



32005L0014

Οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Επίσημη
017
0006

της

Εφημερίδα
22/01/1999

αριθ

. C

σ

Οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
της 11ης Μαΐου 2005

για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 47 παράγραφος 2 πρώτη και τρίτη πρόταση, το άρθρο 55 και το άρθρο 95 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [3],

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 ασφαλισμένους είτε ως θύματα ατυχήματος. Επίσης αποτελεί βασική μέριμνα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι αποτελεί σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων τους στον κλάδο ασφάλισης ζημιών στην Κοινότητα. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της ενιαίας ασφαλιστικής αγοράς όσον αφορά την ασφάλιση αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Κοινότητας στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

(2) Σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει με την οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 1972, περί εναρμονίσεως 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 υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής [4], την δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [5], την τρίτη οδηγία

90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1990, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [6], και την οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων) [7].

(3) Το κοινοτικό σύστημα ασφάλισης οχημάτων χρειάζεται προσαρμογή και βελτίωση. Η ανάγκη αυτή επιβεβαιώθηκε από τις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν με φορείς του κλάδου και ενώσεις καταναλωτών και θυμάτων ατυχημάτων.

(4) Προκειμένου να αποκλεισθεί οποιαδήποτε παρερμηνεία των διατάξεων της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ και για να καταστεί ευκολότερη η ασφαλιστική κάλυψη των αυτοκινήτων που φέρουν προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας, ο ορισμός του εδάφους εντός του οποίου το όχημα έχει τη συνήθη στάθμευσή του θα πρέπει να αναφέρεται στο έδαφος του κράτους που εξέδωσε την πινακίδα κυκλοφορίας, ανεξάρτητα από το αν η εν λόγω πινακίδα είναι μόνιμη ή προσωρινή.

(5) Σύμφωνα με την οδηγία 72/166/ΕΟΚ, τα οχήματα που φέρουν πλαστές ή παράνομες πινακίδες θεωρούνται ότι έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος του κράτους μέλους που εξέδωσε τις αρχικές πινακίδες. Συνεπεία του κανόνος αυτού, τα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως υποχρεώνονται να αντιμετωπίζουν τις οικονομικές συνέπειες ατυχημάτων που δεν έχουν καμία σχέση με το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένα. Χωρίς να μεταβάλλεται το γενικό κριτήριο της πινακίδας κυκλοφορίας για τον καθορισμό του εδάφους στο οποίο έχει τη συνήθη στάθμευσή του το όχημα, θα πρέπει να θεσπισθεί ειδικός κανόνας σε περίπτωση ατυχήματος που προκαλείται από όχημα χωρίς πινακίδα κυκλοφορίας ή με πινακίδα κυκλοφορίας που δεν αντιστοιχεί ή δεν αντιστοιχεί πλέον στο όχημα. Στην περίπτωση αυτή, και με μοναδικό σκοπό το διακανονισμό των σχετικών αξιώσεων, ως έδαφος στο οποίο έχει τη συνήθη στάθμευσή του το όχημα θα πρέπει να θεωρείται το έδαφος στο οποίο συνέβη το ατύχημα.

(6) Προκειμένου να διευκολυνθεί η ερμηνεία και η εφαρμογή του όρου "δειγματοληπτικός έλεγχος" στην οδηγία 72/166/ΕΟΚ, η σχετική διάταξη θα πρέπει να διευκρινισθεί. Η απαγόρευση της συστηματικής διενέργειας ελέγχου της ασφαλίσεως του αυτοκινήτου θα πρέπει να ισχύει τόσο για τα οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, όσο και για τα οχήματα που έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται από το έδαφος άλλου κράτους μέλους. Μπορεί να επιτραπεί η διενέργεια μόνο μη συστηματικών ελέγχων χωρίς διακρίσεις, στα πλαίσια ελέγχου που δεν αποσκοπεί αποκλειστικά στην επαλήθευση της ασφάλισης του αυτοκινήτου.

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 4 στοιχείο α) της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη επιτρέπεται να παρεκκλίνουν από τη γενική υποχρέωση της υποχρεωτικής ασφάλισης των οχημάτων όσον αφορά οχήματα που ανήκουν σε συγκεκριμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Σε περίπτωση ατυχημάτων που προκαλούνται από τα εν λόγω οχήματα, το ούτως παρεκκλινόν κράτος μέλος πρέπει να ορίσει αρχή ή οργανισμό που θα αποζημιώνει τις βλάβες που υφίστανται τα θύματα ατυχήματος που συμβαίνει σε άλλο κράτος μέλος. Το προαναφερόμενο άρθρο θα πρέπει να τροποποιηθεί προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι αποζημιώνονται δεόντως όχι μόνον τα θύματα ατυχημάτων που προκαλούν τα οχήματα αυτά στο εξωτερικό αλλά και τα θύματα ατυχημάτων που συμβαίνουν στο κράτος μέλος της συνήθους στάθμευσης του οχήματος, είτε αυτά κατοικούν στο έδαφος του είτε όχι. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε να γνωστοποιείται στην Επιτροπή προς δημοσίευση ο κατάλογος των προσώπων που εξαιρούνται από την υποχρεωτική ασφάλιση και οι αρχές και οι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για την αποζημίωση θυμάτων ατυχημάτων που προκαλούνται από τα οχήματα αυτά.

