτη επιλογή είναι η επιθυμητή επιλογή πολιτικής καθώς με την πολιτική αυτή όχι μόνο διασφαλίζεται η ταχεία αποζημίωση των θυμάτων αλλά, παράλληλα, παρέχεται και στους ασφαλιστές, στους εθνικούς οργανισμούς αποζημίωσης και στους συμβαλλόμενους σε ασφαλιστήρια συμβόλαια αυτοκινήτων ασφάλεια δικαίου σχετικά με τον αρχικό και τελικό διακανονισμό αξιώσεων, περιορίζοντας την ανάγκη κίνησης νομικών διαδικασιών.

Όσον αφορά τα ελάχιστα ποσά κάλυψης, πέραν του βασικού σεναρίου, η δεύτερη επιλογή ήταν να εναρμονιστούν τα ποσά κάλυψης στο υψηλότερο δυνατό υποχρεωτικό ελάχιστο επίπεδο που ισχύει επί του παρόντος στα κράτη μέλη. Η τρίτη επιλογή που εξετάστηκε ήταν να επιβληθούν υψηλότερα υποχρεωτικά ποσά κάλυψης για μεγαλύτερα οχήματα όπως π.χ. για φορτηγά και λεωφορεία. Κατά την εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι η δεύτερη επιλογή είναι η επιθυμητή επιλογή πολιτικής καθώς με την πολιτική αυτή διασφαλίζεται η ίση ελάχιστη προστασία των θυμάτων σε όλες τις χώρες ΕΕ ενώ για την τρίτη επιλογή διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία.

Όσον αφορά το ιστορικό ζημιών, πέραν του βασικού σεναρίου, η δεύτερη επιλογή ήταν να εκδοθεί σύσταση στα κράτη μέλη σχετικά με τη μεταχείριση των βεβαιώσεων για το ιστορικό αξιώσεων. Η τρίτη επιλογή ήταν να εναρμονιστεί μόνο το πρότυπο για τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων, χωρίς να επιβληθεί καμία υποχρέωση για τον τρόπο μεταχείρισης των εν λόγω βεβαιώσεων από τους ασφαλιστές, προκειμένου να διευκολυνθεί η εξακρίβωση της γνησιότητας των βεβαιώσεων και να καταπολεμηθεί η απάτη σε αυτόν τον τομέα. Η τέταρτη επιλογή ήταν να προβλεφθεί και άλλη απαίτηση για τους ασφαλιστές σχετικά με την απαγόρευση της διακριτικής μεταχείρισης σε βάρος των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, καθώς επίσης και μια απαίτηση διαφάνειας σχετικά με τη χρήση της βεβαίωσης. Κατά την εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι η τελευταία αυτή επιλογή ήταν η επιθυμητή επιλογή πολιτικής καθώς με την πολιτική αυτή όχι μόνο διευκολύνεται η τυποποίηση των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών, αλλά διασφαλίζεται παράλληλα και η ίση μεταχείριση των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών μεταξύ των

ασφαλισμένων που μένουν μόνιμα σε ένα κράτος μέλος και των ασφαλισμένων που μεταβαίνουν σε άλλα κράτη μέλη.

Όσον αφορά την οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων, πέραν του βασικού σεναρίου, η δεύτερη επιλογή ήταν να επιτραπούν διακριτικοί έλεγχοι (που επί του παρόντος απαγορεύονται) σε προαιρετική βάση για τα κράτη μέλη. Η τρίτη επιλογή ήταν να καταστούν υποχρεωτικοί οι διακριτικοί συνοριακοί έλεγχοι ασφάλισης. Η τρίτη επιλογή θεωρήθηκε ότι, σε αντιδιαστολή με τη δεύτερη επιλογή, έχει περισσότερες πιθανότητες να συμβάλει στον περιορισμό του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων. Ωστόσο, κατά την εκτίμηση επιπτώσεων κρίθηκε ότι το κόστος που θα δημιουργήσει η τρίτη επιλογή θα είναι ενδεχομένως δυσανάλογα υψηλό σε σύγκριση με τα οφέλη σε πολλά κράτη μέλη, καθώς η έκταση του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων δεν είναι ίδια στα κράτη μέλη της ΕΕ. Ως εκ τούτου, κατά την εκτίμηση επιπτώσεων διαπιστώθηκε ότι η δεύτερη επιλογή (προαιρετικοί διακριτικοί έλεγχοι) αποτελεί την επιθυμητή επιλογή πολιτικής.

