



Έγγραφο συνόδου

A8-0035/2019

28.1.2019

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

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

Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

Εισηγήτρια: Dita Charanzová

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

*	Διαδικασία διαβούλευσης
***	Διαδικασία έγκρισης
***I	Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
***II	Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
***III	Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης.)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης**Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες**

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που απαλείφονται σημαίνονται με το σύμβολο  ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	56
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ.....	59
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	75
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	76

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2018)0336),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C8-0211/2018),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 19ης Σεπτεμβρίου 2018¹,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών καθώς και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων (A8-0035/2019),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 1

¹ EE ...

(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 **δυννητικά 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.

(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 **δυννητικούς ζημιωθέντες λόγω** 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 **σημαντικές** επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των αγαθών και των οχημάτων, **και συνεπώς στην εσωτερική αγορά και στον χώρο Σένγκεν**. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της εσωτερικής αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Ένωσης στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

(Εάν εγκριθεί η παρούσα τροπολογία, θα πρέπει να συνταχθούν και άλλες αντίστοιχες τροπολογίες στις αιτιολογικές σκέψεις της παρούσας τροποποιητικής πράξης.)

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία επιδιώκει να διορθώσει μια παράλειψη που σημειώθηκε όταν συγχωνεύτηκαν όλες οι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων το 2009. Ορισμένα άρθρα περιλαμβάνουν τον όρο «θύμα» που θεωρείται ότι περιλαμβάνει μόνο τα άμεσα θύματα ενός ατυχήματος, ενώ άλλα άρθρα χρησιμοποιούν τον όρο «ζημιωθείς» που θεωρείται ότι περιλαμβάνει τόσο τα άμεσα όσο και τα έμμεσα θύματα (όπως τα μέλη της οικογένειας μετά από ένα θανατηφόρο ατύχημα). Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι καλύπτονται όλες οι δυννητικές αξιώσεις, θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε ολόκληρο το κείμενο ο όρος «ζημιωθείς/ζημιωθέντες». Πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ το «θύμα» δεν ορίζεται, ο όρος «ζημιωθείς» ορίζεται στο άρθρο 1.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

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

(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 **ζημιωθέντων λόγω** ατυχημάτων σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης, ελάχιστα υποχρεωτικά ποσά ασφαλιστικής κάλυψης, έλεγχοι ασφάλισης των οχημάτων από κράτη μέλη και η χρήση των βεβαιώσεων ιστορικού **αξιώσεων** των ασφαλισμένων από νέες ασφαλιστικές επιχειρήσεις. **Επιπλέον των τεσσάρων αυτών τομέων, για την καλύτερη προστασία των ζημιωθέντων, θα πρέπει να θεσπιστούν νέοι κανόνες για την ευθύνη στην περίπτωση ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται ρυμουλκούμενο ελκόμενο από μηχανοκίνητο όχημα.**

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

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

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

(3α) Ορισμένα αυτοκίνητα οχήματα, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τα segway είναι μικρότερα και, συνεπώς, είναι λιγότερο πιθανό να προκαλέσουν σημαντικές σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές σε σχέση με άλλα. Θα ήταν δυσανάλογο και μη ανθεκτικό στις μελλοντικές εξελίξεις να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103/ΕΚ, δεδομένου ότι αυτό θα επέβαλλε την υποχρέωση δαπανηρής και υπερβολικής ασφαλιστικής κάλυψης για τα εν λόγω οχήματα. Η κατάσταση αυτή θα υπονόμει επίσης την υιοθέτηση των εν λόγω οχημάτων και θα αποθάρρυνε την καινοτομία, παρόλο που δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα εν λόγω οχήματα θα μπορούσαν να προκαλέσουν ατυχήματα με ζημιωθέντες στην ίδια κλίμακα με άλλα οχήματα, όπως αυτοκίνητα ή φορτηγά. Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, οι απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να καλύπτουν εκείνα τα οχήματα που έχουν τη δυνατότητα να προκαλέσουν σημαντικές ζημιές σε μια διασυννοριακή κατάσταση. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να περιοριστεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103/ΕΚ στα οχήματα για τα οποία η Ένωση θεωρεί ότι πρέπει να πληρούνται απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας πριν από τη διάθεσή τους στην αγορά, δηλαδή τα οχήματα που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΕ.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 3 β (νέα)

(3β) Ωστόσο, είναι σημαντικό να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αποφασίζουν σε εθνικό επίπεδο το κατάλληλο επίπεδο προστασίας των μερών που ενδέχεται να ζημιωθούν από οχήματα πέραν εκείνων που υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΕ. Συνεπώς, είναι σημαντικό να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να διατηρούν ή να εισάγουν νέες υποχρεωτικές διατάξεις που να καλύπτουν την προστασία των χρηστών αυτών των άλλων τύπων οχημάτων, προκειμένου να προστατεύονται οι δυνητικοί ζημιωθέντες από τροχαίο ατύχημα. Όταν ένα κράτος μέλος επιλέγει να απαιτήσει τέτοια ασφαλιστική κάλυψη με τη μορφή υποχρεωτικής ασφάλισης, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την πιθανότητα να χρησιμοποιηθεί ένα όχημα σε μια διασυνοριακή κατάσταση και την ανάγκη προστασίας των δυνητικών ζημιωθέντων σε άλλο κράτος μέλος.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 γ (νέα)

(3γ) Είναι επίσης σκόπιμο να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103/ΕΚ τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για μηχανοκίνητο αθλητισμό, δεδομένου ότι τα οχήματα αυτά καλύπτονται γενικά από άλλες μορφές ασφάλισης αστικής ευθύνης και δεν υπόκεινται σε υποχρέωση ασφάλισης οχήματος όταν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αγώνες. Δεδομένου ότι η χρήση των οχημάτων αυτών περιορίζεται σε ελεγχόμενο δρόμο ή χώρο, η πιθανότητα ατυχήματος με μη συνδεδεμένα οχήματα ή πρόσωπα είναι επίσης περιορισμένη.

Ωστόσο, είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να διατηρούν ή να θεσπίζουν νέες υποχρεωτικές διατάξεις για την κάλυψη οχημάτων που συμμετέχουν σε εκδήλωση μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 ε (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3ε) Η χρήση οχήματος στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας θα πρέπει να περιλαμβάνει την κυκλοφορία οχήματος σε δημόσιους και ιδιωτικούς δρόμους. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει όλες τις ιδιωτικές οδούς, τους χώρους στάθμευσης ή κάθε άλλη ισοδύναμη ζώνη σε ιδιωτικό έδαφος όπου έχει πρόσβαση το ευρύ κοινό. Η χρήση οχήματος σε κλειστή περιοχή, όπου δεν είναι δυνατή η πρόσβαση από το ευρύ κοινό, δεν θα πρέπει να θεωρείται ως χρήση οχήματος στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας. Ωστόσο, όταν ένα όχημα χρησιμοποιείται στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας σε οποιοδήποτε σημείο και, συνεπώς, υπόκειται σε απαίτηση υποχρεωτικής ασφάλισης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να

διασφαλίζουν ότι το όχημα καλύπτεται από ασφαλιστήριο συμβόλαιο που περιλαμβάνει δυννητικούς ζημιωθέντες κατά τη διάρκεια της σύμβασης, ανεξάρτητα από το αν το όχημα χρησιμοποιείται στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας ή όχι κατά τη στιγμή του ατυχήματος, εκτός εάν το όχημα χρησιμοποιείται σε εκδήλωση μηχανοκίνητου αθλητισμού. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να περιορίσουν την ασφαλιστική κάλυψη που δεν συνδέεται με την οδική κυκλοφορία, όταν δεν υπάρχει εύλογη προσδοκία κάλυψης, όπως σε περίπτωση που ελκυστήρας εμπλέκεται σε ατύχημα όταν η κύρια λειτουργία του τη στιγμή του ατυχήματος δεν ήταν να χρησιμεύσει ως μέσο μεταφοράς αλλά να παραγάγει, ως μηχανήμα για την εκτέλεση εργασίας, την απαιτούμενη κινητήρια δύναμη.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 στ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3στ) Η χρήση οχήματος αποκλειστικά σε καταστάσεις μη οδικής κυκλοφορίας θα πρέπει να εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103/EK. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να απαιτούν ασφαλιστική κάλυψη για οχήματα που έχουν αποταξινομηθεί μόνιμα ή προσωρινά λόγω της αδυναμίας τους να χρησιμοποιηθούν ως μέσα μεταφοράς, επειδή, για παράδειγμα, βρίσκονται σε μουσείο ή σε στάδιο αποκατάστασης ή δεν έχουν χρησιμοποιηθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα για άλλο λόγο, όπως η εποχιακή χρήση.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Τα κράτη μέλη επί του παρόντος **δεν** διενεργούν ελέγχους ασφάλισης σε οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και σε οχήματα που έχουν συνήθη στάθμευση στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται στο έδαφός τους προερχόμενα από το έδαφος άλλου κράτους μέλους. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, **όπως η τεχνολογία αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας**, επιτρέπουν τον **διακριτικό** έλεγχο της ασφάλισης χωρίς την ακινητοποίηση των οχημάτων και, ως εκ τούτου, χωρίς να θίγεται η ελεύθερη κυκλοφορία 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, **διενεργούνται επίσης για οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος του κράτους μέλους που πραγματοποιεί τους ελέγχους**, δεν απαιτούν την ακινητοποίηση του οχήματος **και εφόσον πραγματοποιούνται με πλήρη σεβασμό των δικαιωμάτων, των ελευθεριών και των έννομων συμφερόντων του ενδιαφερόμενου**.

Τροπολογία

(4α) **Για να μπορεί να λειτουργήσει ένα τέτοιο σύστημα, πρέπει να υπάρχει ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ώστε να επιτρέπονται οι**

έλεγχοι της ασφάλισης των αυτοκινήτων οχημάτων ακόμη και αν το όχημα είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος. Αυτή η ανταλλαγή πληροφοριών, με βάση το υφιστάμενο σύστημα EUCARIS (το Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης), θα πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς να εισάγονται διακρίσεις, δεδομένου ότι όλα τα οχήματα θα πρέπει να υπόκεινται στον ίδιο έλεγχο. Οι τροποποιήσεις που εισάγονται με την παρούσα οδηγία θα έχουν περιορισμένο αντίκτυπο στις δημόσιες διοικήσεις δεδομένου ότι το συγκεκριμένο σύστημα ανταλλαγής υφίσταται ήδη και χρησιμοποιείται για την αντιμετώπιση τροχαίων παραβάσεων.