(8) Το άρθρο 4 στοιχείο β) της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ επιτρέπει σε κράτος μέλος να παρεκκλίνει από τη γενική υποχρέωση της υποχρεωτικής ασφάλισης για ορισμένα είδη οχημάτων ή για ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα. Στην περίπτωση αυτή, τα άλλα κράτη μέλη έχουν το

δικαίωμα να ζητούν, κατά την είσοδο εντός του εδάφους τους, έγκυρη πράσινη κάρτα ή σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης στα σύνορα, για να εξασφαλίζεται η αποζημίωση των θυμάτων τυχόν ατυχήματος που μπορεί να προκαλέσουν τα οχήματα αυτά στο έδαφός τους. Ωστόσο, καθόσον μετά την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας δεν μπορεί να διασφαλίζεται ότι τα οχήματα που διασχίζουν τα σύνορα καλύπτονται από ασφάλιση, δεν μπορεί να εξασφαλίζεται πλέον η αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων που προκαλούνται στο εξωτερικό. Επιπλέον, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η δέουσα αποζημίωση όχι μόνον των θυμάτων ατυχημάτων που προκαλούν τα οχήματα αυτά στο εξωτερικό αλλά και στο κράτος μέλος συνήθους στάθμευσης του οχήματος. Γι' αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τα θύματα ατυχημάτων που προκαλούν τα οχήματα αυτά κατά τον ίδιο τρόπο με τα θύματα ατυχημάτων που προκαλούν ανασφάλιστα οχήματα. Πράγματι, όπως προβλέπει η οδηγία 84/5/ΕΟΚ, η αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων που προξενούν ανασφάλιστα οχήματα θα πρέπει να καταβάλλεται από το σχετικό οργανισμό του κράτους μέλους όπου συμβαίνει το ατύχημα. Σε περίπτωση αποζημίωσης θυμάτων ατυχημάτων προξενούμενων από οχήματα που εμπίπτουν στην παρέκκλιση, ο οργανισμός αποζημιώσεων θα πρέπει να έχει αξίωση κατά του οργανισμού του κράτους μέλους στο οποίο σταθμεύει συνήθως το όχημα. Μετά πενταετία από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει, εφόσον χρειασθεί, με βάση την εμπειρία από την εφαρμογή της παρέκκλισης αυτής, να υποβάλει προτάσεις με σκοπό την αντικατάσταση ή την κατάργησή της. Θα πρέπει να απαλειφθεί και η αντίστοιχη διάταξη της οδηγίας 2000/26/ΕΚ.

(9) Προκειμένου να αποσαφηνισθεί το πεδίο εφαρμογής των οδηγιών για την ασφάλιση οχημάτων, σε συμμόρφωση με το άρθρο 299 της συνθήκης, θα πρέπει να διαγραφεί η αναφορά στο μη ευρωπαϊκό έδαφος κράτους μέλους στο άρθρο 6 και στο άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

(10) Σημαντικό στοιχείο που διασφαλίζει την προστασία των θυμάτων, είναι η υποχρέωση των κρατών μελών να εγγυώνται την ασφαλιστική κάλυψη τουλάχιστον ορισμένων ελάχιστων ποσών. Τα ελάχιστα ποσά που προβλέπει η οδηγία 84/5/ΕΟΚ θα πρέπει όχι μόνο να προσαρμοσθούν ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός, αλλά και να αυξηθούν σε πραγματικούς όρους για να βελτιωθεί η προστασία των θυμάτων. Το ελάχιστο ποσό κάλυψης για σωματική βλάβη πρέπει να υπολογίζεται έτσι ώστε να καταβάλλεται πλήρης και δίκαιη αποζημίωση σε όλα τα θύματα που έχουν υποστεί πολύ σοβαρές βλάβες, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη τη χαμηλή συχνότητα ατυχημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα πολλαπλά θύματα και τον μικρό αριθμό θυμάτων που υφίστανται πολύ σοβαρές βλάβες κατά τη διάρκεια του ίδιου ατυχήματος. Λογικό και κατάλληλο ποσό είναι το ελάχιστο ποσό κάλυψης 1000000 ευρώ ανά θύμα και 5000000 ευρώ ανά αξίωση, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων. Προς διευκόλυνση της εισαγωγής αυτών των ελάχιστων ποσών, θα πρέπει να προβλεφθεί πενταετής μεταβατική περίοδος από την ημερομηνία εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αυξήσουν τα ποσά τουλάχιστον έως το ήμισυ των επιπέδων εντός τριάντα μηνών από την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας.