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, σε παράρτημα της εκτίμησης επιπτώσεων επεξηγείται ότι η υφιστάμενη νομολογία του ΔΕΕ θα κωδικοποιηθεί μέσω της θέσπισης ορισμού για την έννοια «κυκλοφορία οχήματος», δεδομένου ότι οι ενδιαφερόμενοι δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι το πεδίο εφαρμογής, όπως ορίζεται στη νομολογία, θα δημιουργήσει πρόσθετο κόστος. Για την ακρίβεια, σε ορισμένα κράτη μέλη προβλέπεται ήδη η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτων χωρίς υπέρμετρα υψηλά ασφάλιστρα, μεταξύ άλλων και για τους αγώνες αυτοκινήτων.

Η πρόταση δεν θα έχει σημαντικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο καθώς οι προτεινόμενες τροποποιήσεις δεν θα έχουν αντίκτυπο στον κυκλοφοριακό φόρτο.

Η πρόταση δεν αναμένεται να έχει σημαντικό κοινωνικό αντίκτυπο πέρα από τα οφέλη που έχουν ήδη περιγραφεί. Σκοπός των προτεινόμενων τροποποιήσεων είναι να περιοριστεί το φαινόμενο της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων και να μειωθεί ενδεχομένως έτσι και το ύψος των ασφαλιστρών, αλλά και να βελτιωθεί η προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, γεγονός που μπορεί να ωφελήσει όλους τους πολίτες στην ΕΕ. Με την πρόταση αποσοβείται ο κίνδυνος να αυξηθούν σημαντικά τα ασφάλιστρα αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα, τα προτεινόμενα μέτρα για την ελάχιστη κάλυψη περιλαμβάνουν μόνο την εναρμόνιση των ελάχιστων ποσών κάλυψης προκειμένου να παρέχεται ίση ελάχιστη προστασία σε όλα τα κράτη μέλη.

Η πρόταση δεν επιφέρει συγκεκριμένο αντίκτυπο στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, εκτός από τις δραστηριότητες που αναπτύσσουν οι εν λόγω επιχειρήσεις με την ιδιότητά τους ως συνήθων αντισυμβαλλομένων σε σύμβαση ασφάλισης αυτοκινήτων. Οι ΜΜΕ και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις θα επηρεαστούν ως χειριστές οχημάτων για τα οποία απαιτείται ασφάλιση. Στα κράτη μέλη στα οποία τα ελάχιστα ποσά κάλυψης θα αναθεωρηθούν ελάχιστα προς τα πάνω, είναι πιθανό να υπάρξουν μικρές αυξήσεις στα ασφάλιστρα για τους ασφαλισμένους των εν λόγω κρατών μελών, μεταξύ άλλων για τις ΜΜΕ και τις πολύ μικρές επιχειρήσεις.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Στην πρόταση γίνονται σεβαστά τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρούνται οι αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το δικαίωμα προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (άρθρο 8 του Χάρτη), το δικαίωμα ιδιοκτησίας (άρθρο 17 του Χάρτη) και η αρχή της ισότητας γυναικών και ανδρών (άρθρο 23 του Χάρτη). Η πρόταση υποστηρίζει επίσης τους στόχους του άρθρου 16 του Χάρτη, το οποίο προβλέπει την επιχειρηματική ελευθερία, τους στόχους του άρθρου 38 του

Χάρτη, το οποίο προβλέπει υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή και τους στόχους του άρθρου 45 του Χάρτη που αφορά την ελευθερία κυκλοφορίας και διαμονής των πολιτών.