Αιτιολόγηση

Το τρέχον σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών EUCARIS θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τον έλεγχο των ασφαλίσεων.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) *Η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων, δηλαδή η χρήση αυτοκίνητου οχήματος χωρίς υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης αποτελεί εντεινόμενο πρόβλημα στην ΕΕ. Το κόστος που προκύπτει από την οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων υπολογίστηκε σε 870 εκατομμύρια EUR σε αξιώσεις για το σύνολο της Ένωσης. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων επηρεάζει αρνητικά μια σειρά ενδιαφερομένων μερών, μεταξύ άλλων τα θύματα ατυχημάτων, τους ασφαλιστές, τα εγγυητικά ταμεία και τους αντισυμβαλλόμενους σε ασφαλιστικές συμβάσεις αυτοκινήτων οχημάτων.*

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Σύμφωνα με τις αρχές αυτές, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να διατηρούν δεδομένα για διάστημα μεγαλύτερο από το χρονικό διάστημα που απαιτείται για να εξακριβωθεί κατά πόσον ένα όχημα διαθέτει έγκυρη ασφαλιστική κάλυψη. Όταν διαπιστώνεται ότι ένα όχημα διαθέτει κάλυψη, όλα τα δεδομένα που σχετίζονται με την εν λόγω επαλήθευση θα πρέπει να διαγράφονται. Όταν ένα σύστημα επαλήθευσης δεν είναι σε θέση να προσδιορίσει αν ένα όχημα είναι ασφαλισμένο, τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να διατηρούνται μόνο για μέγιστη περίοδο 30 ημερών ή έως ότου αποδειχθεί η έγκυρη ασφαλιστική κάλυψη του οχήματος, ανάλογα με το ποιο χρονικό διάστημα είναι συντομότερο. Όσον αφορά τα οχήματα για τα οποία έχει διαπιστωθεί ότι δεν διαθέτουν έγκυρη ασφαλιστική κάλυψη, είναι εύλογο να απαιτείται η διατήρηση των εν λόγω δεδομένων έως ότου ολοκληρωθούν οποιεσδήποτε διοικητικές ή δικαστικές διαδικασίες και το όχημα καλυφθεί από έγκυρο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Αιτιολόγηση

Η σάρωση των οχημάτων θα επιτρέψει στις κυβερνήσεις να παρακολουθούν την κυκλοφορία των προσώπων. Αυτό μπορεί να αποτελεί παραβίαση της ιδιωτικότητάς τους. Το δικαίωμα ιδιωτικότητας θα πρέπει να αφαιρείται μόνο για θεμιτούς λόγους. Ένας τέτοιος λόγος θα μπορούσε να είναι όταν διαπιστώνεται ότι ένα όχημα δεν διαθέτει την απαιτούμενη ασφάλιση. Ωστόσο, για τα οχήματα που έχουν αποδείξει ότι καλύπτονται από ασφάλιση αυτοκινήτων (τα λεγόμενα οχήματα «no hit»), η εν λόγω καταγραφή δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για οποιονδήποτε άλλο λόγο και θα πρέπει να διαγράφεται εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Αυτός ο χρόνος διατήρησης θα πρέπει να είναι περιορισμένος και να καθορίζεται στη νομοθεσία, σύμφωνα με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ όπως η οδηγία e-Call.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(7) Για την αποτελεσματική και αποδοτική προστασία των **ζημιωθέντων** λόγω τροχαίων ατυχημάτων, **θα** πρέπει πάντα να **καταβάλλονται στους ζημιωθέντες τα ποσά που τους οφείλονται ως αποζημίωση** για τις σωματικές βλάβες ή τις υλικές ζημιές που υφίστανται, ανεξαρτήτως του αν η ασφαλιστική επιχείρηση του υπεύθυνου μέρους είναι φερέγγυα ή όχι. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συστήσουν ή να ορίσουν οργανισμό, ο οποίος θα χορηγεί **αμελλητί** αρχική αποζημίωση, **τουλάχιστον μέχρι το όριο της ασφαλιστικής υποχρέωσης που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/103/EK ή τα όρια εγγύησης που ορίζει το κράτος μέλος, αν είναι υψηλότερα,** 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 και η αίτηση αυτή τελεί ακόμα υπό εξέταση.

Αιτιολόγηση

Παρά το γεγονός ότι θα πρέπει να εμποδίζεται ένα άτομο να προβάλει πολλαπλές αξιώσεις αποζημίωσης από διαφορετικούς οργανισμούς αποζημίωσης, δεν υπάρχει λόγος να εμποδίζονται οι εν λόγω αξιώσεις αν στρέφονται κατά της αφερέγγυας εταιρείας. Υπάρχουν

πολλοί λόγοι για τους οποίους ένα άτομο μπορεί να καταθέσει αγωγή εναντίον αφερέγγυας εταιρείας, πέραν του ό,τι καλύπτεται από την ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη αυτοκινήτων. Ταυτόχρονα, οι υποθέσεις αφερεγγυότητας ενδέχεται να χρειαστούν πολλά χρόνια πριν από τη λήψη τελικής απόφασης. Συνεπώς, δεν θα πρέπει να απαιτείται από ένα θύμα ατυχήματος να περιμένει για την αποζημίωση. Ασφαλώς, τα κράτη μέλη μπορούν να επιδιώξουν την ανάκτηση του εν λόγω ποσού αποζημίωσης από οποιαδήποτε επιδίκαση αποζημίωσης βάσει δικαστικής απόφασης.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(8) Η γνησιότητα του ιστορικού αξιώσεων των ασφαλισμένων που επιθυμούν να συνάψουν νέα ασφαλιστήρια συμβόλαια με ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εξακριβώνεται εύκολα προκειμένου να διευκολύνεται η αναγνώριση του εκάστοτε ιστορικού αξιώσεων κατά τη σύναψη νέου ασφαλιστήριου συμβολαίου. Προκειμένου να απλουστευτούν η επαλήθευση και η εξακρίβωση της γνησιότητας των βεβαιώσεων του ιστορικού αξιώσεων, είναι σημαντικό το περιεχόμενο και η μορφή της βεβαίωσης του εκάστοτε ιστορικού αξιώσεων να είναι κοινά σε όλα τα κράτη μέλη. Επιπλέον, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που λαμβάνουν υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων 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.

Επιπρόσθετα, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να θεωρούν μια βεβαίωση από άλλο κράτος μέλος ισότιμη με εγχώρια βεβαίωση και να εφαρμόζουν τυχόν διαθέσιμες εκπτώσεις σε έναν κατά τα άλλα πανομοιότυπο δυννητικό πελάτη και τις εκπτώσεις που απαιτούνται από την εθνική νομοθεσία ενός κράτους μέλους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να

παραμένουν ελεύθερα να θεσπίζουν εθνική νομοθεσία για τα συστήματα bonus-malus, δεδομένου ότι τα συστήματα αυτά έχουν εθνικό χαρακτήρα, χωρίς κανένα διασυνοριακό στοιχείο και, ως εκ τούτου, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η λήψη αποφάσεων όσον αφορά τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να εξακολουθήσει να εναπόκειται στα κράτη μέλη. 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.

Αιτιολόγηση

Οι ασφαλιστές όχι μόνο δεν θα πρέπει να εισάγουν διακρίσεις και να προσανξάνουν τα ασφάλιστρα των αλλοδαπών οδηγών ή των επαναπατριζόμενων ημεδαπών οδηγών, αλλά θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τη βεβαίωση ως ισότιμη με εγχώρια βεβαίωση και να εφαρμόζουν τυχόν εκπτώσεις που είναι διαθέσιμες σε έναν κατά τα άλλα πανομοιότυπο δυνητικό πελάτη και τις εκπτώσεις που απαιτούνται από τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους. Το κατά πόσον ένα κράτος μέλος επιθυμεί να θεσπίσει εθνική νομοθεσία για τα συστήματα «bonus-malus» παραμένει εθνική αρμοδιότητα. Τα συστήματα αυτά έχουν εθνικό χαρακτήρα χωρίς κανένα διασυνοριακό στοιχείο, πέραν του ότι πρέπει να εφαρμόζονται εξίσου σε όλους σε μία ενιαία επικράτεια.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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

διαγράφεται

και του Συμβουλίου²⁰.

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).

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Προκειμένου να εφαρμόζεται πλήρως η χρήση της βεβαίωσης ιστορικού αξιώσεων κατά τον υπολογισμό των ασφαλιστρών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη συμμετοχή ασφαλιστικών επιχειρήσεων σε διαφανή εργασία σύγκρισης τιμών.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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**

(10) **Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τον καθορισμό του περιεχομένου και της μορφής των βεβαιώσεων ιστορικού αξιώσεων.** Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα ελάχιστα ποσά **κάλυψης της ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων** ευθυγραμμίζονται με την εξέλιξη της οικονομικής πραγματικότητας, (και δεν υφίστανται διάβρωση με την πάροδο του

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.

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 **εν λόγω ελάχιστων ποσών, καθώς και τον προσδιορισμό των διαδικαστικών καθηκόντων και των διαδικαστικών υποχρεώσεων** των οργανισμών που έχουν συσταθεί ή στους οποίους έχει ανατεθεί η παροχή αποζημιώσεων δυνάμει του άρθρου 10α **της οδηγίας 2009/103/EK** 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 **της 13ης Απριλίου 2016** για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου^{1α}. 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.

^{1α} **EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.**

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της λειτουργίας της οδηγίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την εφαρμογή της οδηγίας, λαμβάνοντας

Τροπολογία

(11) Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της λειτουργίας της οδηγίας **2009/103/EK**, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την εφαρμογή της **εν λόγω**

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.

οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των **ζημιωθέντων**, 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.

Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να παρακολουθεί και να επανεξετάζει την οδηγία 2009/103/EK υπό το φως των τεχνολογικών εξελίξεων, συμπεριλαμβανομένης της αυξημένης χρήσης αυτόνομων και ημιαυτόνομων οχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται ότι εξακολουθεί να εξυπηρετεί τον σκοπό της, δηλαδή να προστατεύει τους δυνητικούς ζημιωθέντες από ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται αυτοκίνητα οχήματα. Θα πρέπει επίσης να αναλύσει το σύστημα ευθύνης των ελαφρών οχημάτων υψηλής ταχύτητας, και να εξετάσει τη δυνατότητα καθιέρωσης ενός συστήματος bonus-malus σε επίπεδο Ένωσης.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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 αφερέγγυες, είναι αδύνατο να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορούν αντίθετα, λόγω των επιπτώσεών τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης,

Τροπολογία

(12) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, που αφορούν κυρίως την παροχή ίσης ελάχιστης προστασίας **στους ζημιωθέντες λόγω** τροχαίων ατυχημάτων σε όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, τη διασφάλιση της προστασίας **τους** στις περιπτώσεις στις οποίες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις καθίστανται αφερέγγυες, **και τη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης κατά την επαλήθευση της γνησιότητας βεβαιώσεων ιστορικού αξιώσεων από ασφαλιστές για**

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 ιδίου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

μελλοντικούς ασφαλισμένους που διασχίζουν τα εσωτερικά σύνορα της Ένωσης, είναι αδύνατο να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορούν αντίθετα, λόγω των επιπτώσεών τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Προκειμένου να προωθηθεί μια συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τους ζημιωθέντες λόγω ατυχημάτων στις περιπτώσεις που ένα αυτοκίνητο όχημα χρησιμοποιείται ως όπλο για τη διάπραξη βίαιου εγκλήματος ή τρομοκρατικής ενέργειας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο οργανισμός αποζημίωσής τους που συστάθηκε ή εξουσιοδοτήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2009/103/EK χειρίζεται όλες τις αξιώσεις που προκύπτουν από τέτοιου είδους εγκλήματα ή ενέργειες.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-1) Ο όρος «θύμα» αντικαθίσταται από τον όρο «ζημιωθείς» και ο όρος «θύματα» αντικαθίσταται από τον όρο

«ζημιωθέντες», σε όλη την οδηγία.

(Η τελική ακριβής διατύπωση του «ζημιωθέντος» πρέπει να προσδιορίζεται κατά περίπτωση, με βάση τις γραμματικές ανάγκες, και η έγκριση αυτής της τροπολογίας θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία περαιτέρω αντίστοιχων τροποποιήσεων της τροποποιημένης οδηγίας.)

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία επιδιώκει να διορθώσει μια παράλειψη που σημειώθηκε όταν συγχωνεύτηκαν όλες οι οδηγίες για την ασφάλιση των αυτοκινήτων το 2009. Ορισμένα άρθρα περιλαμβάνουν τον όρο «θύμα» που θεωρείται ότι περιλαμβάνει μόνο τα άμεσα θύματα ενός ατυχήματος, ενώ άλλα άρθρα χρησιμοποιούν τον όρο «ζημιωθείς» που θεωρείται ότι περιλαμβάνει τόσο τα άμεσα όσο και τα έμμεσα θύματα (όπως τα μέλη της οικογένειας μετά από ένα θανατηφόρο ατύχημα). Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι καλύπτονται όλες οι δυνητικές αξιώσεις, θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε ολόκληρο το κείμενο ο όρος «ζημιωθείς/ζημιωθέντες». Πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ το «θύμα» δεν ορίζεται, ο όρος «ζημιωθείς» ορίζεται στο άρθρο 1.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.»