(11) Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι η αξία του ελάχιστου ποσού της κάλυψης δεν θα ελαττώνεται με την πάροδο του χρόνου, θα πρέπει να θεσπισθεί ρήτρα περιοδικής αναθεώρησης, χρησιμοποιώντας ως σημείο αναφοράς τον ευρωπαϊκό δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕΔΤΚ) που δημοσιεύει η Eurostat, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 1995, για τη θέσπιση εναρμονισμένων δεικτών τιμών καταναλωτή [8]. Θα πρέπει να καθορισθούν οι διαδικαστικοί κανόνες που ρυθμίζουν την εν λόγω αναθεώρηση.

(12) Η οδηγία 84/5/ΕΟΚ με την οποία επιτρέπεται στα κράτη μέλη, για λόγους πρόληψης της απάτης, να περιορίζουν ή να αποκλείουν την παρέμβαση του οργανισμού αποζημίωσης σε περίπτωση που οι υλικές ζημιές προκλήθηκαν από όχημα αγνώστων στοιχείων, μπορεί να εμποδίσει, σε ορισμένες περιπτώσεις, τη νόμιμη αποζημίωση θυμάτων. Αυτή η δυνατότητα περιορισμού ή αποκλεισμού της αποζημίωσης, βάσει του ότι το όχημα είναι αγνώστων στοιχείων, δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο οργανισμός έχει

καταβάλει αποζημίωση για σημαντικές σωματικές βλάβες σε θύμα του ίδιου ατυχήματος κατά το οποίο προκλήθηκαν οι υλικές ζημιές. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν ίδια συμμετοχή του θύματος που υπέστη τις υλικές ζημιές μέχρι ορίου όχι ανώτερου από το οριζόμενο στην εν λόγω οδηγία. Οι προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό των σωματικών βλαβών ως σημαντικών καθορίζονται από την εθνική νομοθεσία ή από τις διοικητικές διατάξεις του κράτους μέλους στο οποίο συμβαίνει το ατύχημα. Κατά τον καθορισμό των προϋποθέσεων αυτών, τα κράτη μέλη μπορούν να λάβουν υπόψη, μεταξύ άλλων, το αν η σωματική βλάβη απαιτήσε νοσοκομειακή περίθαλψη.

(13) Με την οδηγία 84/5/ΕΟΚ παρέχεται επί του παρόντος στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επιτρέπουν, σε περίπτωση υλικών ζημιών που προκαλούνται από ανασφάλιστα οχήματα, ορισμένα ποσά με τα οποία επιβαρύνεται το θύμα μέχρι ορισμένου ανωτάτου ορίου. Η εν λόγω δυνατότητα περιορίζει αδικαιολόγητα την προστασία των θυμάτων και δημιουργεί διάκριση έναντι των θυμάτων άλλων ατυχημάτων, και, ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει πλέον να επιτρέπεται.

(14) Η δεύτερη οδηγία 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1988, για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής, και τη θέσπιση των διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών [9], θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε τα υποκαταστήματα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων να μπορούν να καθίστανται αντιπρόσωποι όσον αφορά τις δραστηριότητες ασφάλισης αυτοκινήτων, όπως συμβαίνει ήδη για άλλες ασφαλιστικές υπηρεσίες εκτός της ασφάλισης αυτοκινήτων.

(15) Σημαντικό επίτευγμα της ισχύουσας νομοθεσίας είναι ότι η ασφαλιστική κάλυψη περιλαμβάνει όλους τους επιβάτες του οχήματος. Ο στόχος αυτός θα διακυβευόταν εάν η εθνική νομοθεσία ή οποιαδήποτε ρήτρα ασφαλιστήριου συμβολαίου απέκλειε τους επιβάτες από την ασφαλιστική κάλυψη, επειδή γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι ο οδηγός του οχήματος ήταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή άλλης ουσίας που προκαλεί μέθη κατά τον χρόνο του ατυχήματος. Ο επιβάτης συνήθως δεν είναι σε θέση να αξιολογεί δεόντως το επίπεδο μέθης του οδηγού. Ο στόχος της αποτροπής των οδηγών από το να οδηγούν υπό την επήρεια μεθυστικών ουσιών δεν επιτυγχάνεται περιορίζοντας την ασφαλιστική κάλυψη των επιβατών που είναι θύματα τροχαίων ατυχημάτων. Η κάλυψη των επιβατών αυτών στο πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφάλισης του αυτοκινήτου δεν προδικάζει την ευθύνη που μπορεί να έχουν βάσει της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας ούτε το επίπεδο της επιδικαζόμενης αποζημίωσης σε συγκεκριμένο ατύχημα.

(16) Οι σωματικές βλάβες και οι υλικές ζημιές που υφίστανται πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων, οι οποίοι είναι συνήθως το ασθενέστερο μέρος σε ατύχημα, θα πρέπει να καλύπτονται από την υποχρεωτική ασφάλιση του αυτοκινήτου που εμπλέκεται στο ατύχημα, για το οποίο δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο. Η διάταξη αυτή δεν προδικάζει το θέμα της αστικής ευθύνης ή το επίπεδο της χορηγούμενης αποζημίωσης σε ένα συγκεκριμένο ατύχημα, βάσει της εθνικής νομοθεσίας.