REFIT

Η πρόταση συνάδει με τους στόχους της απλούστευσης και της μείωσης του κόστους. Όσον αφορά την αφερεγγυότητα των ασφαλιστών, τα δικαστικά έξοδα μειώνονται καθώς η οδηγία ορίζει σαφείς ρόλους σχετικά με την αρχική αποζημίωση του θύματος και την τελική ευθύνη για την αξίωση. Άλλωστε, δεδομένου ότι χάρη στους διακριτικούς ελέγχους θα περιοριστεί ο κίνδυνος οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων, ενδέχεται να μειωθούν τόσο οι αξιώσεις που υποβάλλονται στους οργανισμούς αποζημίωσης όσο και οι εισφορές που καταβάλλουν οι ασφαλιστές. Επιπλέον, η περαιτέρω τυποποίηση των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών θα απλουστεύσει την εξακρίβωση της γνησιότητας των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών που χορηγούνται από αλλοδαπούς ασφαλιστές. Τέλος, η πρόταση δεν επιφέρει καμία νέα απαίτηση υποβολής εκθέσεων στις δημόσιες αρχές.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

Η πρόταση ενδέχεται να έχει επίπτωση στους εθνικούς προϋπολογισμούς εκείνων των κρατών μελών που θα προκρίνουν την επιλογή των διακριτικών συννοριακών ελέγχων ασφάλισης στα οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση σε άλλο κράτος μέλος, γεγονός που θα απαιτούσε τη χρήση τεχνολογίας αναγνώρισης πινακίδων αριθμών κυκλοφορίας και την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλα κράτη μέλη σχετικά με το καθεστώς ασφάλισης των οχημάτων.

Επιπροσθέτως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν οργανισμό που θα είναι υπεύθυνος για την αποζημίωση των θυμάτων όταν προκύπτουν περιπτώσεις διασυννοριακής αφερεγγυότητας των ασφαλιστών αλλά αναμένεται ότι το έργο αυτό θα ανατεθεί σε ήδη υφιστάμενους οργανισμούς (είτε σε κάποιο γενικό εγγυητικό κεφάλαιο ασφάλισης είτε στο εθνικό εγγυητικό για ατυχήματα που προκαλούνται από ανασφάλιστα ή μη ταυτοποιηθέντα οχήματα). Το κόστος θα καλυφθεί από τις εισφορές των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την εφαρμογή της πολιτικής σε συνεργασία με τα κράτη μέλη. Πέντε έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών, η Επιτροπή θα διενεργήσει αξιολόγηση της παρούσας οδηγίας. Κατά την αξιολόγηση θα εξεταστούν η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα, η συνοχή και η προστιθέμενη αξία της πρότασης, καθώς και οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Για να επιτευχθεί ο στόχος της παρούσας πρότασης και να αποφευχθούν τυχόν κενά και αναντιστοιχίες όταν τα κράτη μέλη μεταφέρουν την οδηγία στο εσωτερικό τους δίκαιο, είναι απαραίτητο να επισυναφθούν επεξηγηματικά έγγραφα ώστε να διευκολυνθεί η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και να καταστεί δυνατός ο αποτελεσματικός της έλεγχος. Για τον λόγο αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να συνοδεύουν την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό τους δίκαιο με επεξηγηματικά έγγραφα τα οποία μπορούν να έχουν π.χ. τη μορφή πίνακα αντιστοιχίας.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 της πρότασης τροποποιεί την οδηγία. Τα στοιχεία αναφοράς που ακολουθούν αφορούν τα τροποποιηθέντα ή νέα άρθρα της οδηγίας, εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά.

Στο άρθρο 1 εισάγεται ο ορισμός της «κυκλοφορίας οχήματος» προκειμένου να ενσωματωθούν οι αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση Vnuk C-162/13 της 14ης Σεπτεμβρίου 2014, στην υπόθεση Rodrigues de Andrade C-514/16 της 28ης Νοεμβρίου 2017 και στην υπόθεση Torreiro C-334/16 της 20ής Δεκεμβρίου 2017. Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει διευκρινίσει στις αποφάσεις του ότι τα αυτοκίνητα οχήματα προορίζονται κανονικά να χρησιμεύσουν ως μεταφορικά μέσα, ανεξάρτητα από τα χαρακτηριστικά των εν λόγω οχημάτων. Το Δικαστήριο έχει περαιτέρω διευκρινίσει ότι η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν αυτό είναι εν στάσει ή κινείται.