Τροπολογία

1α. «κυκλοφορία οχήματος»: οποιαδήποτε χρήση οχήματος **στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας**, η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του **οχήματος ως μέσου μεταφοράς τη στιγμή του ατυχήματος**, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών του οχήματος και ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν το όχημα είναι ακινητοποιημένο ή κινείται•

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 2 – παράγραφοι 1 α και 1 β (νέες)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Στο άρθρο 2 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

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

Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση στο πλαίσιο της συμμετοχής σε ανταγωνιστική αθλητική δραστηριότητα ή σε σχετικές αθλητικές δραστηριότητες εντός κλειστής περιοχής.

** Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/EK (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).*

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

****Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013,*

για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).»

Αιτιολόγηση

While the inclusion of non-type approved vehicles might increase insurance coverage, it will also dissuade the uptake of alternative vehicles, like e-bikes, which are better for the environment. Moreover, most non-type approved vehicles are small in size and therefore the chance of significant damage to persons or property is limited. Other forms of liability insurance than Motor Insurance should cover these non-type approved vehicles. Motor Sports are generally covered by other forms of insurance. The addition of MID requirements would only add an additional cost. Insurance companies might also shift the risks of sporting events into the premiums of normal vehicle users. This would have a negative effect on consumers, while bring limited benefits in terms of potential accident victims. The exclusion should not prevent from individuality requiring equivalent insurance coverage at Member State level.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 3 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Στο άρθρο 3, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, όταν ένα όχημα απαιτείται να διαθέτει ασφάλιση δυνάμει της πρώτης παραγράφου, η ασφάλιση είναι επίσης έγκυρη και καλύπτει ζημιωθέντες σε περίπτωση ατυχημάτων που συμβαίνουν:

α) όταν το όχημα κυκλοφορεί και δεν χρησιμοποιείται σύμφωνα με την κύρια λειτουργία του· και

β) εκτός της χρήσης του οχήματος στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας.

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν περιορισμούς σχετικά με την ασφαλιστική κάλυψη όσον αφορά τη χρήση του οχήματος εκτός του πλαισίου της οδικής κυκλοφορίας όπως αναφέρεται στην πέμπτη παράγραφο

στοιχείο β). Η παρούσα διάταξη χρησιμοποιείται κατ' εξαίρεση και μόνο όταν είναι αναγκαίο, όταν τα κράτη μέλη θεωρούν ότι η εν λόγω κάλυψη θα υπερέβαινε το εύλογα αναμενόμενο από μια ασφάλιση αυτοκινήτου. Η παρούσα διάταξη δεν μπορεί ποτέ να χρησιμοποιείται για την καταστρατήγηση των αρχών και των κανόνων που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.»

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

β) αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου συστήματος ελέγχων στην εθνική επικράτεια **που διενεργούνται επίσης όσον αφορά οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος του κράτους μέλους που διενεργεί τον έλεγχο,** και δεν προϋποθέτουν την ακινητοποίηση του

οχήματος.

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Για τους σκοπούς της διενέργειας ελέγχων ασφάλισης, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, ένα κράτος μέλος παρέχει στα άλλα κράτη μέλη πρόσβαση στα ακόλουθα εθνικά δεδομένα σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, καθώς και την εξουσία να διεξάγουν σχετικές αυτοματοποιημένες αναζητήσεις:

α) δεδομένα σχετικά με το κατά πόσον ένα όχημα καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση·

β) δεδομένα που αφορούν τους ιδιοκτήτες ή κατόχους του οχήματος που σχετίζονται με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που υπέχουν σύμφωνα με το άρθρο 3.

Η πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα χορηγείται μέσω των εθνικών σημείων επαφής των κρατών μελών, τα οποία ορίζονται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413.*

** Οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L 68 της 13.3.2015, σ. 9).*

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β. Κατά τη διεξαγωγή αναζήτησης υπό μορφή εξερχόμενης αίτησης, το εθνικό σημείο επαφής του κράτους μέλους που διενεργεί έλεγχο ασφάλισης χρησιμοποιεί τον πλήρη αριθμό ταξινόμησης. Οι αναζητήσεις αυτές διεξάγονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο κεφάλαιο 3 του παραρτήματος της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ*. Το κράτος μέλος που διενεργεί έλεγχο ασφάλισης χρησιμοποιεί τα δεδομένα που έχει συλλέξει για να διαπιστώσει κατά πόσον ένα όχημα καλύπτεται από έγκυρη υποχρεωτική ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3 της παρούσας οδηγίας.

***Απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουνίου 2008, για την εφαρμογή της απόφασης 2008/615/ΔΕΥ σχετικά με την αναβάθμιση της διασυνοριακής συνεργασίας, ιδίως όσον αφορά την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διασυνοριακού εγκλήματος (ΕΕ L 210 της 6.8.2008, σ. 12).**

Αιτιολόγηση

Η ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις ασφαλίσεις είναι απαραίτητη για την επίτευξη του κύριου στόχου της παρούσας οδηγίας, δηλαδή τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών και την άρση των εμποδίων για την ορθή λειτουργία μιας ολοκληρωμένης αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων. Επιπλέον, θα πρέπει να χρησιμοποιείται το υφιστάμενο σύστημα EUCARIS που καθορίζεται στην απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου προκειμένου να διασφαλιστεί ότι μπορεί όντως να πραγματοποιηθεί η εν λόγω ανταλλαγή πληροφοριών.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1γ. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την ασφάλεια και την προστασία των διαβιβαζόμενων δεδομένων, κατά το δυνατόν με τη χρήση υφιστάμενων εφαρμογών λογισμικού όπως αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 15 της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ και των τροποποιημένων εκδόσεων αυτών των εφαρμογών λογισμικού, σύμφωνα με το κεφάλαιο 3 του παραρτήματος της απόφασης 2008/616/ΔΕΥ. Οι τροποποιημένες εκδόσεις των εφαρμογών λογισμικού προβλέπουν τόσο την επιγραμμική ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο όσο και την ανταλλαγή δεδομένων κατά δέσμες, η δεύτερη από τις οποίες επιτρέπει την ανταλλαγή πολλαπλών αιτήσεων ή απαντήσεων με ένα μόνο μήνυμα.

Αιτιολόγηση

Η ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις ασφαλίσεις είναι απαραίτητη για την επίτευξη του κύριου στόχου της παρούσας οδηγίας, δηλαδή τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών και την άρση των εμποδίων για την ορθή λειτουργία μιας ολοκληρωμένης αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων. Επιπλέον, θα πρέπει να χρησιμοποιείται το υφιστάμενο σύστημα EUCARIS που καθορίζεται στην απόφαση 2008/616/ΔΕΥ του Συμβουλίου προκειμένου να διασφαλιστεί ότι μπορεί όντως να πραγματοποιηθεί η εν λόγω ανταλλαγή πληροφοριών.

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφια 1 α, 1 β και 1 γ (νέα)

Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη ορίζουν τον ακριβή σκοπό, λαμβάνουν υπόψη τη σχετική νομική βάση, συμμορφώνονται προς τις σχετικές απαιτήσεις ασφάλειας και συνάδουν με τις αρχές της αναγκαιότητας, της αναλογικότητας και του περιορισμού του σκοπού, ενώ ορίζουν αναλογική περίοδο διατήρησης των δεδομένων.

Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που υποβάλλονται σε επεξεργασία δυνάμει του παρόντος άρθρου δεν διατηρούνται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από αυτό που απαιτείται για τον χειρισμό ενός ελέγχου ασφάλισης. Τα δεδομένα αυτά διαγράφονται πλήρως μόλις παύσουν να είναι απαραίτητα για αυτόν τον σκοπό. Σε περίπτωση που από τον έλεγχο ασφάλισης προκύψει ότι όχημα καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3, ο υπεύθυνος επεξεργασίας διαγράφει αμέσως τα εν λόγω δεδομένα. Όταν ο έλεγχος δεν είναι σε θέση να προσδιορίσει κατά πόσον ένα όχημα καλύπτεται από υποχρεωτική ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3, τα δεδομένα διατηρούνται για αναλογική περίοδο που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες ή για την περίοδο που απαιτείται για τη διαπίστωση της ασφαλιστικής κάλυψης, ανάλογα με το ποια περίοδος είναι η συντομότερη.

Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώνει ότι ένα όχημα ταξιδεύει χωρίς υποχρεωτική ασφάλιση σύμφωνα με το άρθρο 3, μπορεί να επιβάλλει τις κυρώσεις που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 27.

Αιτιολόγηση

Η σάρωση των οχημάτων θα επιτρέψει στις κυβερνήσεις να παρακολουθούν την κυκλοφορία των προσώπων. Αυτό μπορεί να αποτελεί παραβίαση της ιδιωτικότητάς τους. Το δικαίωμα ιδιωτικότητας θα πρέπει να αφαιρείται μόνο για θεμιτούς λόγους. Ένας τέτοιος λόγος θα μπορούσε να είναι όταν διαπιστώνεται ότι ένα όχημα δεν διαθέτει την απαιτούμενη ασφάλιση. Ωστόσο, για τα οχήματα που έχουν αποδείξει ότι καλύπτονται από ασφάλιση αυτοκινήτων (τα

λεγόμενα οχήματα «no hit»), η εν λόγω καταγραφή δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για οποιονδήποτε άλλο λόγο και θα πρέπει να διαγράφεται εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Αυτός ο χρόνος διατήρησης θα πρέπει να είναι περιορισμένος και να καθορίζεται στη νομοθεσία, σύμφωνα με άλλες νομοθετικές πράξεις της ΕΕ όπως η οδηγία e-Call.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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**.

α) αν πρόκειται για σωματικές βλάβες:
6 070 000 EUR για κάθε ατύχημα,
ανεξάρτητα από τον αριθμό των
ζημιωθέντων ή 1 220 000 EUR για κάθε
ζημιωθέντα.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) αν πρόκειται για υλικές ζημιές,
1 220 000 EUR για κάθε **αξίωση**,
ανεξάρτητα από τον αριθμό των **θυμάτων**.

β) αν πρόκειται για υλικές ζημιές,
1 220 000 EUR για κάθε **ατύχημα**,
ανεξάρτητα από τον αριθμό των
ζημιωθέντων.

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να αποφευχθεί η εσφαλμένη μεταφορά, ο όρος «για κάθε αξίωση» που, όταν μεταφράζεται, έχει διαφορετικές σημασίες θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον όρο «για κάθε ατύχημα», που θα οδηγήσει σε μια πιο κοινή αντίληψη.

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 α (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

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 στο άρθρο 3.

(3α) Στο άρθρο 10, το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον έως το όριο της υποχρέωσης ασφάλισης **που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 ή τα όρια εγγύησης που ορίζει κάθε κράτος μέλος, εάν είναι υψηλότερα, για** 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 στο άρθρο 3, **μεταξύ άλλων για περιστατικά όπου ένα αυτοκίνητο όχημα χρησιμοποιείται ως όπλο για τη διάπραξη βίαιου εγκλήματος ή τρομοκρατικής ενέργειας.**

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία είναι απαραίτητη καθώς συνδέεται άρρηκτα με τις διατάξεις του άρθρου 10α σχετικά με την προστασία των ζημιωθέντων σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης ή έλλειψης συνεργασίας ασφαλιστικής επιχείρησης

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 10α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 10α

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

Τροπολογία

Άρθρο 10α

Προστασία των ζημιωθέντων σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης

-1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι ζημιωθέντες έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν αποζημίωση τουλάχιστον μέχρι τα όρια της υποχρέωσης ασφάλισης που

αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 ή τα όρια εγγύησης που ορίζονται από τα κράτη μέλη, εάν είναι υψηλότερα, για σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές που προκαλούνται από όχημα ασφαλισμένο από ασφαλιστική επιχείρηση στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) η ασφαλιστική επιχείρηση τελεί υπό διαδικασία πτώχευσης· ή

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

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/EK 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

1. Κάθε κράτος μέλος συστήνει ή εξουσιοδοτεί οργανισμό για να αποζημιώνει τους ζημιωθέντες με συνήθη τόπο διαμονής στο έδαφός τους, **στις καταστάσεις** που αναφέρονται στην παράγραφο -1.