(17) Ορισμένοι ασφαλιστές εισάγουν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ρήτρες που προβλέπουν ότι η σύμβαση δεν ισχύει αν το όχημα παραμένει εκτός του κράτους μέλους ταξινόμησης επί περισσότερο από συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Η πρακτική αυτή αντιβαίνει στην αρχή που θεσπίζει η οδηγία 90/232/ΕΟΚ, σύμφωνα με την οποία η υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτου θα πρέπει να καλύπτει, με βάση ένα και μόνο ασφαλιστρο, το σύνολο του εδάφους της Κοινότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να ορισθεί ότι η ασφαλιστική κάλυψη εξακολουθεί να ισχύει καθ' όλο το χρονικό διάστημα της σύμβασης, ανεξάρτητα από το αν το όχημα παραμένει σε άλλο κράτος μέλος επί ορισμένο χρονικό διάστημα, χωρίς αυτό να θίγει τις υποχρεώσεις που προκύπτουν από τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών όσο αφορά την ταξινόμηση των οχημάτων.

(18) Θα πρέπει να αναληφθούν ενέργειες για τη διευκόλυνση της ασφαλιστικής κάλυψης των οχημάτων που εισάγονται από ένα κράτος μέλος σε άλλο, ακόμη και αν το αυτοκίνητο δεν έχει

ακόμη ταξινομηθεί στο κράτος μέλος προορισμού. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να προβλέπεται προσωρινή παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα βάσει του οποίου καθορίζεται το κράτος μέλος όπου ευρίσκεται ο κίνδυνος. Επί χρονικό διάστημα τριάντα ημερών από την ημερομηνία παράδοσης, διάθεσης ή αποστολής του αυτοκινήτου στον αγοραστή, κράτος μέλος προορισμού θα πρέπει να θεωρείται το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται ο κίνδυνος.

(19) Όποιος επιθυμεί να συνάψει νέα σύμβαση ασφάλισης αυτοκινήτου με άλλον ασφαλιστή θα πρέπει να είναι σε θέση να δικαιολογήσει το ιστορικό των ατυχημάτων και απαιτήσεων του στο πλαίσιο της παλαιάς σύμβασης. Ο ασφαλιζόμενος θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να ζητεί ανά πάσα στιγμή βεβαίωση σχετικά με τις αξιώσεις αποζημίωσης τρίτων που αφορούν το όχημα ή τα οχήματα που καλύπτονταν από αυτή την ασφαλιστική σύμβαση τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας της συμβατικής σχέσης, ή την απουσία τέτοιων αξιώσεων. Η ασφαλιστική επιχείρηση ή ο οργανισμός που, ενδεχομένως, έχει οριστεί από το κράτος μέλος για την παροχή υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ή για τη χορήγηση αυτών των βεβαιώσεων θα πρέπει να χορηγεί τη βεβαίωση αυτή στον συμβαλλόμενο εντός δεκαπέντε ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης.

(20) Για την εξασφάλιση της δέουσας προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να επιτρέπουν στις ασφαλιστικές εταιρείες να αντιτάσσουν ίδια συμμετοχή κατά του ζημιωθέντος από ατύχημα.

(21) Το δικαίωμα να επικαλείται την ασφαλιστική σύμβαση και να στρέφεται ευθέως κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης έχει μεγάλη σημασία για την προστασία του θύματος τροχαίου ατυχήματος. Η οδηγία 2000/26/EK προβλέπει ήδη για τα θύματα ατυχημάτων που συμβαίνουν σε ένα κράτος μέλος, εκτός του κράτους μέλους διαμονής του ζημιωθέντος, και τα οποία προκαλούνται από τη χρήση οχημάτων που είναι ασφαλισμένα και έχουν συνήθη στάθμευση σε ένα κράτος μέλος, το δικαίωμα ευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπεύθυνου. Προκειμένου να διευκολύνεται ο αποτελεσματικός και ταχύς διακανονισμός των απαιτήσεων και να αποφεύγονται όσο το δυνατόν οι δαπανηροί δικαστικοί αγώνες, το εν λόγω δικαίωμα θα πρέπει να επεκτείνεται στα θύματα οποιουδήποτε τροχαίου ατυχήματος.

(22) Για την ενίσχυση της προστασίας όλων των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, η διαδικασία αιτιολογημένης προσφοράς αποζημίωσης που προβλέπει η οδηγία 2000/26/EK θα πρέπει να επεκταθεί σε όλα τα είδη τροχαίων ατυχημάτων. Η ίδια αυτή διαδικασία θα πρέπει επίσης να εφαρμόζεται, τηρουμένων των αναλογιών, στις περιπτώσεις στις οποίες το ατύχημα διακανονίζεται από το σύστημα εθνικών γραφείων ασφαλίσεως που προβλέπει η οδηγία 72/166/EOK.