Όσον αφορά την οδήγηση ανασφάλιστου οχήματος, το άρθρο 4 τροποποιείται προκειμένου να επιτραπεί στα κράτη μέλη η διενέργεια συστηματικών ελέγχων ασφάλισης οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας και τα οποία εισέρχονται στο έδαφός τους από το έδαφος άλλου κράτους μέλους μόνο αν οι εν λόγω έλεγχοι δεν δημιουργούν διακρίσεις, είναι αναγκαίοι και αναλογικοί, εντάσσονται σε ένα γενικό σύστημα ελέγχων στην εθνική επικράτεια και δεν απαιτούν την ακινητοποίηση του οχήματος για τον σκοπό του εκάστοτε ελέγχου. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να διενεργούνται σύμφωνα με τον κανονισμό 2016/679 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

Για να διασφαλίζεται ίσο επίπεδο ελάχιστης προστασίας στα θύματα τροχαίων ατυχημάτων σε επίπεδο ΕΕ:

- το άρθρο 9 παράγραφος 1 τροποποιείται προκειμένου να εναρμονιστούν τα υποχρεωτικά ελάχιστα ποσά κάλυψης των θυμάτων σε όλες τις χώρες της ΕΕ με την επιφύλαξη τυχόν υψηλότερων εγγυήσεων που ενδέχεται να επιβάλουν τα κράτη μέλη·

- το άρθρο 9 παράγραφος 2 τροποποιείται προκειμένου να ανατεθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ώστε να επικαιροποιεί κάθε πέντε έτη και με βάση τον πληθωρισμό τα εναρμονισμένα ελάχιστα ποσά κάλυψης των θυμάτων.

Προκειμένου να διασφαλίζεται η προστασία των θυμάτων σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ή εκκαθάρισης ή μη συνεργασίας του ασφαλιστή, το νέα άρθρο 10α ορίζει μάλιστα ότι:

- κάθε κράτος μέλος συστήνει ή ορίζει οργανισμό που έχει ως αποστολή την καταβολή αποζημίωσης για υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες που έχουν προκληθεί από όχημα το οποίο είναι ασφαλισμένο από επιχείρηση που τελεί υπό διαδικασία πτώχευσης ή υπό διαδικασία εκκαθάρισης ή εφόσον ο ασφαλιστής δεν έχει δώσει αιτιολογημένη απάντηση εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ζημιωθείς κοινοποίησε την αίτηση αποζημίωσης για την οποία ο ασφαλιστής δεν έχει δώσει αιτιολογημένη απάντηση·

- οι ζημιωθέντες αποζημιώνονται από τον εν λόγω οργανισμό του κράτους μέλους διαμονής τους·

- ο οργανισμός αυτός έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή του ποσού αποζημίωσης από τον οργανισμό του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η ασφαλιστική

επιχείρηση που εξέδωσε το συμβόλαιο (ο τελευταίος είναι και ο οργανισμός που έχει την τελική ευθύνη).

- ανατίθεται στην Επιτροπή η αρμοδιότητα να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις προκειμένου να καθορίζει τα διαδικαστικά καθήκοντα και τις διαδικαστικές υποχρεώσεις των οργανισμών που έχουν συσταθεί ή αδειοδοτηθεί δυνάμει του άρθρου 10α σε σχέση με την επιστροφή του ποσού αποζημίωσης.

Όσον αφορά τις βεβαιώσεις του ιστορικού ζημιών, το άρθρο 16 τροποποιείται προκειμένου:

- να εναρμονιστούν οι βεβαιώσεις σχετικά με τις αξιώσεις αστικής ευθύνης κατά του ασφαλισμένου που ικανοποιήθηκαν τα τελευταία πέντε έτη. Οι βεβαιώσεις αυτές βασίζονται σε τυποποιημένο πρότυπο, το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με εκτελεστική πράξη.