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.*

3. Ο ζημιωθείς μπορεί να αιτηθεί αποζημίωση απευθείας από τον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Ο οργανισμός αυτός, βάσει των πληροφοριών που παρέχει ο ζημιωθείς κατόπιν αιτήματος, παρέχει στον ζημιωθέντα αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την πληρωμή τυχόν αποζημίωσης εντός τριών μηνών από την ημερομηνία που ο ζημιωθείς υποβάλλει αίτηση αποζημίωσης.

Όταν οφείλεται αποζημίωση, ο οργανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 1, εντός τριών μηνών από την κοινοποίηση της απάντησής του, καταβάλλει την πλήρη αποζημίωση στον ζημιωθέντα ή, όταν η αποζημίωση έχει τη μορφή συμφωνημένων περιοδικών πληρωμών, ξεκινά τις εν λόγω πληρωμές.

Όταν ένας ζημιωθείς έχει υποβάλει αίτηση αποζημίωσης σε ασφαλιστική επιχείρηση ή στον αντιπρόσωπό της για τον διακανονισμό των αξιώσεων, που πριν ή κατά τη διάρκεια διεκπεραίωσης της αξίωσης εντάχθηκε στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο -1, και ο εν λόγω ζημιωθείς δεν έχει λάβει ακόμη αιτιολογημένη απάντηση από την εν λόγω ασφαλιστική επιχείρηση ή τον αντιπρόσωπό της για τον διακανονισμό των αξιώσεων, ο ζημιωθείς είναι σε θέση να υποβάλει εκ νέου την αίτησή του για αποζημίωση στον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

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

4. Αν η ασφαλιστική επιχείρηση αδειοδοτήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2009/138/EK σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος για το οποίο, ο οργανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι αρμόδιος, ο οργανισμός αυτός έχει δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή του ποσού που καταβλήθηκε ως αποζημίωση

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***

από τον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στο κράτος μέλος στο οποίο ***αδειοδοτήθηκε η ασφαλιστική επιχείρηση.***

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 ***ή να μειώνει την αποζημίωση. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 να εξαρτά την καταβολή της αποζημίωσης*** από τον όρο σύμφωνα με τον οποίο *ο ζημιωθείς* πρέπει να ***αποδείξει*** ότι το υπεύθυνο μέρος ***ή η ασφαλιστική επιχείρηση*** αδυνατεί ή αρνείται να πληρώσει.

7. ***Το παρόν άρθρο αρχίζει να ισχύει:***

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.»

α) αφού συναφθεί συμφωνία μεταξύ των οργανισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι οποίοι έχουν συσταθεί ή εξουσιοδοτηθεί από τα κράτη μέλη όσον αφορά τα καθήκοντα τους και τις υποχρεώσεις και διαδικασίες αποζημίωσης·

β) από την ημερομηνία που θα καθοριστεί από την Επιτροπή αφού διαπιστώσει, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, ότι έχει συναφθεί η συμφωνία που αναφέρεται στο στοιχείο α).»

7α. Οι ζημιωθέντες που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 μπορούν, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο -1, να ζητήσουν αποζημίωση από τον οργανισμό αποζημίωσης που αναφέρεται στο άρθρο 24 στο κράτος μέλος κατοικίας τους.

7β. Ο ζημιωθείς μπορεί να ζητήσει αποζημίωση απευθείας από τον οργανισμό αποζημίωσης ο οποίος, βάσει των πληροφοριών που παρέχονται από τον ζημιωθέντα κατόπιν αιτήματος, δίνει αιτιολογημένη απάντηση στον ζημιωθέντα εντός τριών μηνών από την ημερομηνία που ο ζημιωθείς υποβάλλει αίτηση αποζημίωσης.

Μετά την παραλαβή της αίτησης αποζημίωσης, ο οργανισμός αποζημίωσης ενημερώνει τα ακόλουθα πρόσωπα ή τους ακόλουθους οργανισμούς ότι έλαβε αίτηση αποζημίωσης από τον ζημιωθέντα:

α) την ασφαλιστική επιχείρηση που τελεί υπό πτώχευση ή υπό διαδικασία εκκαθάρισης·

β) τον εκκαθαριστή που έχει διοριστεί για την εν λόγω ασφαλιστική

επιχείρηση, όπως ορίζεται στο άρθρο 268 στοιχείο στ) της οδηγίας 2009/138/ΕΚ·

γ) τον οργανισμό αποζημίωσης του κράτους μέλους όπου συνέβη το ατύχημα· και

δ) τον οργανισμό αποζημίωσης του κράτους μέλους στο οποίο αδειοδοτήθηκε η ασφαλιστική επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2009/138/ΕΚ σε περίπτωση που το εν λόγω κράτος μέλος διαφέρει από το κράτος μέλος στο οποίο συνέβη το ατύχημα.

7γ. Μετά τη λήψη των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 7β, ο οργανισμός αποζημίωσης του κράτους μέλους όπου συνέβη το ατύχημα ενημερώνει τον οργανισμό αποζημίωσης του κράτους μέλους κατοικίας του ζημιωθέντος κατά πόσον η αποζημίωση από τον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 1 πρέπει να θεωρείται ως επικουρική ή μη. Ο οργανισμός αποζημίωσης στο κράτος μέλος διαμονής του ζημιωθέντος λαμβάνει υπόψη του τις πληροφορίες αυτές κατά την καταβολή αποζημίωσης.

7δ. Ο οργανισμός αποζημίωσης που έχει αποζημιώσει τον ζημιωθέντα στο κράτος μέλος διαμονής του δικαιούται να ζητήσει την επιστροφή του ποσού που καταβλήθηκε ως αποζημίωση από τον οργανισμό αποζημίωσης του κράτους μέλους στο οποίο η ασφαλιστική επιχείρηση αδειοδοτήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2009/138/ΕΚ.

7ε. Ο τελευταίος αυτός οργανισμός υποκαθίσταται στα δικαιώματα του ζημιωθέντος έναντι του οργανισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ο οποίος είναι εγκατεστημένος στο κράτος μέλος όπου έχει αδειοδοτηθεί η ασφαλιστική επιχείρηση σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2009/138/ΕΚ, στον βαθμό που ο οργανισμός αποζημίωσης στο κράτος μέλος κατοικίας του ζημιωθέντος παρείχε αποζημίωση για σωματικές βλάβες ή

υλικές ζημίες.

Κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να αναγνωρίσει την υποκατάσταση αυτή, όπως προβλέπεται σε οιοδήποτε άλλο κράτος μέλος.

7στ. Η συμφωνία μεταξύ των οργανισμών αποζημίωσης, που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 3, περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα καθήκοντα, τις υποχρεώσεις και τις διαδικασίες αποζημίωσης των οργανισμών που απορρέουν από το παρόν άρθρο.

7ζ. Σε περίπτωση απουσίας της συμφωνίας που αναφέρεται στην παράγραφο 7 στοιχείο α) ή απουσίας τροποποίησης της συμφωνίας δυνάμει της παραγράφου 7στ έως [δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 28β που ορίζει τα διαδικαστικά καθήκοντα και τις διαδικαστικές υποχρεώσεις των οργανισμών που έχουν συσταθεί ή εξουσιοδοτηθεί δυνάμει του παρόντος άρθρου όσον αφορά την αποζημίωση, ή την τροποποίηση της συμφωνίας δυνάμει του άρθρου 24 παράγραφος 3, ή και των δύο, εφόσον απαιτείται.

** 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) (EE L 335 της 17.12.2009, σ. 1).*

**** 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) (EE L*

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 α (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 15

Ισχύον κείμενο

Άρθρο 15

Οχήματα αποστέλλόμενα από κράτος μέλος σε άλλο

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 στοιχείο δ) **δεύτερη περίπτωση** της **δεύτερης** οδηγίας **88/357/ΕΟΚ**, 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 10 παράγραφος 1 είναι ο οργανισμός του κράτους μέλους προορισμού που αναφέρεται στο άρθρο 9.**

Τροπολογία

(4α) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 15

Οχήματα αποστέλλόμενα από κράτος μέλος σε άλλο

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο **13 σημείο 13** στοιχείο β) της οδηγίας **2009/138/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***, όταν όχημα αποστέλλεται από κράτος μέλος σε άλλο, κράτος στο οποίο βρίσκεται ο κίνδυνος θεωρείται **είτε** το κράτος μέλος **ταξινόμησης είτε**, αμέσως μετά την αποδοχή της παράδοσης από τον αγοραστή, **το κράτος μέλος προορισμού**, για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών, ακόμη και αν το όχημα δεν έχει ταξινομηθεί επισήμως στο κράτος μέλος προορισμού.

2. **Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις να γνωστοποιούν στο κέντρο πληροφόρησης του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα ότι έχουν εκδώσει ασφαλιστήριο συμβόλαιο για την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος.**

*** Οδηγία 2009/138/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με την ανάληψη και την άσκηση δραστηριοτήτων ασφάλισης και**

Αιτιολόγηση

Article 15 on dispatched vehicles was created in order to make it easier for a consumer to buy a vehicle from another Member State without having to seek an insurer from that other Member State. In practice, it does not currently work. Despite this, to delete it would only cancel past attempts to solve this problem without offering a solution. This amendment seeks to address this by giving more options to the consumer, by allowing them to seek insurance either in their home Member State or in the Member State of sale of the vehicle. They will be able to find a solution which works for them for the limited period of time it takes to move the vehicle from one Member State to the Member State of residence of the owner of the vehicle.

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 β (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 15 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α

***Ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος που
αφορά ρυμουλκούμενο ελκόμενο από
μηχανοκίνητο όχημα***

*Σε περίπτωση ατυχήματος που
προκαλείται από σύνολο οχημάτων
αποτελούμενο από ρυμουλκούμενο
ελκόμενο από μηχανοκίνητο όχημα, ο
ζημιωθείς αποζημιώνεται από την
επιχείρηση που έχει ασφαλίσει το
ρυμουλκούμενο, όταν:*

*- υπάρχει χωριστή ασφάλιση ευθύνης
έναντι τρίτων· και*

*- το ρυμουλκούμενο μπορεί να
ταυτοποιηθεί, αλλά το μηχανοκίνητο
όχημα δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί.*

*Στην περίπτωση αυτή, η επιχείρηση που
αποζημιώνει τον ζημιωθέντα έχει
δικαίωμα προσφυγής στην επιχείρηση
που ασφαλίσε το έλκον μηχανοκίνητο*

όχημα, εφόσον αυτό προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο.»

Αιτιολόγηση

The recognition of a license plate can be an issue in accident with a truck or vehicle with a trailer, where the license plate of the main vehicle is not clearly visible from behind. This can lead to situations where it is impossible to identify the driver. For commercial transport, it is also often the case that the powered vehicle is of a different ownership, and sometimes national registration, than the trailer that is being towed and is subject to individual, unrelated, insurance policies. Therefore, in case of accidents involving a motorized towing vehicle and a trailer and the motorized towing vehicle and the trailer have distinct insurers, the insurer of the trailer should compensate injured parties if the towing vehicle cannot be identified. Nevertheless, the insurer of the trailer has recourse against the insurer of the towing vehicle. This change should bring better protection to injured parties.

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 3 α (νέα)

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, όταν μια ασφαλιστική επιχείρηση λαμβάνει υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων, κατά τον καθορισμό των ασφαλίστρων, λαμβάνει επίσης υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων που έχουν εκδοθεί από ασφαλιστικές επιχειρήσεις που εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη ως ισότιμες με εκείνες που εκδίδονται από ασφαλιστική επιχείρηση εντός του ίδιου κράτους μέλους και εφαρμόζει, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, τυχόν κανονιστικές απαιτήσεις ως προς τη μεταχείριση ασφαλίστρων.