(23) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επιδίωξη αποζημίωσης εκ μέρους του ζημιωθέντος, τα κέντρα πληροφοριών που ιδρύονται σύμφωνα με την οδηγία 2000/26/EK δεν θα πρέπει να περιορίζονται στην παροχή πληροφοριών σχετικά με τα ατυχήματα που καλύπτει η εν λόγω οδηγία, αλλά θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν τις ίδιες πληροφορίες για κάθε τροχαίο ατύχημα.

(24) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 σε συνδυασμό με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με τη δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις [10], οι ζημιωθέντες δύνανται να ασκήσουν αγωγή κατά του ασφαλιστή αστικής ευθύνης στο κράτος μέλος της κατοικίας τους.

(25) Δεδομένου ότι η οδηγία 2000/26/EK θεσπίσθηκε πριν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 44/2001, ο οποίος αντικατέστησε τη σύμβαση των Βρυξελλών, της 27ης Σεπτεμβρίου 1968, επί του ίδιου θέματος, για ορισμένα κράτη μέλη, θα πρέπει να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως η παραπομπή, στο κείμενο της εν λόγω οδηγίας, στην προαναφερόμενη σύμβαση.

(26) Συνεπώς, οι οδηγίες 72/166/EOK, 84/5/EOK, 88/357/EOK και 90/232/EOK του Συμβουλίου, καθώς και η οδηγία 2000/26/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποίηση της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ

Η οδηγία 72/166/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 το σημείο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"— το έδαφος του κράτους του οποίου φέρει πινακίδα κυκλοφορίας το όχημα, ανεξάρτητα από το αν η πινακίδα του είναι μόνιμη ή προσωρινή, ή"

.

β) προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

"— εφόσον το αυτοκίνητο δεν φέρει πινακίδες κυκλοφορίας ή φέρει πινακίδες που δεν αντιστοιχούν ή δεν αντιστοιχούν πλέον στο όχημα, και εμπλέκεται σε ατύχημα, το έδαφος του κράτους στο οποίο συνέβη το ατύχημα, για τους σκοπούς της ικανοποίησης των αξιώσεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 πρώτη περίπτωση της παρούσας οδηγίας ή στο άρθρο 1 παράγραφος 4 της δεύτερης οδηγίας 84/5/ΕΟΚ, του Συμβουλίου, της 30ής Δεκεμβρίου 1983, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [11]."

.

2. Στο άρθρο 2 η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"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 μπορούν να διενεργούν μη συστηματικούς ελέγχους της ασφάλισης, εφόσον αυτοί δεν ενέχουν διακρίσεις και πραγματοποιούνται στο πλαίσιο ελέγχου που δεν έχει αποκλειστικό σκοπό τη διαπίστωση της ύπαρξης ασφάλισης"

3. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στο στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο:

i) η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος, που προβλέπει την παρέκκλιση λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει την καταβολή της αποζημιώσεως για ζημιές που προκλήθηκαν στο έδαφός του και στο έδαφος των άλλων κρατών μελών από οχήματα που ανήκουν στα πρόσωπα αυτά."

,

ii) η τελευταία πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Γνωστοποιεί στην Επιτροπή τον κατάλογο των προσώπων που εξαιρούνται από την υποχρεωτική ασφάλιση και τις αρχές ή τους οργανισμούς που ευθύνονται προς αποζημίωση. Η Επιτροπή δημοσιεύει τον κατάλογο."

.

β) Στο στοιχείο β) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα οχήματα που αναφέρονται στο παρόν σημείο, να αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο με τα οχήματα για τα οποία δεν έχει καλυφθεί η ασφαλιστική υποχρέωση που προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 1. Εν συνεχεία, ο

αρμοδιος για τις αποζημιώσεις οργανισμός του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη το ατύχημα, έχει αξίωση κατά του ταμείου εγγυήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα έχει συνήθη στάθμευση.

Μετά την παρέλευση πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για την τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [12], τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την υλοποίηση και την εφαρμογή στην πράξη του παρόντος σημείου. Μετά την εξέταση αυτών των εκθέσεων, η Επιτροπή υποβάλλει, αν συντρέχει λόγος, προτάσεις για την αντικατάσταση ή την κατάργηση αυτής της παρέκκλισης.

4. Στα άρθρα 6 και στο άρθρο 7 παράγραφος 1, η φράση "ή στο μη ευρωπαϊκό έδαφος κράτους μέλους" διαγράφεται.

Άρθρο 2

Τροποποίηση της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ

Το άρθρο 1 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"Άρθρο 1

1. Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει υποχρεωτικά και τις υλικές ζημιές και τις σωματικές βλάβες.