- να διασφαλιστεί η μη διακριτική μεταχείριση του ιστορικού ζημιών από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως της εθνικότητας ή του προγενέστερου κράτους μέλους διαμονής του πολίτη.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁴,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 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.
- 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

¹⁴ ΕΕ C της , σ. .

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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής (ΕΕ L 263 της 7.10.2009, σ. 11).

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.

- 3) Επιπλέον, σε πρόσφατες αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και πιο συγκεκριμένα στις υποθέσεις Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ και Torreiro¹⁸, το Δικαστήριο αποφασήνισε τη σημασία του όρου «κυκλοφορία οχήματος». Για την ακρίβεια, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο διευκρίνισε ότι τα αυτοκίνητα οχήματα, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών τους, μπορούν συνήθως να χρησιμεύουν ως μέσα μεταφοράς και αποφασήνισε ότι η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν αυτό είναι εν στάσει ή κινείται. Για λόγους ασφάλειας δικαίου, κρίνεται σκόπιμο να ληφθεί υπόψη η συγκεκριμένη νομολογία στην οδηγία 2009/103/EK μέσω της προσθήκης ορισμού για την έννοια «κυκλοφορία οχήματος».
- 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.
- 5) Όσα κράτη μέλη επιλέξουν να δημιουργήσουν ένα σύστημα το οποίο θα επεξεργάζεται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα και θα επιτρέπει στη συνέχεια την κοινοποίηση των δεδομένων αυτών σε άλλα κράτη μέλη, όπως π.χ. δεδομένα από την τεχνολογία αναγνώρισης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, πρέπει να θεσπίσουν σχετική νομοθεσία που θα επιτρέπει την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με σκοπό την καταπολέμηση του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων, θεσπίζοντας παράλληλα και πρόσφορα μέτρα για την προστασία των δικαιωμάτων, των ελευθεριών και των έννομων συμφερόντων των υποκειμένων των δεδομένων. Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹ εφαρμόζονται στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα με σκοπό την καταπολέμηση του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων. Συγκεκριμένα, η νομοθεσία των κρατών μελών θα πρέπει να ορίζει τον ακριβή σκοπό, να βασίζεται στην αντίστοιχη νομοθεσία, να συμμορφώνεται με τις αντίστοιχες απαιτήσεις ασφάλειας και να συνάδει με τις αρχές της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και του περιορισμού του σκοπού, ενώ θα πρέπει να ορίζει αναλογική περίοδο διατήρησης των δεδομένων. Επιπλέον, οι αρχές της προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ήδη από τον σχεδιασμό και της

¹⁶ Απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Δεκεμβρίου 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Νοεμβρίου 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/EK (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εξ ορισμού θα πρέπει να ισχύουν σε όλα τα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων που αναπτύσσονται και χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της νομοθεσίας των κρατών μελών.

- 6) Η οδηγία 2009/103/EK προβλέπει επί τους παρόντος διαφορετικές ημερομηνίες αναφοράς για τον τακτικό επανυπολογισμό των ελάχιστων ποσών κάλυψης στα επιμέρους κράτη μέλη, με αποτέλεσμα τα ελάχιστα ποσά κάλυψης να είναι διαφορετικά στο εκάστοτε κράτος μέλος. Προκειμένου να παρέχεται ίση ελάχιστη προστασία στους ζημιωθέντες σε όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, τα εν λόγω ελάχιστα ποσά θα πρέπει να εναρμονιστούν. Παράλληλα, θα πρέπει να θεσπιστεί ενιαία ρήτρα επανεξέτασης με σημείο αναφοράς τον εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή που δημοσιεύεται από τη Eurostat, ενώ θα πρέπει να καθιερωθούν διαδικαστικοί κανόνες που θα διέπουν την εν λόγω επανεξέταση και θα ορίζουν ενιαίο χρονοδιάγραμμα.
- 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.
- 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 ασφαλιστηρίου 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.
- 9) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές εξουσίες στην Επιτροπή σχετικά με το περιεχόμενο και τη μορφή της βεβαίωσης ιστορικού αξιώσεων. Οι εν λόγω

εκτελεστικές εξουσίες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰.