Αιτιολόγηση

Οι ασφαλιστές όχι μόνο δεν θα πρέπει να εισάγουν διακρίσεις και να προσαυξάνουν τα ασφάλιστρα των αλλοδαπών οδηγών ή των επαναπατριζόμενων ημεδαπών οδηγών, αλλά θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τη βεβαίωση ως ισότιμη με εγχώρια βεβαίωση και να εφαρμόζουν τυχόν εκπτώσεις που είναι διαθέσιμες σε έναν κατά τα άλλα πανομοιότυπο δυνητικό πελάτη και τις εκπτώσεις που απαιτούνται από τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους. Το κατά πόσον ένα κράτος μέλος επιθυμεί να θεσπίσει εθνική νομοθεσία για τα συστήματα «bonus-malus» παραμένει εθνική αρμοδιότητα. Τα συστήματα αυτά έχουν εθνικό χαρακτήρα χωρίς κανένα διασυνοριακό στοιχείο, πέραν του ότι πρέπει να εφαρμόζονται εξίσου σε όλους σε μία ενιαία επικράτεια.

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 4

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 ασφαλίστρων.

Με την επιφύλαξη των πολιτικών τιμολόγησης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, 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 ασφαλίστρων.

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 **επιχείρισης** 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.»

Τροπολογία

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο **28β** ορίζοντας το περιεχόμενο και τη μορφή της βεβαίωσης ιστορικού αξιώσεων που αναφέρεται **στη δεύτερη παράγραφο**. Η εν λόγω δήλωση περιέχει, **κατ'ελάχιστον**, πληροφορίες σχετικά με **τα ακόλουθα**:

- α) την ταυτότητα της ασφαλιστικής **επιχείρησης** που εκδίδει τη βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων·
- β) την ταυτότητα του συμβαλλομένου σε ασφαλιστική σύμβαση, **συμπεριλαμβανομένης της ημερομηνίας γέννησης, της διεύθυνσης επικοινωνίας και, κατά περίπτωση, τον αριθμό και την ημερομηνία έκδοσης της άδειας οδήγησης**·
- γ) το ασφαλισμένο όχημα **και τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος**·
- δ) την **ημερομηνία έναρξης και λήξης της ασφαλιστικής** κάλυψης του οχήματος·
- ε) τον αριθμό των αξιώσεων αποζημίωσης αστικής ευθύνης που δηλώθηκαν κατά την περίοδο που καλύπτεται από τη βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων, **στις οποίες ήταν υπαίτιος ο ασφαλισμένος, συμπεριλαμβανομένης της ημερομηνίας και της φύσης κάθε αξίωσης, όσον αφορά υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες, και κατά πόσο η αξίωση είναι επί του παρόντος ανοικτή ή κλειστή**.

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή διαβουλεύεται με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη πριν από την έκδοση των εν λόγω κατ'εξουσιοδότηση πράξεων και επιδιώκει την επίτευξη αμοιβαίας συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών όσον αφορά το περιεχόμενο και τη μορφή της βεβαίωσης ιστορικού αξιώσεων.

Αιτιολόγηση

Οι βεβαιώσεις είναι χρήσιμες μόνον εφόσον είναι κατάλληλες για τον επιδιωκόμενο σκοπό και περιλαμβάνουν πληροφορίες που είναι σχετικές για τον προσδιορισμό του κινδύνου ενός δυνητικού ασφαλισμένου. Για να γίνει κατανοητό τι είναι σχετικό, η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλευτεί με τα ενδιαφερόμενα μέρη πριν από την έκδοση εκτελεστικής πράξης.

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 α (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16α

Εργαλείο σύγκρισης τιμών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι καταναλωτές έχουν δωρεάν πρόσβαση σε τουλάχιστον ένα ανεξάρτητο εργαλείο σύγκρισης, το οποίο τους επιτρέπει να συγκρίνουν και να αξιολογούν γενικές τιμές και τιμολόγια μεταξύ των παρόχων υποχρεωτικής ασφάλισης σύμφωνα με το άρθρο 3, με βάση τις πληροφορίες που

παρέχουν οι καταναλωτές.

2. Οι πάροχοι υποχρεωτικής ασφάλισης παρέχουν στις αρμόδιες αρχές όλες τις πληροφορίες που ζητούνται για ένα τέτοιο εργαλείο και μεριμνούν ώστε οι πληροφορίες αυτές να είναι όσο ακριβείς και επικαιροποιημένες απαιτείται ώστε να διασφαλίζεται η εν λόγω ακρίβεια. Ένα τέτοιο εργαλείο μπορεί επίσης να περιλαμβάνει πρόσθετες επιλογές ασφάλισης αυτοκινήτου πέραν της υποχρεωτικής ασφάλισης δυνάμει του άρθρου 3.

3. Το εργαλείο σύγκρισης:

α) λειτουργεί ανεξάρτητα από τους παρόχους υπηρεσιών, διασφαλίζοντας ότι οι πάροχοι υπηρεσιών έχουν ίση μεταχείριση στα αποτελέσματα της αναζήτησης·

β) δημοσιοποιεί με σαφήνεια τους ιδιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης του εργαλείου σύγκρισης·

γ) ορίζει σαφή αντικειμενικά κριτήρια επί των οποίων βασίζεται η σύγκριση·

δ) χρησιμοποιεί απλή και σαφή γλώσσα·

ε) παρέχει ακριβή και επικαιροποιημένη πληροφόρηση και αναφέρει την ώρα της τελευταίας ενημέρωσης·

στ) είναι ανοιχτή σε οποιονδήποτε πάροχο υποχρεωτικής ασφάλισης καθιστώντας διαθέσιμες τις σχετικές πληροφορίες, και περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα προσφορών που καλύπτουν σημαντικό μέρος της αγοράς και, εάν οι προβαλλόμενες πληροφορίες δεν προσφέρουν πλήρη επισκόπηση της αγοράς, σαφή σχετική δήλωση, πριν από την παρουσίαση των αποτελεσμάτων·

ζ) προβλέπει αποτελεσματική διαδικασία για την αναφορά εσφαλμένων πληροφοριών.

η) περιλαμβάνει δήλωση ότι οι τιμές

βασίζονται στις παρεχόμενες πληροφορίες και δεν είναι δεσμευτικές για τους ασφαλιστικούς φορείς.

4. Τα εργαλεία σύγκρισης που πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 3 στοιχεία α) έως η) πιστοποιούνται, κατόπιν αίτησης του παρόχου του εργαλείου, από τις αρμόδιες αρχές.

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξης, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 28β, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τον καθορισμό της μορφής και των λειτουργιών του εν λόγω εργαλείου σύγκρισης και των κατηγοριών πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται από τους ασφαλιστικούς φορείς υπό το φως του εξατομικευμένου χαρακτήρα των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

6. Με την επιφύλαξη άλλων νομοθετικών πράξεων της Ένωσης και σύμφωνα με το άρθρο 27, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων προστίμων, για φορείς εκμετάλλευσης εργαλείων σύγκρισης που παραπλανούν τους καταναλωτές ή δεν γνωστοποιούν σαφώς το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους και κατά πόσον λαμβάνουν αμοιβή από οποιονδήποτε ασφαλιστικό φορέα.»

Αιτιολόγηση

Όπως ακριβώς συμβαίνει και στους περισσότερους άλλους χρηματοπιστωτικούς τομείς, οι καταναλωτές χρησιμοποιούν όλο και περισσότερο το διαδίκτυο για την αναζήτηση ασφάλισης αυτοκινήτων. Αυτό οδήγησε σε πολυάριθμους δικτυακούς τόπους σύγκρισης, οι οποίοι μπορεί να είναι ή να μην είναι ισορροπημένοι ή παραπλανητικοί για τους καταναλωτές. Όπως απαιτείται από άλλη ευρωπαϊκή νομοθεσία, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να επιδιώκει να διαθέτει τουλάχιστον έναν δικτυακό τόπο που να επιτρέπει τη σύγκριση των προσφορών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να μπορούν να επιβάλλουν κυρώσεις στους δικτυακούς τόπους εάν δεν είναι σαφείς ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους και την αμοιβή τους από ασφαλιστικές εταιρείες.

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 18α

Πρόσβαση στις εκθέσεις ατυχημάτων

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν το δικαίωμα του ζημιωθέντος να λαμβάνει εγκαίρως αντίγραφο της έκθεσης ατυχήματος από τις αρμόδιες αρχές. Σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, όταν ένα κράτος μέλος αδυνατεί να δημοσιοποιήσει αμέσως την πλήρη έκθεση ατυχήματος, παρέχει στον ζημιωθέντα συνοπτική εκδοχή έως ότου καταστεί διαθέσιμη η πλήρης εκδοχή. Τυχόν διαγραφές στο κείμενο πρέπει να περιορίζονται σε εκείνες που είναι απολύτως απαραίτητες και αναγκαίες για τη συμμόρφωση προς την ενωσιακή ή την εθνική νομοθεσία.»

Αιτιολόγηση

Έπειτα από ένα ατύχημα, είναι σημαντικό ο ζημιωθείς να έχει πρόσβαση στην αστυνομική έκθεση για το ατύχημα. Αυτό δεν συμβαίνει πάντα σήμερα και το ζήτημα αυτό δεν έχει επιλυθεί με το ισχύον άρθρο 26. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να είναι σαφές ότι μια έκθεση ατυχήματος, έστω μια συνοπτική εκδοχή, θα πρέπει να καθίσταται διαθέσιμη το συντομότερο δυνατό, προκειμένου να μπορεί ο ζημιωθείς να ζητήσει αποζημίωση.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 γ (νέο) – στοιχείο α (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 23 - παράγραφος 1α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5γ) Το άρθρο 23 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να παρέχουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες που απαιτούνται από το μητρώο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α), συμπεριλαμβανομένων όλων των αριθμών κυκλοφορίας που καλύπτονται από ασφαλιστήριο συμβόλαιο που έχει εκδοθεί από μια επιχείρηση. Τα κράτη μέλη απαιτούν επίσης από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις να ενημερώνουν το κέντρο πληροφοριών όταν ένα ασφαλιστήριο καθίσταται άκυρο πριν από την ημερομηνία λήξης του ασφαλιστηρίου ή, διαφορετικά, δεν καλύπτει πλέον έναν αριθμό κυκλοφορίας οχήματος.»

Αιτιολόγηση

Under Article 23, there is an existing requirement that Member States keep a record of all registered vehicles and the insurance policy covering those vehicles. Insurance companies are not however required to declare this information to the information centres. While this information may be available via other government authorities (e.g. Departments of Motor vehicle registration), this may not be the case. More importantly, there is no requirement to declare when a policy insurance is no longer valid for a registered vehicle. There is no evidence that vehicles owners systematically inform authorities when their insurances lapse. Therefore, insurance companies should inform this information directly to Member States and to the national information centre.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 γ (νέο) – στοιχείο β (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 23 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«5α. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το μητρώο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) να συντηρείται και να επικαιροποιείται και να ενσωματώνεται πλήρως στις βάσεις δεδομένων για τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων και να

είναι προσβάσιμο από τα εθνικά σημεία επαφής σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2015/413.»·

Αιτιολόγηση

Ο έλεγχος της ασφάλισης είναι εφικτός μόνο εάν οι πληροφορίες που αφορούν την άδεια κυκλοφορίας και την ασφάλιση του οχήματος είναι διαθέσιμες στις αρχές που ελέγχουν τα οχήματα. Αυτή η βάση δεδομένων υπάρχει ήδη βάσει του άρθρου 21, αλλά δεν υφίσταται υποχρέωση συντήρησης αυτής της βάσης δεδομένων ή παροχής πρόσβασης σε ελεγκτές δεδομένων σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων. Η παρούσα τροπολογία καλύπτει το θέμα αυτό.