2. Με την επιφύλαξη μεγαλύτερων ποσών εγγύησης που ενδεχομένως ορίζουν τα κράτη μέλη, κάθε κράτος μέλος απαιτεί τα ελάχιστα ποσά υποχρεωτικής ασφάλισης να ανέρχονται:

α) σε περίπτωση σωματικής βλάβης, ελάχιστο ποσό κάλυψης 1000000 ευρώ για κάθε θύμα ή 5000000 ευρώ για κάθε αξίωση, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων·

β) σε περίπτωση υλικών ζημιών, σε 1000000 ευρώ για κάθε αξίωση, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θυμάτων.

Τα κράτη μέλη μπορούν, εφόσον απαιτείται, να ορίσουν μεταβατική περίοδο έως και πέντε ετών από την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για την τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων [13], για να προσαρμόσουν τα οικεία ελάχιστα ποσά κάλυψης στα ποσά που προβλέπει η παρούσα παράγραφος.

Τα κράτη μέλη που επιθυμούν να κάνουν χρήση της ως άνω προβλεπομένης μεταβατικής περιόδου ενημερώνουν την Επιτροπή και αναφέρουν τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

Εντός 30 μηνών από την ημερομηνία εφαρμογής της οδηγίας 2005/14/ΕΚ, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν αυξήσει τις εγγυήσεις τουλάχιστον έως το ήμισυ των επιπέδων που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο.

3. Κάθε πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2005/14/ΕΚ ή μετά τη λήξη οιασδήποτε μεταβατικής περιόδου κατά την παράγραφο 2, τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο εκείνη αναθεωρούνται σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό δείκτη τιμών καταναλωτή (ΕΔΤΚ), όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 1995, για τη θέσπιση εναρμονισμένων δεικτών τιμών καταναλωτή [14].

Τα ποσά προσαρμόζονται αυτομάτως, προσαυξανόμενα κατά το ποσοστό μεταβολής του ΕΔΤΚ για την αντίστοιχη περίοδο, δηλαδή τα πέντε έτη πριν την αναθεώρηση, και στρογγυλοποιούμενα προς τα άνω σε πολλαπλάσιο των 10000 ευρώ.

Η Επιτροπή ανακοινώνει τα προσαρμοσμένα ποσά στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το

Συμβούλιο και μεριμνά για τη δημοσίευσή τους στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης, τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Το πρώτο εδάφιο δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να προσδίδουν στην παρέμβαση του οργανισμού αυτού επικουρικό ή μη επικουρικό χαρακτήρα, ούτε το δικαίωμά τους να ρυθμίζουν τον διακανονισμό των αξιώσεων μεταξύ του οργανισμού αυτού και του υπευθύνου ή των υπευθύνων του ατυχήματος και των άλλων ασφαλιστών ή οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης που υποχρεούνται να αποζημιώσουν το θύμα για το ίδιο ατύχημα. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιτρέπουν στον οργανισμό να απαιτεί από το θύμα του ατυχήματος, προκειμένου να του καταβάλει την αποζημίωση, να αποδείξει, καθ' οιονδήποτε τρόπο, ότι ο υπεύθυνος αδυνατεί ή αρνείται να πληρώσει.

5. Το θύμα μπορεί σε κάθε περίπτωση να απευθύνεται απευθείας στον οργανισμό, ο οποίος, με βάση τις πληροφορίες που ζητεί και λαμβάνει από το θύμα, είναι υποχρεωμένος να του δίδει αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την καταβολή τυχόν αποζημίωσης.

Τα κράτη μέλη μπορούν, ωστόσο, να αποκλείουν από την παρέμβαση του οργανισμού αυτού τα πρόσωπα τα οποία επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα που προκάλεσε τη ζημία ή τη σωματική βλάβη, εφόσον ο οργανισμός μπορεί να αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το όχημα δεν ήταν ασφαλισμένο.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν ή να αποκλείουν την παρέμβαση του οργανισμού αυτού σε περίπτωση πρόκλησης υλικών ζημιών από όχημα αγνώστων στοιχείων.

Ωστόσο, όταν ο οργανισμός έχει καταβάλει αποζημίωση για σοβαρές σωματικές βλάβες σε κάποιο θύμα του ίδιου ατυχήματος στο οποίο προκλήθηκαν υλικές ζημιές από όχημα αγνώστων στοιχείων, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αποκλείουν την καταβολή αποζημίωσης για υλικές ζημιές με την αιτιολογία ότι το όχημα ήταν αγνώστων στοιχείων. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ίδια συμμετοχή του θύματος που υπέστη τις υλικές ζημιές, μέχρι ανωτάτου ποσού 500 ευρώ.

Οι προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό των σωματικών βλαβών ως σημαντικών καθορίζονται σύμφωνα με τις νομοθετικές ή διοικητικές διατάξεις του κράτους μέλους στο οποίο συνέβη το ατύχημα. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν υπόψη, μεταξύ άλλων, το αν η σωματική βλάβη απαίτησε νοσοκομειακή περίθαλψη.