- 10) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα ελάχιστα ποσά ευθυγραμμίζονται με την εξέλιξη της οικονομικής πραγματικότητας, (και δεν υφίστανται διάβρωση με την πάροδο του χρόνου), η εξουσία έγκρισης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά την προσαρμογή των ελάχιστων ποσών κάλυψης της ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξελισσόμενη οικονομική πραγματικότητα και να προσδιορίζονται τα διαδικαστικά καθήκοντα και οι διαδικαστικές υποχρεώσεις των οργανισμών που έχουν συσταθεί ή στους οποίους έχει ανατεθεί η παροχή αποζημιώσεων δυνάμει του άρθρου 10α όσον αφορά την επιστροφή της αποζημίωσης. Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να διεξαγάγει ουσιαστικές διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, σύμφωνα μάλιστα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου της 13ης Απριλίου 2016. Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί η ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, ενώ οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που είναι επιφορτισμένοι με την κατάρτιση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- 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.
- 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.
- 13) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα²¹, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, στις περιπτώσεις όπου αιτιολογείται, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση μεταξύ των συστατικών στοιχείων μιας οδηγίας και των αντίστοιχων μερών των πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

²¹ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι δικαιολογημένη.

- 14) Ως εκ τούτου, η οδηγία 2009/103/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2009/103/EK τροποποιείται ως εξής:

- (1) Στο άρθρο 1, παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 1α:

«1α. “κυκλοφορία οχήματος”: οποιαδήποτε χρήση τέτοιου οχήματος που προορίζεται συνήθως να χρησιμεύει ως μέσο μεταφοράς, η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του εν λόγω οχήματος, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών του οχήματος και ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν το όχημα είναι ακινητοποιημένο ή κινείται.»

- (2) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Έλεγχοι ασφάλισης

1. Τα κράτη μέλη απέχουν από τη διενέργεια ελέγχων ασφαλίσεως της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και οχημάτων που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται στο έδαφός τους προερχόμενα από το έδαφος άλλου κράτους μέλους.

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

α) διενεργούνται στο πλαίσιο ελέγχου που δεν αποσκοπεί αποκλειστικά στην εξακρίβωση της ασφάλισης ή

β) αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου συστήματος ελέγχων στην εθνική επικράτεια και δεν προϋποθέτουν την ακινητοποίηση του οχήματος.

2. Με βάση τη νομοθεσία του κράτους μέλους στην οποία υπόκειται ο ελεγκτής, μπορούν να υπόκεινται σε επεξεργασία δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, αν αυτό κρίνεται αναγκαίο για τον σκοπό της καταπολέμησης της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων σε κράτη μέλη διαφορετικά από το κράτος στο οποίο τα οχήματα αυτά έχουν τη συνήθη στάθμευση, όπως ορίζεται στο άρθρο 1. Η εν λόγω νομοθεσία είναι σύμφωνη με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679* και επίσης προβλέπει πρόσφορα μέτρα για την προστασία των δικαιωμάτων, των ελευθεριών και των έννομων συμφερόντων του υποκειμένου των δεδομένων.

* Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/EK (γενικός κανονισμός για την προστασία δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).»