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 γ (νέο) – στοιχείο γ (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 23 – παράγραφος 6

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

6. Η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει των παραγράφων 1 έως 5 **πρέπει να** πραγματοποιείται σύμφωνα με **τα εθνικά μέτρα που λαμβάνονται για την εκτέλεση της οδηγίας 95/46/EK.**

γ) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει των παραγράφων 1 έως 5α πραγματοποιείται σύμφωνα με **τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.**

Αιτιολόγηση

Μετά την έγκριση της αναθεώρησης της οδηγίας για τα όργανα μέτρησης (MID) το 2009, ο ΓΚΠΔ αντικατέστησε την οδηγία για την προστασία των δεδομένων και, ως εκ τούτου, η αναφορά θα πρέπει να διορθωθεί.

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 δ (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 26 α (νέο)

(5δ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 26α:

«Άρθρο 26α

Οργανισμοί αποζημίωσης

- 1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι οργανισμοί αποζημίωσης που αναφέρονται στα άρθρα 10, 10α και 24 να διοικούνται ως ενιαία διοικητική μονάδα που περιλαμβάνει όλα τα καθήκοντα των διαφόρων οργανισμών αποζημίωσης οι οποίοι καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.**
- 2. Όταν ένα κράτος μέλος δεν διοικεί αυτούς τους οργανισμούς ως ενιαία διοικητική μονάδα, κοινοποιεί στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη το γεγονός αυτό, καθώς και τους λόγους της απόφασής του.»**

Αιτιολόγηση

Για να καταστεί απλούστερο και όσο το δυνατόν ευκολότερο για τις διοικήσεις, τις ασφαλιστικές εταιρείες και τους ζημιωθέντες να επιδιώκουν την ικανοποίηση των αξιώσεων, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η σύσταση από τα κράτη μέλη ενός ενιαίου οργανισμού για την κάλυψη όλων των καθηκόντων των διαφόρων οργανισμών αποζημίωσης που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι ελεύθερα να επιλέξουν διαφορετικά, αλλά θα πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τους βασικούς λόγους για τους οποίους πιστεύουν ότι αυτό είναι απαραίτητο.

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 ε (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 26 β (νέο)

(5ε) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 26β

Προθεσμία παραγραφής

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι εφαρμόζεται προθεσμία παραγραφής διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων ετών για τα μέτρα δυνάμει του άρθρου 19 και του άρθρου 20 παράγραφος 2 που αφορούν αποζημίωση για σωματική βλάβη και υλικές ζημιές λόγω διασυννοριακού τροχαίου ατυχήματος. Η προθεσμία παραγραφής αρχίζει να υπολογίζεται από την ημέρα κατά την οποία ο αιτών έλαβε γνώση ή είχε λογικά λάβει γνώση της έκτασης της βλάβης, απώλειας ή ζημίας, της αιτίας της και της ταυτότητας του υπαίτιου προσώπου και της ασφαλιστικής επιχείρησης που καλύπτει την αστική ευθύνη του εν λόγω προσώπου, ή του αντιπροσώπου για τον διακανονισμό των αξιώσεων, ή του οργανισμού αποζημίωσης που είναι υπεύθυνος για την παροχή αποζημίωσης και κατά του οποίου πρόκειται να προβληθεί η αξίωση.
2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, σε περίπτωση που το εφαρμοστέο για την αξίωση εθνικό δίκαιο προβλέπει προθεσμία παραγραφής διάρκειας μεγαλύτερης των τεσσάρων ετών, να εφαρμόζεται η εν λόγω μεγαλύτερη προθεσμία παραγραφής.
3. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τους εθνικούς κανόνες παραγραφής όσον αφορά ζημιές προκαλούμενες από τροχαία ατυχήματα. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί και καθιστά διαθέσιμη, σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, μια περίληψη των πληροφοριών που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη.»

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 στ (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 26 γ (νέο)

(5στ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 26γ

Αναστολή της παραγραφής

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η παραγραφή που προβλέπεται στο άρθρο 26α να αναστέλλεται στη διάρκεια της περιόδου που μεσολαβεί μεταξύ της υποβολής της αξίωσης του προσφεύγοντος ή της προσφεύγουσας:

α) στην ασφαλιστική επιχείρηση του προσώπου που προκάλεσε το ατύχημα ή στον αντιπρόσωπό της για τον διακανονισμό των αξιώσεων που αναφέρεται στα άρθρα 21 και 22· ή

β) στον οργανισμό αποζημίωσης που αναφέρεται στα άρθρα 24 και 25, καθώς και την εκ μέρους του εναγομένου απόρριψη της αξίωσης.

2. Στην περίπτωση που το υπόλοιπο της προθεσμίας παραγραφής μετά το τέλος της περιόδου αναστολής είναι μικρότερο από έξι μήνες, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να δίνεται στον προσφεύγοντα ελάχιστη προθεσμία έξι επιπλέον μηνών για την προσφυγή στη δικαιοσύνη.

3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, εάν μια περίοδος λήγει Σάββατο, Κυριακή ή ημέρα που συμπίπτει με κάποια από τις δημόσιες αργίες τους, η προθεσμία να παρατείνεται έως το τέλος της αμέσως επόμενης εργάσιμης ημέρας.»

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 ζ (νέο)

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 26 δ (νέο)

(5ζ) *Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:*

«Άρθρο 26δ

Υπολογισμός των προθεσμιών

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οποιαδήποτε προθεσμία ορίζεται από την παρούσα οδηγία να υπολογίζεται ως εξής:

- α) ο υπολογισμός αρχίζει την επομένη της ημέρας κατά την οποία συνέβη το σχετικό γεγονός·*
- β) όταν η προθεσμία εκφράζεται σε έτη, αυτή εκπνέει εντός του οικείου μεταγενέστερου έτους, τον ίδιο μήνα και την κατ' αριθμόν αντίστοιχη ημέρα προς εκείνη κατά την οποία συνέβη το εν λόγω γεγονός. Εάν ο σχετικός μήνας δεν έχει κατ' αριθμόν αντίστοιχη ημέρα, τότε η προθεσμία εκπνέει την τελευταία ημέρα του εν λόγω μήνα·*
- γ) οι προθεσμίες δεν αναστέλλονται στη διάρκεια δικαστικών διακοπών.»*

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 28α

Άρθρο 28α

διαγράφεται

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.*

Τροπολογία 52

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/103/ΕΚ

Άρθρο 28β – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.**

Τροπολογία

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 **ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από:... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 10α παράγραφος 7ζ, στο άρθρο 16 παράγραφος 5 και στο άρθρο 16α παράγραφος 5 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας].**

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/103/ΕΚ

Άρθρο 28β – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

5. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 2 **του άρθρου 10α** παράγραφος 7ζ, **του άρθρου 16** παράγραφος 5 και του άρθρου **16α** παράγραφος 5 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας **τριών**

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.

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.

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 28γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

Άρθρο 28γ

Αξιολόγηση **και επανεξέταση**

Το αργότερο **πέντε** έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή **υποβάλλει έκθεση** στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή **που αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά:**

α) την εφαρμογή της όσον αφορά τις τεχνολογικές εξελίξεις, ιδίως όσον αφορά τα αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα·

β) την επάρκεια του πεδίου εφαρμογής της, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων ατυχήματος που θέτουν τα διάφορα αυτοκίνητα οχήματα, ενόψει πιθανών αλλαγών στην αγορά, ιδίως όσον αφορά τα ελαφρά οχήματα υψηλής ταχύτητας που εμπίπτουν στις κατηγορίες των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία η), θ), ι) ια) του κανονισμού

(ΕΕ) αριθ. 168/2013, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα, τα segway ή τα ηλεκτρικά σκούτερ, και κατά πόσον το σύστημα ευθύνης που προβλέπει είναι πιθανό να ικανοποιήσει μελλοντικές ανάγκες·

γ) την ενθάρρυνση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων να συμπεριλάβουν ένα σύστημα bonus-malus στα ασφαλιστήρια συμβόλαιά τους, που περιλαμβάνει εκπτώσεις μέσω μιας πριμοδότησης λόγω απουσίας αξιώσεων, όπου τα ασφάλιστρα επηρεάζονται από τη βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων του ασφαλισμένου.

Η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται από τις παρατηρήσεις της Επιτροπής και, όπου είναι σκόπιμο, από νομοθετική πρόταση.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η πρόταση, όπως υποβλήθηκε από την Επιτροπή, αποσκοπεί στην τροποποίηση της οδηγίας για την ασφάλιση αυτοκινήτων (2009/103/EK) σε πέντε συγκεκριμένους τομείς: (i) αφερεγγυότητα του ασφαλιστή· (ii) ιστορικό ζημιών· (iii) κίνδυνοι που οφείλονται στην οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων· (iv) ελάχιστα ποσά κάλυψης· και (v) πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Η εισηγήτρια συμφωνεί ότι, σε γενικές γραμμές, η οδηγία για την ασφάλιση αυτοκινήτων εξακολουθεί να είναι κατάλληλη για τον σκοπό για τον οποίο προορίζεται, ενώ σε ορισμένους τομείς υπάρχει περιθώριο βελτίωσης.

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, που θα μπορούσε να θεωρηθεί ως το πλέον αμφισβητούμενο μέρος της πρότασης, η εισηγήτρια επισημαίνει ότι μετά τις αποφάσεις του Δικαστηρίου (υποθέσεις Vnuk C-162/13, Rodrigues de Andrade C-514/16 και Torreiro C-334/16), υπήρξε κάποια σύγχυση μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το ποια οχήματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Αυτό αφορά, ιδίως, οχήματα όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα, τα segway ή τα ηλεκτρικά σκούτερ, αλλά και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για παράδειγμα στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Η εισηγήτρια πιστεύει ότι, κατ' αρχήν, η οδηγία δεν θα πρέπει να καλύπτει τα εν λόγω οχήματα, καθώς η απαίτηση για ασφάλιση αυτοκινήτων οχημάτων θα μπορούσε να εμποδίσει τη χρήση, για παράδειγμα, των ηλεκτρικών ποδηλάτων ή ενδέχεται να αυξήσει άσκοπα τα ασφαλιστρα για όλα τα οχήματα.

Ως εκ τούτου, η εισηγήτρια πρότεινε ότι μόνο τα οχήματα που υπόκεινται σε απαιτήσεις έγκρισης τύπου θα πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν από άλλα οχήματα την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη, εφόσον το κρίνουν αναγκαίο. Όσον αφορά τον ορισμό της «κυκλοφορίας οχήματος», η εισηγήτρια πιστεύει ότι είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι αυτό περιλαμβάνει ένα όχημα που χρησιμοποιείται στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας, τόσο στο δημόσιο όσο και στο ιδιωτικό οδικό δίκτυο, όχι όμως σε περιπτώσεις όπου το όχημα χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε κλειστή περιοχή, όπου δεν έχει πρόσβαση το ευρύ κοινό. Εάν, ωστόσο, το όχημα αυτό, το οποίο χρησιμοποιείται τόσο σε κλειστές περιοχές όσο και στο πλαίσιο οδικής κυκλοφορίας και, κατά συνέπεια, υποχρεούται να διαθέτει ασφαλιστική κάλυψη αυτοκινήτου, εμπλακεί σε ατύχημα που συνέβη σε κλειστή περιοχή, ο ασφαλιστής του οχήματος θα πρέπει να εξακολουθεί να ευθύνεται έναντι των ζημιωθέντων.