7. Κάθε κράτος μέλος εφαρμόζει τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις του κατά την καταβολή αποζημιώσεων από τον οργανισμό αυτό, με την επιφύλαξη κάθε άλλης πρακτικής ευνοϊκότερης για το θύμα.

Άρθρο 3

Τροποποίηση της οδηγίας 88/357/ΕΟΚ

Στο άρθρο 12α παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο της οδηγίας 88/357/ΕΟΚ, η δεύτερη πρόταση διαγράφεται.

Άρθρο 4

Τροποποίηση της οδηγίας 90/232/ΕΟΚ

Η οδηγία 90/232/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο μεταξύ του πρώτου και δευτέρου εδαφίου:

"Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι κάθε νομική διάταξη ή συμβατική ρήτρα ασφαλιστηρίου συμβολαίου η οποία αποκλείει έναν επιβάτη από την

ασφαλιστική κάλυψη λόγω του ότι γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή οποιασδήποτε άλλης ουσίας που προκαλεί μέθη κατά τον χρόνο του ατυχήματος, θα θεωρείται ανίσχυρη ως προς τις αξιώσεις που προβάλλει ο επιβάτης αυτός."

2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

"Άρθρο 1α

Η ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ καλύπτει τις σωματικές βλάβες και τις υλικές ζημιές που υπέστησαν πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι μη μηχανοκίνητοι χρήστες των δρόμων οι οποίοι, συνεπεία ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται μηχανοκίνητο όχημα, δικαιούνται αποζημίωση σύμφωνα με το εθνικό αστικό δίκαιο. Το παρόν άρθρο δεν προδικάζει ούτε την αστική ευθύνη ούτε το ποσό της αποζημίωσης."

3. Στο άρθρο 2 η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"— καλύπτουν, βάσει ενιαίου ασφαλιστρού, και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, ολόκληρο το έδαφος της Κοινότητας, περιλαμβανομένου και του χρονικού διαστήματος τυχόν παραμονής του οχήματος σε άλλα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια της σύμβασης, και"

4. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

"Άρθρο 4α

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 στοιχείο δ) δεύτερη περίπτωση της οδηγίας 88/357/ΕΟΚ [15], όταν όχημα αποστέλλεται από κράτος μέλος σε άλλο, κράτος στο οποίο βρίσκεται ο κίνδυνος θεωρείται το κράτος μέλος προορισμού, αμέσως μετά την αποδοχή της παράδοσης από τον αγοραστή για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών, ακόμη και αν το όχημα δεν έχει ταξινομηθεί επισήμως στο κράτος μέλος προορισμού.

2. Εφόσον το όχημα εμπλακεί σε ατύχημα κατά το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, χωρίς να είναι ασφαλισμένο, υπεύθυνος για την καταβολή της αποζημίωσης που προβλέπει το άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 84/5/ΕΟΚ είναι ο οργανισμός του κράτους μέλους προορισμού που αναφέρεται στο άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4β

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε ο συμβαλλόμενος να έχει το δικαίωμα να ζητεί ανά πάσα στιγμή βεβαίωση σχετικά με τις αξιώσεις αποζημίωσης τρίτων που αφορούν το όχημα ή τα οχήματα που καλύπτονταν από αυτή την ασφαλιστική σύμβαση τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας της συμβατικής σχέσης, ή την ανυπαρξία τέτοιων αξιώσεων. Η ασφαλιστική επιχείρηση ή ο οργανισμός που ενδεχομένως έχει οριστεί από το κράτος μέλος για την παροχή υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ή για τη χορήγηση αυτών των βεβαιώσεων, χορηγεί τη βεβαίωση αυτή στον συμβαλλόμενο εντός δεκαπέντε ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης.

Άρθρο 4γ

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις δεν αντιτάσσουν ίδια συμμετοχή κατά του ζημιωθέντος από ατύχημα όσον αφορά την ασφάλιση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

Άρθρο 4δ

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι ζημιωθέντες σε ατυχήματα που έχουν προκληθεί από όχημα το οποίο καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ να έχουν δικαίωμα απευθείας αγωγής κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του υπευθύνου.

Άρθρο 4ε

Τα κράτη μέλη καθιερώνουν τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 6 της οδηγίας 2000/26/ΕΚ [16] για το διακανονισμό αξιώσεων σχετικά με ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα καλυπτόμενα από ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

Στην περίπτωση ατυχημάτων που μπορούν να διακανονισθούν με το σύστημα των εθνικών γραφείων ασφαλίσεως που προβλέπονται στο άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη καθιερώνουν την ίδια διαδικασία με αυτήν του άρθρου 4 παράγραφος 6 της οδηγίας 2000/26/ΕΚ. Για τους σκοπούς της εφαρμογής αυτής της διαδικασίας, κάθε αναφορά σε ασφαλιστική επιχείρηση νοείται ως αναφορά στα εθνικά γραφεία ασφαλίσεως που ορίζονται στο άρθρο 1 σημείο 3 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ.