(3) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη μεγαλύτερων ποσών εγγύησης που ενδεχομένως ορίζουν τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος απαιτεί η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 να είναι υποχρεωτική όσον αφορά τα ακόλουθα ελάχιστα ποσά:

- α) αν πρόκειται για σωματικές βλάβες: 6 070 000 EUR για κάθε ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων ή 1 220 000 EUR για κάθε θύμα·
- β) αν πρόκειται για υλικές ζημιές, 1 220 000 EUR για κάθε αξίωση, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

Όσον αφορά τα κράτη μέλη που δεν έχουν υιοθετήσει το ευρώ, τα ελάχιστα ποσά μετατρέπονται στο εθνικό τους νόμισμα με βάση τη συναλλαγματική ισοτιμία που ισχύει την/στις [Υπηρεσία Εκδόσεων – να οριστεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας] και δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Κάθε πέντε έτη από [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή επανεξετάζει τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σύμφωνα με τον εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕνΔΤΚ) που καθιερώθηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2016/792 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου **.

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 28β σχετικά με την προσαρμογή των εν λόγω ποσών στον ΕνΔΤΚ εντός έξι μηνών από τη λήξη εκάστης πενταετούς περιόδου.

Όσον αφορά τα κράτη μέλη που δεν έχουν υιοθετήσει το ευρώ, τα ποσά μετατρέπονται στο εθνικό τους νόμισμα με βάση τη συναλλαγματική ισοτιμία που ισχύει κατά την ημερομηνία υπολογισμού των νέων ελάχιστων ποσών και όπως δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.»

** Κανονισμός (ΕΕ) 2016/792 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για τους εναρμονισμένους δείκτες τιμών καταναλωτή και τον δείκτη τιμών κατοικιών και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου (ΕΕ L 135 της 24.5.2016, σ. 11).

4) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10α:

«Άρθρο 10α

Προστασία των ζημιωθέντων σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης ή έλλειψης συνεργασίας ασφαλιστικής επιχείρησης

1. Τα κράτη μέλη συστήνουν ή εξουσιοδοτούν οργανισμό να αποζημιώνει τους ζημιωθέντες με συνήθη τόπο διαμονής στο έδαφός τους, τουλάχιστον έως τα όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 σχετικά με τις σωματικές βλάβες ή τις υλικές ζημιές που προκαλούνται από όχημα που έχει ασφαλιστεί από ασφαλιστική επιχείρηση σε οποιαδήποτε από τις εξής καταστάσεις:

- α) η ασφαλιστική επιχείρηση τελεί υπό διαδικασία πτώχευσης·
- β) η ασφαλιστική επιχείρηση τελεί υπό διαδικασία εκκαθάρισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 268 στοιχείο δ) της οδηγίας 2009/138/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***.

- γ) η ασφαλιστική επιχείρηση ή ο αντιπρόσωπός της για τον διακανονισμό των ζημιών δεν έχει δώσει αιτιολογημένη απάντηση στα σημεία που περιλαμβάνονται στην αίτηση αποζημίωσης εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ζημιωθείς/η ζημιωθείσα υπέβαλε την αίτηση αποζημίωσης στην εν λόγω ασφαλιστική επιχείρηση.
2. Οι ζημιωθέντες δεν δύνανται να υποβάλουν αίτηση στον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αν έχουν ήδη υποβάλει αίτηση ή αν έχουν ασκήσει ευθεία αγωγή κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης και η συγκεκριμένη αίτηση ή αγωγή εξακολουθεί να εκκρεμεί.
3. Ο οργανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 1 απαντά στην αίτηση εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ζημιωθείς/η ζημιωθείσα υπέβαλε την αίτηση αποζημίωσης.
4. Αν ο ζημιωθείς/η ζημιωθείσα διαμένει σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η ασφαλιστική επιχείρηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ο οργανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και που έχει αποζημιώσει τον εν λόγω ζημιωθέντα/την εν λόγω ζημιωθείσα στο κράτος μέλος διαμονής του/της, έχει δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή του ποσού που καταβλήθηκε ως αποζημίωση από τον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η ασφαλιστική επιχείρηση που εξέδωσε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του υπεύθυνου μέρους.
5. Οι παράγραφοι 1 έως 4 ισχύουν με την επιφύλαξη:
- α) του δικαιώματος των κρατών μελών να προσδίδουν στην αποζημίωση που καταβλήθηκε από τον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 επικουρικό ή μη επικουρικό χαρακτήρα·
- β) του δικαιώματος των κρατών μελών να ρυθμίζουν τον διακανονισμό των αξιώσεων που προκύπτουν από το ίδιο ατύχημα μεταξύ:
- i) του οργανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1·
- ii) του υπεύθυνου ή των υπευθύνων του ατυχήματος·
- iii) άλλων ασφαλιστικών επιχειρήσεων ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης που υποχρεούνται να αποζημιώσουν τον ζημιωθέντα/τη ζημιωθείσα.
6. Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 να εξαρτά την καταβολή της αποζημίωσης από άλλους όρους εκτός αυτών που ορίζει η παρούσα οδηγία, και ειδικότερα από τον όρο σύμφωνα με τον οποίο οι ζημιωθέντες πρέπει να αποδείξουν ότι το υπεύθυνο μέρος αδυνατεί ή αρνείται να πληρώσει.
7. Η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 28β προκειμένου να καθορίζει τα διαδικαστικά καθήκοντα και τις διαδικαστικές υποχρεώσεις των οργανισμών που έχουν συσταθεί ή εξουσιοδοτηθεί δυνάμει του άρθρου 10α σε σχέση με την επιστροφή του ποσού της αποζημίωσης.»

*** Οδηγία 2009/138/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και αντασφάλισης (Φερεγγυότητα II) (ΕΕ L 335 της 17.12.2009, σ. 1).»

5) Το άρθρο 16 τροποποιείται ως εξής:

α) στο τέλος του δεύτερου εδαφίου προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Η βεβαίωση που χορηγούν έχει τη μορφή της βεβαίωσης του ιστορικού αξιώσεων»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«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.

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.

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 28α παράγραφος 2 ορίζοντας το περιεχόμενο και τη μορφή της βεβαίωσης ιστορικού αξιώσεων που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο. Η δήλωση περιέχει πληροφορίες σχετικά με το σύνολο των ακόλουθων πληροφοριών:

α) την ταυτότητα της ασφαλιστικής επιχείρησης που εκδίδει τη βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων·

β) την ταυτότητα του συμβαλλομένου σε ασφαλιστική σύμβαση·

γ) το ασφαλισμένο όχημα·

δ) την περίοδο κάλυψης του ασφαλισμένου οχήματος·

ε) τον αριθμό και την αξία των αξιώσεων αποζημίωσης αστικής ευθύνης που δηλώθηκαν κατά την περίοδο που καλύπτεται από τη βεβαίωση ιστορικού ζημιών.»

6) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 28α 28β και 28γ:

«Άρθρο 28α

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την ευρωπαϊκή επιτροπή ασφαλίσεων και επαγγελματικών συντάξεων που συστάθηκε με την απόφαση 2004/9/EK της Επιτροπής ****. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*****.

2. Όποτε γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 28β

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 και στο άρθρο 10α παράγραφος 7 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 30.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 και στο άρθρο 10α παράγραφος 7 μπορεί να ανακληθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο οποτεδήποτε. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η απόφαση ανάκλησης παράγει αποτελέσματα από την επομένη της δημοσίευσής της εν λόγω απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που καθορίζεται στην απόφαση. Η απόφαση δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, κοινοποιεί ταυτόχρονα την πράξη αυτή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 2 και του άρθρου 10α παράγραφος 7 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, προτού λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 28γ

Αξιολόγηση

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.

**** Απόφαση 2004/9/EK της Επιτροπής, της 5ης Νοεμβρίου 2003, για τη σύσταση της ευρωπαϊκής επιτροπής ασφαλίσεων και επαγγελματικών συντάξεων (ΕΕ L3 της 7.1.2004, σ. 34).

***** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).».

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, το αργότερο έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: Παρακαλώ να προστεθεί ημερομηνία 12 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από [Υπηρεσία Εκδόσεων: Παρακαλώ να προστεθεί ημερομηνία 12 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος].

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
[Ο Πρόεδρος]/[Η Πρόεδρος]

Για το Συμβούλιο
[Ο Πρόεδρος]/[Η Πρόεδρος]