Δεύτερον, η εισηγήτρια θεωρεί ότι οι διατάξεις σχετικά με τους ελέγχους ασφάλισης (άρθρο 4) παραμένουν υπερβολικά ασαφείς ως προς τις διαδικασίες για τον τρόπο με τον οποίο η αρχή του κράτους μέλους ελέγχει αν ένα όχημα, το οποίο είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, έχει ασφαλιστική κάλυψη. Η εισηγήτρια επισημαίνει ότι υπάρχει ήδη μια εφαρμογή λογισμικού με την επωνυμία EUCARIS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης), η οποία προβλέπει την ταχεία, ασφαλή και εμπιστευτική ανταλλαγή συγκεκριμένων δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων (VRD) μεταξύ των κρατών μελών. Η παρούσα αίτηση χρησιμοποιείται, μεταξύ άλλων, για τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να μπορεί να χρησιμοποιηθεί η εφαρμογή EUCARIS για να ελεγχθεί εάν ένα όχημα, ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, διαθέτει υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη αυτοκινήτου. Φυσικά, πρέπει να θεσπιστούν διασφαλίσεις για την προστασία των δεδομένων, ιδίως όσον αφορά τη διατήρηση δεδομένων, σύμφωνα με τον γενικό κανονισμό για την προστασία των δεδομένων.

Όσον αφορά την αφερεγγυότητα του ασφαλιστή (νέο άρθρο 10α), η εισηγήτρια εκφράζει ανησυχίες σχετικά με τη διάταξη (παράγραφος 2), σύμφωνα με την οποία οι ζημιωθέντες δεν μπορούν να υποβάλουν αίτηση σε οργανισμό αποζημίωσης, εάν έχουν προσφύγει κατά της αφερεγγυας ασφαλιστικής επιχείρησης και η προσφυγή εκκρεμεί. Κατά την άποψη της εισηγήτριας, ο περιορισμός αυτός θα ήταν υπερβολικά επιζήμιος για τον ζημιωθέντα και δεν δικαιολογείται, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη το χρονικό διάστημα που μπορεί να διαρκέσει μια δικαστική διαδικασία κατά του ασφαλιστή.

Επιπλέον, η οδηγία περιλαμβάνει το άρθρο 15 σχετικά με τα αποστελλόμενα οχήματα, το οποίο, κατά την άποψη των επαγγελματιών, δεν αντικατοπτρίζει την κατάσταση που επικρατεί επί τόπου. Η εισηγήτρια θεωρεί ότι το εν λόγω άρθρο θα πρέπει επομένως να τροποποιηθεί, προκειμένου να δοθεί στον καταναλωτή η δυνατότητα να επιλέξει είτε την ασφάλιση στο κράτος μέλος καταγωγής του (κράτος μέλος προορισμού) είτε στο κράτος μέλος πώλησης του οχήματος. Αυτό θα προσφέρει μια λύση για τον περιορισμένο χρόνο που απαιτείται για την αποστολή του οχήματος μεταξύ των κρατών μελών και για την ταξινόμησή του στο κράτος μέλος διαμονής του ιδιοκτήτη.

Η εισηγήτρια προτείνει επίσης την αντιμετώπιση μιας ειδικής κατάστασης ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος που συνδέεται με ρυμουλκούμενο το οποίο έλκεται από μηχανοκίνητο όχημα (νέο άρθρο 15α). Σε ένα τέτοιο (στο οπίσθιο τμήμα) ατύχημα, συχνά δεν είναι ορατή η πινακίδα κυκλοφορίας του κύριου οχήματος. Επιπλέον, τα ρυμουλκούμενα και τα έλκοντα οχήματα ενδέχεται να μην είναι ταξινομημένα στον ίδιο ιδιοκτήτη, να έχουν διαφορετικά ασφαλιστήρια συμβόλαια και μπορεί να είναι ακόμη και ταξινομημένα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Στις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατός ο εντοπισμός του έλκοντος οχήματος, ο ζημιωθείς πρέπει να αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή του ρυμουλκούμενου ο οποίος μπορεί στη συνέχεια να προσφύγει κατά του ασφαλιστή του έλκοντος οχήματος.

Όσον αφορά το ιστορικό των αξιώσεων, η εισηγήτρια επιδιώκει να διευκρινίσει ότι οι ασφαλιστικοί φορείς θα πρέπει, κατ' αρχήν, να αντιμετωπίζουν τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων, που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος, ισότιμα με τις εγχώριες βεβαιώσεις, για τον καθορισμό των ασφαλιστρών και να εφαρμόζουν τυχόν εκπτώσεις διαθέσιμες σε πανομοιότυπο πελάτη ή εκείνες που προβλέπονται από τη νομοθεσία κράτους μέλους. Έχουν επίσης εισαχθεί ορισμένες νέες διατάξεις σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να περιέχει η βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων. Επιπλέον, το κείμενο προβλέπει πλέον ένα ανεξάρτητο εργαλείο σύγκρισης τιμών για τους καταναλωτές με σκοπό τη σύγκριση των τιμών των παρόχων υποχρεωτικής ασφάλισης.

Για να μπορούν οι ζημιωθέντες να ζητήσουν αποζημίωση, η οδηγία υποχρεώνει τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν κέντρα πληροφοριών (άρθρο 23), τα οποία, μεταξύ άλλων, τηρούν μητρώο των αριθμών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων, με συνήθη στάθμευση στο έδαφός τους, και τους αριθμούς των ασφαλιστηρίων συμβολαίων που καλύπτουν την κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων. Η εισηγήτρια σημειώνει, ωστόσο, με ανησυχία ότι επί του παρόντος δεν υπάρχει υποχρέωση για τους ασφαλιστές να ενημερώνουν τα εν λόγω κέντρα πληροφοριών όταν ένα ασφαλιστήριο δεν ισχύει πλέον για ένα ταξινομημένο όχημα, με αποτέλεσμα να αποθηκεύονται εσφαλμένα δεδομένα στο μητρώο. Ως εκ τούτου, το μητρώο πρέπει να επικαιροποιείται συνεχώς και ενσωματώνεται πλήρως στις βάσεις δεδομένων για τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, ώστε να μεγιστοποιείται η ακρίβεια των πληροφοριών που αποθηκεύονται σε αυτό.

Στην οδηγία για την ασφάλιση αυτοκινήτων απαριθμούνται επίσης διάφοροι οργανισμοί αποζημίωσης, των οποίων η αποστολή είναι διαφορετική ανάλογα με το αν το ατύχημα έχει διασυνοριακό χαρακτήρα (άρθρα 20-26) ή όχι (άρθρο 10, νέο 10α). Η εισηγήτρια πιστεύει ότι ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει να απλουστευθεί, προς όφελος των δημόσιων αρχών, των ασφαλιστών και των ζημιωθέντων που επιθυμούν να ασκήσουν προσφυγή, και ότι οι εν λόγω φορείς θα πρέπει να διοικούνται ως ενιαία διοικητική μονάδα που θα καλύπτει όλα τα καθήκοντα των διαφόρων οργανισμών αποζημίωσης. Εάν ένα κράτος μέλος προτιμά να διαχωρίσει αυτούς τους οργανισμούς, θα πρέπει να ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη και να αιτιολογεί την απόφασή του.

Επιπλέον, η εισηγήτρια σημειώνει επίσης ότι μετά το 2009, όταν ενοποιήθηκαν πέντε προηγούμενες οδηγίες, η οδηγία για την ασφάλιση αυτοκινήτων περιλαμβάνει πλέον τους όρους «θύμα» και «ζημιωθείς», ενώ μόνο το τελευταίο έχει οριστεί στην οδηγία. Ο όρος «ζημιωθείς» νοείται ότι περιλαμβάνει τόσο τα άμεσα όσο και τα έμμεσα θύματα (π.χ. μέλη της οικογένειας μετά από θανατηφόρο ατύχημα). Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να ευθυγραμμιστεί η διατύπωση και να γίνει αναφορά στον «ζημιωθέντα» σε όλες τις διατάξεις του κειμένου.

Τέλος, η εισηγήτρια θεωρεί σημαντικό να προστεθεί μια ρήτρα επανεξέτασης για να αξιολογηθεί, το αργότερο πέντε έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, κατά πόσον η οδηγία εξακολουθεί να είναι κατάλληλη για τον επιδιωκόμενο σκοπό, ιδίως υπό το φως των τεχνολογικών εξελίξεων όσον αφορά τα αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα. Εφόσον ενδείκνυται, η εν λόγω αξιολόγηση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.

Εν κατακλείδι, η εισηγήτρια πιστεύει ότι τα προαναφερθέντα στοιχεία καλύπτουν τα πλέον συναφή σημεία στα οποία πρέπει να βελτιωθεί η πρόταση της Επιτροπής και η οδηγία για την ασφάλιση των αυτοκινήτων, προκειμένου να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων και να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών.

20.12.2018

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

προς την Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

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

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Joëlle Bergeron

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

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

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

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

Δεδομένου ότι αυξάνονται οι περιπτώσεις αφερεγγυότητας ασφαλιστών, ιδίως σε διασυννοριακό πλαίσιο, οι δε διαδικασίες αποζημίωσης σε ορισμένες χώρες της ΕΕ είναι μακρόχρονες και περίπλοκες, η δυνατότητα παροχής ενός μηχανισμού για άμεση και επαρκή αποζημίωση των θυμάτων αποτελεί, για την εισηγήτρια, ένα βήμα προς τα εμπρός. Η πρόταση περιλαμβάνει τη δημιουργία, σε κάθε κράτος μέλος, ενός ταμείου αποζημιώσεων το οποίο θα χρηματοδοτείται από εθνικούς ασφαλιστές και θα υποκαθιστά τον αφερέγγυο

ασφαλιστή. Σε διασυνοριακές καταστάσεις, το θύμα θα αποζημιώνεται απευθείας από το εθνικό ταμείο στη χώρα όπου συνέβη το ατύχημα, πριν δοθούν τα χρήματα στο ταμείο αυτό από το εθνικό ταμείο αποζημιώσεων του αφερέγγυου ασφαλιστή. Υπάρχει ήδη ένα σύστημα εγγυητικών ταμείων σε πολλά κράτη μέλη, ενώ το γεγονός ότι εξετάζεται η επέκτασή του σε όλα τα κράτη μέλη υπό τη μορφή εθελοντικών συμφωνιών αποτελεί, κατά τη γνώμη της εισηγήτριας, πραγματική πρόοδο.

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

Όσον αφορά τους ελέγχους των ασφαλίσεων, η εισηγήτρια θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να περιοριστεί η σημερινή απαγόρευσή τους και να επιτραπεί στα κράτη μέλη να διενεργούν προαιρετικούς διακριτικούς ελέγχους. Οι έλεγχοι θα πρέπει να θεωρούνται διακριτικοί στον βαθμό που οι τεχνικές που χρησιμοποιούνται δεν αναγκάζουν τα οχήματα να σταματούν, ενώ οι ίδιοι οι έλεγχοι δεν εισάγουν διακρίσεις και είναι αναγκαίοι και αναλογικοί. Η εισηγήτρια θεωρεί ότι η παροχή στα κράτη μέλη της δυνατότητας να χρησιμοποιούν ψηφιακά εργαλεία αναγνώρισης πινακίδων είναι μια καλή πρωτοβουλία. Τυχόν νέες διατάξεις για τη μείωση της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων θα πρέπει να ενθαρρύνονται.