5. Στο άρθρο 5 η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεών τους που απορρέουν από την οδηγία 2000/26/ΕΚ, τα κέντρα πληροφοριών που ιδρύονται ή εγκρίνονται βάσει του άρθρου 5 της εν λόγω οδηγίας να παρέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο σε οποιοδήποτε εμπλεκόμενο μέρος σε τροχαίο ατύχημα που έχει προκληθεί από όχημα που καλύπτεται από ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 72/166/ΕΟΚ"

Άρθρο 5

Τροποποίηση της οδηγίας 2000/26/ΕΚ

Η οδηγία 2000/26/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Προστίθεται η ακόλουθη αιτιολογική σκέψη 16α:

"(16α) Κατά το άρθρο 11 παράγραφος 2 σε συνδυασμό με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις [17], ο ζημιωθής δύναται να ασκήσει αγωγή κατά του ασφαλιστή αστικής ευθύνης στο κράτος μέλος της κατοικίας του ενάγοντος.

2. Στο άρθρο 4 η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"8. Ο διορισμός αντιπροσώπου υπευθύνου για το διακανονισμό των ζημιών δεν συνιστά αφ' εαυτού άνοιγμα υποκαταστήματος κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο β) της οδηγίας 92/49/ΕΟΚ και ο αντιπρόσωπος που είναι υπεύθυνος για το διακανονισμό των ζημιών δεν θεωρείται εγκατάσταση κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 88/357/ΕΟΚ και, - ούτε κατά την έννοια της σύμβασης των Βρυξελλών, της 27ης Σεπτεμβρίου 1968, για την διεθνή δικαιοδοσία και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις θεωρείται εγκατάσταση [18] — όσον αφορά τη Δανία, - ούτε κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001 θεωρείται εγκατάσταση — όσον αφορά τα άλλα κράτη μέλη.

3. Στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) το σημείο 2 ii) διαγράφεται.

4. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

"Άρθρο 6α

Κεντρική μονάδα

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα ώστε να είναι εγκαίρως διαθέσιμα στα θύματα, στους ασφαλιστές ή στους νομίμους εκπροσώπους τους τα βασικά στοιχεία που απαιτούνται για τη διευθέτηση των αξιώσεων.

Τα βασικά αυτά στοιχεία πρέπει να υπάρχουν, εφόσον απαιτείται, σε ηλεκτρονική μορφή σε κεντρική μονάδα αποθήκευσης σε κάθε κράτος μέλος, και να διατίθενται στα ενδιαφερόμενα μέρη μετά από σχετικό αίτημα."

Άρθρο 6

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες, νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι τις 11 Ιουνίου 2007. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

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

Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, σύμφωνα με τη συνθήκη, να διατηρούν ή να θέτουν σε ισχύ διατάξεις οι οποίες είναι ευνοϊκότερες για τον ζημιωθέντα από τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία.

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κυριότερων διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 7

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 8

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 11 Μαΐου 2005.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. P. Borrell Fontelles

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

N. Schmit

[1] ΕΕ C 227 Ε της 24.9.2002, σ. 387.

[2] ΕΕ C 95 της 23.4.2003, σ. 45.

[3] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2003 (ΕΕ C 82 Ε της 1.4.2004, σ. 297), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Ιανουαρίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2005.

[4] ΕΕ L 103 της 2.5.1972, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 84/5/ΕΟΚ (ΕΕ L 8 της 11.1.1984, σ. 17).

[5] ΕΕ L 8 της 11.1.1984, σ. 17· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 90/232/ΕΟΚ (ΕΕ L 129 της 19.5.1990, σ. 33).

[6] ΕΕ L 129 της 19.5.1990, σ. 33.

[7] ΕΕ L 181 της 20.7.2000, σ. 65.

[8] EE L 257 της 27.10.1995, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

[9] EE L 172 της 4.7.1988, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/26/ΕΚ.

[10] EE L 12 της 16.1.2001, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2245/2004 (EE L 381 της 28.12.2004, σ. 10).

[11] EE L 8 της 11.1.1984, σ. 17."

[12] EE L 149 της 11.6.2005, σ. 14."

[13] EE L 149 της 11.6.2005, σ. 14.

[14] EE L 257 της 27.10.1995. σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 284 της 31.10.2003, σ. 1)"

[15] Δεύτερη οδηγία 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1988, για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την πρωτασφάλιση, εκτός της ασφάλειας ζωής, και τη θέσπιση των διατάξεων που σκοπό έχουν να διευκολύνουν την πραγματική άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (EE L 172 της 4.7.1988, σ. 1)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 181 της 20.7.2000, σ. 65).

[16] Οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (τέταρτη οδηγία για τις ασφάλειες αυτοκινήτων οχημάτων) (EE L 181 της 20.7.2000, σ. 65)"

[17] EE L 12 της 16.1.2001, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2245/2004 (EE L 381 της 28.12.2004, σ. 10)"

[18] EE C 27 της 26.1.1998, σ. 1 (παγιωμένη μορφή)."