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

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

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

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

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(1) Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (ασφάλιση αυτοκινήτων) έχει ιδιαίτερη σημασία για τους ευρωπαίους πολίτες, είτε ως αντισυμβαλλόμενους είτε ως δυνητικά θύματα ατυχήματος. Επίσης αποτελεί βασική μέριμνα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι συνιστά σημαντικό τμήμα δραστηριοτήτων στον κλάδο ασφάλισης ζημιών στην Ένωση. Η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει επίσης **σημαντικές** επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων, των αγαθών και των οχημάτων, **και συνεπώς στην εσωτερική αγορά και στον χώρο Σένγκεν**. Επομένως, η ενίσχυση και η εδραίωση της εσωτερικής αγοράς ασφάλισης αυτοκινήτων θα πρέπει να αποτελέσει βασικό στόχο της δράσης της Ένωσης στο πεδίο των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση της λειτουργίας της οδηγίας 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, εξετάζοντας μεταξύ άλλων την

Τροπολογία

(2) Η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση της λειτουργίας της οδηγίας 2009/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵, εξετάζοντας μεταξύ άλλων την

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

αποδοτικότητα, την αποτελεσματικότητα και τη συνοχή της με άλλες πολιτικές της Ένωσης. Σύμφωνα με το συμπέρασμα της αξιολόγησης, η οδηγία 2009/103/EK αποδίδει ικανοποιητικά στο σύνολό της και οι περισσότερες πτυχές της δεν χρειάζεται να τροποποιηθούν. Ωστόσο, εντοπίστηκαν τέσσερις τομείς στους οποίους κρίθηκε σκόπιμο να υπάρξουν στοχευμένες τροποποιήσεις: αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης, ελάχιστα υποχρεωτικά ποσά ασφαλιστικής κάλυψης, έλεγχοι ασφάλισης των οχημάτων από κράτη μέλη και η χρήση των βεβαιώσεων ιστορικού ζημιών των ασφαλισμένων από νέες ασφαλιστικές επιχειρήσεις. **Θα πρέπει επίσης να θεσπιστεί ένα υποχρεωτικό σύστημα ανταμοιβής-ποινής («bonus-malus»), το οποίο θα χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ασφαλίσεων με βάση τις βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών των ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Ένα τέτοιο σύστημα θα αποτελούσε κίνητρο για την ασφαλή οδήγηση και κατά συνέπεια θα καθιστούσε την οδική κυκλοφορία ασφαλέστερη. Θα οδηγούσε, επίσης, σε πιο δίκαια ασφάλιστρα για τους καταναλωτές.**

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

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

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατ' αρχήν όλα τα υφιστάμενα και νέα μηχανοκίνητα οχήματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103/ΕΚ. Ωστόσο, ιδίως όσον αφορά τους νέους τύπους οχημάτων, όπως ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτρικά σκούτερ, segway, κάτι τέτοιο δεν φαίνεται απολύτως αναγκαίο. Είναι πολύ μικρότερα και έχουν χαμηλότερη μέγιστη ταχύτητα, με αποτέλεσμα η δυνατότητα να προκαλέσουν ζημία/τραυματισμό να μην είναι τόσο αυξημένη. Η μη διαφοροποιημένη εφαρμογή της υποχρεωτικής ασφάλισης φαίνεται δυσανάλογη, ιδίως δεδομένης της ανάγκης να προωθηθεί η ανάπτυξη νέων, εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς οι οποίοι καταλαμβάνουν μικρότερο δημόσιο οδικό χώρο και είναι πιο φιλικοί προς το περιβάλλον. Η οδηγία θα πρέπει, κατά συνέπεια, να εφαρμόζεται μόνο στα οχήματα τα οποία, σύμφωνα με την νομοθεσία της Ένωσης πρέπει να πληρούν απαιτήσεις ασφάλειας ως προϋπόθεση για την έγκρισή τους. Φυσικά, ατυχήματα μπορεί να συμβούν και όταν χρησιμοποιούνται τέτοια οχήματα, γεγονός που καθιστά τα κράτη μέλη ελεύθερα να θεσπίζουν ή να διατηρούν κανόνες σε εθνικό επίπεδο οι οποίοι προβλέπουν ασφάλιση αστικής ευθύνης και για οχήματα που δεν υπόκεινται σε έγκριση τύπου. Με την επιδίωξη των γενικών στόχων της διασφάλισης υψηλού επιπέδου προστασίας των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων και με τη διευκόλυνση της ελεύθερης μετακίνησης προσώπων και οχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ, η παρούσα οδηγία θα συμβάλει στη βελτίωση της εμπιστοσύνης στην ενιαία αγορά ασφάλισης οχημάτων με κινητήρα, αυξάνοντας την ασφάλεια δικαίου όσον αφορά τις διασυνοριακές πωλήσεις ασφάλισης αυτοκινήτων βάσει της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και μειώνοντας, παράλληλα, τους κινδύνους

που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αποζημίωσης των θυμάτων.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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

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

οχήματος.

σύστημα ελέγχων στην εθνική επικράτεια και δεν απαιτούν την ακινητοποίηση του οχήματος *και εφόσον δίνονται εγγυήσεις για την προστασία των δικαιωμάτων, των ελευθεριών και των έννομων συμφερόντων του ενδιαφερόμενου.*

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Η οδήγηση με ανασφάλιστο όχημα και, πιο συγκεκριμένα, η οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος χωρίς υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης οχήματος με κινητήρα αποτελεί εντεινόμενο πρόβλημα στην ΕΕ. Το κόστος από τις αξιώσεις αποζημίωσης υπολογίστηκε σε 870 εκατομμύρια EUR για το σύνολο της Ένωσης. Πρέπει να τονιστεί ότι η οδήγηση ανασφάλιστων οχημάτων επηρεάζει αρνητικά μια σειρά συμφεροντούχων, όπως τα θύματα ατυχημάτων, τους ασφαλιστές, τα εγγυητικά ταμεία και τους αντισυμβαλλόμενους σε ασφαλιστικές συμβάσεις μηχανοκίνητων οχημάτων.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7) Για την αποτελεσματική και αποδοτική προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, τα θύματα αυτά πρέπει πάντα να αποζημιώνονται για τις σωματικές βλάβες ή τις υλικές ζημιές που υφίστανται, ανεξαρτήτως του αν η ασφαλιστική επιχείρηση του υπεύθυνου μέρους είναι φερέγγυα ή όχι. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συστήσουν ή

(7) Για την αποτελεσματική και αποδοτική προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, τα θύματα αυτά πρέπει πάντα να αποζημιώνονται για τις σωματικές βλάβες ή τις υλικές ζημιές που υφίστανται, ανεξαρτήτως του αν η ασφαλιστική επιχείρηση του υπεύθυνου μέρους είναι φερέγγυα ή όχι. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συστήσουν ή

να ορίσουν οργανισμό, ο οποίος θα χορηγεί την αρχική αποζημίωση στους ζημιωθέντες που έχουν συνήθη τόπο διαμονής στο έδαφός τους και ο οποίος έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή της εν λόγω αποζημίωσης από τον οργανισμό που συστάθηκε ή ορίστηκε για τον ίδιο σκοπό στο κράτος μέλος της εγκατάστασης της ασφαλιστικής επιχείρησης η οποία εξέδωσε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του οχήματος του υπαίτιου μέρους. Προκειμένου, ωστόσο, να μην υποβάλλονται παράλληλες αιτήσεις αποζημίωσης, τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων δεν θα πρέπει να μπορούν να υποβάλουν αίτηση αποζημίωσης στον εν λόγω οργανισμό, αν έχουν ήδη υποβάλει την αίτησή τους ή έχουν ασκήσει αγωγή εναντίον της οικείας ασφαλιστικής επιχείρησης και η αίτηση αυτή τελεί ακόμα υπό εξέταση και η αγωγή εξακολουθεί να εκκρεμεί.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Η γνησιότητα του ιστορικού αξιώσεων των ασφαλισμένων που επιθυμούν να συνάψουν νέα ασφαλιστήρια συμβόλαια με ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εξακριβώνεται εύκολα προκειμένου να διευκολύνεται η αναγνώριση του εκάστοτε ιστορικού αξιώσεων κατά τη σύναψη νέου 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**

να ορίσουν οργανισμό, ο οποίος θα χορηγεί **αμελλητί** την αρχική αποζημίωση στους ζημιωθέντες που έχουν συνήθη τόπο διαμονής στο έδαφός τους και ο οποίος έχει το δικαίωμα να ζητήσει την επιστροφή της εν λόγω αποζημίωσης από τον οργανισμό που συστάθηκε ή ορίστηκε για τον ίδιο σκοπό στο κράτος μέλος της εγκατάστασης της ασφαλιστικής επιχείρησης η οποία εξέδωσε το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του οχήματος του υπαίτιου μέρους. Προκειμένου, ωστόσο, να μην υποβάλλονται παράλληλες αιτήσεις αποζημίωσης, τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων δεν θα πρέπει να μπορούν να υποβάλουν αίτηση αποζημίωσης στον εν λόγω οργανισμό, αν έχουν ήδη υποβάλει την αίτησή τους ή έχουν ασκήσει αγωγή εναντίον της οικείας ασφαλιστικής επιχείρησης και η αίτηση αυτή τελεί ακόμα υπό εξέταση και η αγωγή εξακολουθεί να εκκρεμεί.

Τροπολογία

(8) 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 **θα πρέπει να χρησιμοποιούν ένα υποχρεωτικό σύστημα ανταμοιβής-**

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.

ποινής («bonus-malus») προκειμένου να καθορίσουν τα ασφάλιστρα των αυτοκινήτων. **Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι βεβαιώσεις ιστορικού ζημιών.** Δεν θα πρέπει να **γίνεται διάκριση** λόγω της εθνικότητας ή αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου κράτους μέλους διαμονής του ασφαλισμένου. Για να μπορούν τα κράτη μέλη να ελέγχουν με ποιον τρόπο οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις μεταχειρίζονται τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να δημοσιεύουν τις πολιτικές που ακολουθούν όσον αφορά τη χρήση του ιστορικού αξιώσεων κατά τον υπολογισμό των ασφαλίσεων.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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 διασυννοριακές 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.

Τροπολογία

(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 διασυννοριακές υποθέσεις αφερεγγυότητας, το ύψος των ελάχιστων ποσών κάλυψης στα κράτη μέλη, το ποσό των αξιώσεων που οφείλονται σε οδήγηση ανασφάλιστου οχήματος εκτός συνόρων και τον αριθμό των καταγγελιών που αφορούν βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων. **Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της λειτουργίας της οδηγίας 2009/103/EK, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εξετάζει και να αξιολογεί κατά πόσο, δεδομένης της τεχνολογικής προόδου, συμπεριλαμβανομένης της αυξανόμενης χρήσης αυτόνομων και ημιαυτόνομων οχημάτων, εξακολουθεί να εξυπηρετεί τον σκοπό της, δηλαδή να προστατεύει τα θύματα τροχαίων**

ατυχημάτων από την αφερεγγυότητα των ασφαλιστών σε ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα. Ταυτόχρονα, η εν λόγω παρακολούθηση θα πρέπει να είναι ανθεκτική στον χρόνο και να επιδιώκει να εξασφαλίσει την επίτευξη των στόχων της οδηγίας όσον αφορά τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις σε τομείς όπως τα ηλεκτρικά οχήματα και τα αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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 ιδίου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 11

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Στο άρθρο 2 προστίθεται μια νέα παράγραφος:

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

**Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).*

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

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

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2
Οδηγία 2009/103/ΕΚ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 2 α α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 16 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

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

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Οδηγία 2009/103/EK

Άρθρο 28γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το αργότερο **επτά** έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, διενεργείται

Το αργότερο **πέντε** 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.

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

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

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

0	-

0	0

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Ασφάλιση αστικής ευθύνης για τη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων και επιβολή της υποχρέωσης ασφάλισης για τέτοια ευθύνη		
Έγγραφο αναφοράς	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)		
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	24.5.2018		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	IMCO 11.6.2018		
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	JURI 11.6.2018		
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Dita Charanzová 19.6.2018		
Εξέταση στην επιτροπή	10.10.2018	21.11.2018	21.1.2019
Ημερομηνία έγκρισης	22.1.2019		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 34 -: 1 0: 2		
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Philippe Juvin, Morten Løkkegaard, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Biljana Borzan, Edward Czesak, Martin Schirdewan, Adam Szejnfeld, Josef Weidenholzer		
Ημερομηνία κατάθεσης	28.1.2019		

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ
ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Morten Løkkegaard, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong, Martin Schirdewan
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Ivan Štefanec, Adam Szejnfeld, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Mihai Țurcanu
S&D	Biljana Borzan, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler, Josef Weidenholzer
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

1	-
ENF	John Stuart Agnew

2	0
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
S&D	Marlene Mizzi

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή