



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**2002/0124 (COD)
LEX 614**

**Strasburgo, 11 maggio 2005
(OR. en)**

PE-CONS 3604/05

**SURE 4
CODEC 109**

**DIRETTIVA 2005/14/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
CHE MODIFICA LE DIRETTIVE DEL CONSIGLIO 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE
E 90/232/CEE
E LA DIRETTIVA 2000/26/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
SULL'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE
RISULTANTE DALLA CIRCOLAZIONE DI AUTOVEICOLI**

**DIRETTIVA 2005/14/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO
E DEL CONSIGLIO
del 11 maggio 2005**

che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la
direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
sull'assicurazione della responsabilità civile risultante
dalla circolazione di autoveicoli

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 47, paragrafo 2, prima e terza frase, l'articolo 55 e l'articolo 95, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione ¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ²,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ³,

¹ GU C 227 E del 24.9.2002, pag. 387.

² GU C 95 del 23.4.2003, pag. 45.

³ Parere del Parlamento europeo del 22 ottobre 2003 (GU C 82 E del 1°4.2004, pag. 297), posizione comune del Consiglio del 26 aprile 2004 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Parlamento europeo del 12 gennaio 2005 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 18 aprile 2005.

considerando quanto segue:

- (1) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le compagnie di assicurazione in quanto rappresenta una parte consistente dell'attività assicurativa, ramo non vita, nella Comunità, oltre ad avere un impatto sulla libera circolazione di persone e veicoli. Il rafforzamento e il consolidamento del mercato unico delle assicurazioni in materia di assicurazione degli autoveicoli dovrebbe quindi costituire un obiettivo fondamentale dell'azione comunitaria nel settore dei servizi finanziari.

- (2) Importanti progressi in questa direzione sono stati introdotti dalla direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità ¹, dalla seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ², dalla terza direttiva 90/232/CEE del Consiglio, del 14 maggio 1990, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli ³, e dalla direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (quarta direttiva dell'assicurazione degli autoveicoli) ⁴.

¹ GU L 103 del 2.5.1972, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 84/5/CEE (GU L 8 dell'11.1.1984, pag.17).

² GU L 8 dell'11.1.1984, pag. 17. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 90/232/CEE (GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33).

³ GU L 129 del 19.5.1990, pag. 33.

⁴ GU L 181 del 20.7.2000, pag. 65.

- (3) Il sistema comunitario dell'assicurazione degli autoveicoli deve essere aggiornato e migliorato. Questa esigenza é stata confermata dalla consultazione degli ambienti industriali, dei consumatori e delle associazioni delle vittime.
- (4) Allo scopo di escludere qualsiasi errore di interpretazione delle disposizioni della direttiva 72/166/CEE e facilitare l'ottenimento di una copertura assicurativa per i veicoli con targhe temporanee, la definizione del territorio nel quale il veicolo staziona abitualmente dovrebbe fare riferimento al territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, indipendentemente dal fatto che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea.
- (5) A norma della direttiva 72/166/CEE, i veicoli con targhe false o illegali sono considerati abitualmente stazionanti nel territorio dello Stato membro che ha rilasciato le targhe originali. Questa regola implica spesso che gli uffici nazionali d'assicurazione siano obbligati a occuparsi delle conseguenze economiche di sinistri che non hanno alcuna relazione con lo Stato membro nel quale essi sono stabiliti. Senza voler modificare il criterio generale della targa di immatricolazione che determina il territorio in cui il veicolo staziona abitualmente, occorrerebbe prevedere una regola speciale in caso di sinistro provocato da un veicolo privo di targa di immatricolazione o con una targa che non corrisponde, o cessa di corrispondere, al veicolo stesso. In questo caso e al solo fine di liquidare il sinistro, il territorio in cui il veicolo staziona abitualmente dovrebbe essere considerato il territorio in cui si è verificato l'incidente.

- (6) Ai fini dell'interpretazione e dell'applicazione della nozione di "controlli per sondaggio" nella direttiva 72/166/CEE, la disposizione relativa dovrebbe essere precisata. Il divieto di controlli sistematici dell'assicurazione sugli autoveicoli dovrebbe valere per i veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un altro Stato membro, nonché per i veicoli abitualmente stazionanti nel territorio di un paese terzo e provenienti dal territorio di un altro Stato membro. Possono essere consentiti solo controlli non sistematici e non aventi carattere discriminatorio, effettuati nell'ambito di un controllo non diretto esclusivamente a verificare l'assicurazione.
- (7) L'articolo 4, lettera a) della direttiva 72/166/CEE consente agli Stati membri di agire in deroga all'obbligo generale di stipulare l'assicurazione obbligatoria per quanto riguarda i veicoli appartenenti a talune persone fisiche o giuridiche, pubbliche o private. In caso di incidenti causati da tali veicoli lo Stato membro che prevede la deroga deve designare l'autorità o l'ente incaricato di indennizzare le vittime degli incidenti causati in un altro Stato membro. Per assicurare che non soltanto le vittime degli incidenti causati da tali veicoli all'estero siano debitamente indennizzate, ma anche le vittime degli incidenti verificatisi nello Stato membro in cui il veicolo è abitualmente stazionante, siano residenti o meno nel suo territorio, il suddetto articolo dovrebbe essere modificato. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero assicurare che l'elenco delle persone dispensate dall'assicurazione obbligatoria, nonché le autorità o organismi responsabili dell'indennizzo delle vittime per i danni causati da tali veicoli sia comunicato alla Commissione per la pubblicazione.

(8) L'articolo 4, lettera b) della direttiva 72/166/CEE consente a uno Stato membro di agire in deroga all'obbligo generale di stipulare l'assicurazione obbligatoria per quanto riguarda determinati tipi di veicoli o determinati veicoli con targa speciale. In tal caso gli altri Stati membri sono autorizzati a richiedere, al momento dell'ingresso sul loro territorio, una carta verde valida o un contratto di assicurazione frontiera per assicurare l'indennizzo dei danni alle vittime di qualsiasi incidente che può essere causato da tali veicoli sui loro territori. Tuttavia, poiché la soppressione dei controlli alle frontiere all'interno della Comunità comporta l'impossibilità di garantire che i veicoli che attraversano la frontiera siano assicurati, l'indennizzo per le vittime di incidenti causati all'estero non può più essere garantito. Inoltre dovrebbe essere assicurato che l'indennizzo dovuto sia concesso non soltanto alle vittime degli incidenti causati da tali veicoli all'estero, ma anche alle vittime degli incidenti verificatisi nello Stato membro, in cui il veicolo è abitualmente stazionario. A tal fine gli Stati membri dovrebbero trattare le vittime di incidenti causati da tali veicoli nello stesso modo in cui sono trattate le vittime di incidenti causati da veicoli non assicurati. Effettivamente, come previsto dalla direttiva 84/5/CEE, l'indennizzo per i danni alle vittime di incidenti causati da veicoli non assicurati dovrebbe essere pagato dall'organismo responsabile per l'indennizzo dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente. Nel caso di pagamento alle vittime di incidenti causati da veicoli soggetti alla deroga, l'organismo responsabile per l'indennizzo dovrebbe poter agire nei confronti dell'organismo dello Stato membro in cui il veicolo è abitualmente stazionario. Dopo cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe, se del caso, sulla base dell'esperienza acquisita per quanto riguarda l'attuazione e l'applicazione della suddetta deroga, presentare proposte volte a sostituire o abrogare quest'ultima. La disposizione corrispondente nella direttiva 2000/26/CE dovrebbe anche essere abrogata.

- (9) Per chiarire l'ambito di applicazione delle direttive assicurazione autoveicoli a norma dell'articolo 299 del trattato, il riferimento al territorio extraeuropeo degli Stati membri di cui agli articoli 6 e 7, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE dovrebbe essere soppresso.
- (10) Un elemento fondamentale che assicura la protezione delle vittime è costituito dall'obbligo degli Stati membri di garantire la copertura assicurativa almeno per determinati importi minimi. Gli importi minimi previsti dalla direttiva 84/5/CEE dovrebbero non solo essere aggiornati per tener conto dell'inflazione, ma dovrebbero anche essere maggiorati per migliorare la protezione delle vittime. L'importo minimo di copertura per i danni alle persone dovrebbe essere calcolato in modo tale da indennizzare totalmente ed equamente tutte le vittime che hanno riportato danni molto gravi, tenendo conto della bassa frequenza di incidenti che coinvolgono più vittime e dell'esiguo numero di casi in cui più vittime subiscono danni molto gravi nel corso di un unico incidente. Un importo minimo di copertura pari a 1 000 000 EUR per vittima o a 5 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime, costituisce un importo ragionevole ed adeguato. Per facilitare l'introduzione di tali importi minimi, si dovrebbe stabilire un periodo transitorio di cinque anni a decorrere dalla data di attuazione della presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero aumentare gli importi ad almeno la metà dei livelli entro trenta mesi dalla data di attuazione.
- (11) Al fine di garantire che l'importo minimo di copertura non venga eroso nel tempo, è opportuno introdurre una clausola di revisione periodica che abbia come punto di riferimento l'Indice europeo dei prezzi al consumo (IEPC) pubblicato da Eurostat, come previsto dal regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio, del 23 ottobre 1995, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati ¹. Occorre prevedere talune regole sullo svolgimento di tale revisione.

¹ GU L 257 del 27.10.1995, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

- (12) La direttiva 84/5/CEE che, allo scopo di prevenire le frodi, consente agli Stati membri di limitare o escludere pagamenti da parte dell'organismo di indennizzo in caso di danni alle cose da parte di un veicolo non identificato, in taluni casi può impedire il legittimo indennizzo delle vittime. La facoltà di limitare o escludere l'indennizzo per il fatto che il veicolo non è identificato non dovrebbe valere quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone del medesimo incidente, a seguito del quale sono stati causati danni alle cose. Gli Stati membri possono prevedere una franchigia a concorrenza del limite stabilito in detta direttiva che può essere imputata alla vittima che ha subito i danni alle cose. I danni alle persone sarebbero qualificati come gravi conformemente alla legislazione o alle disposizioni amministrative dello Stato membro in cui è avvenuto l'incidente. A tale riguardo, gli Stati membri possono tenere conto, tra l'altro, della necessità o meno di cure ospedaliere.
- (13) Attualmente, in virtù della facoltà prevista nella direttiva 84/5/CEE, gli Stati membri possono autorizzare, fino ad un determinato massimale, franchigie opponibili alla vittima in caso di danni alle cose provocati da veicoli non assicurati. Tale facoltà riduce, senza giustificato motivo, la protezione delle vittime e crea una discriminazione rispetto alle vittime di altri sinistri. Tale facoltà dovrebbe pertanto essere soppressa.
- (14) La seconda direttiva 88/357/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1988, recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita, e fissazione delle disposizioni volte ad agevolare l'esercizio effettivo della libera prestazione di servizi ¹, dovrebbe essere modificata allo scopo di permettere alle succursali delle compagnie di assicurazione di divenire rappresentanti nelle attività di assicurazione degli autoveicoli, come già avviene in altri servizi di assicurazione.

¹ GU L 172 del 4.7.1988, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/26/CE.

- (15) L'inclusione dei passeggeri del veicolo nella copertura assicurativa costituisce un risultato importante della normativa attuale. Esso verrebbe posto a repentaglio se la legislazione nazionale o qualsiasi clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione escludesse dalla copertura assicurativa i passeggeri che erano a conoscenza, o avrebbero dovuto essere a conoscenza, del fatto che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcol o di altre sostanze eccitanti al momento dell'incidente. Un passeggero non è solitamente in grado di valutare in modo adeguato il livello d'intossicazione del conducente. L'obiettivo di dissuadere i conducenti dall'agire sotto gli effetti di sostanze eccitanti non si raggiunge riducendo la copertura assicurativa dei passeggeri vittime di incidenti automobilistici. La copertura di questi passeggeri nell'ambito dell'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli fa salva la loro responsabilità secondo la pertinente normativa nazionale, nonché il livello dell'eventuale risarcimento per danni in un incidente specifico.
- (16) I danni alle persone e alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che costituiscono di solito la parte più debole in un sinistro dovrebbero essere coperti dall'assicurazione obbligatoria del veicolo coinvolto nel sinistro, se hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Tale disposizione fa salva la responsabilità civile o il livello del risarcimento per danni in uno specifico incidente, secondo la pertinente legislazione nazionale.

- (17) Alcune compagnie inseriscono nelle loro polizze clausole che prevedono l'annullamento del contratto qualora il veicolo resti al di fuori dello Stato membro di immatricolazione per un periodo più lungo di quello specificato nel contratto. Tale pratica è contraria al principio stabilito nella direttiva 90/232/CEE secondo il quale l'assicurazione obbligatoria degli autoveicoli dovrebbe coprire, sulla base di un unico premio, l'intero territorio della Comunità. È opportuno quindi precisare che la copertura assicurativa dovrebbe mantenere la sua validità per tutta la durata del contratto, indipendentemente dalla circostanza che il veicolo stazioni in un altro Stato membro per un determinato periodo, salvi gli obblighi stabiliti dalla legislazione degli Stati membri sull'immatricolazione dei veicoli.
- (18) Dovrebbero essere intraprese iniziative affinché divenga più agevole ottenere una copertura assicurativa per i veicoli importati da uno Stato membro in un altro, anche se il veicolo non è ancora immatricolato nello Stato membro di destinazione. È opportuno accordare una deroga temporanea alla regola generale per la determinazione dello Stato membro ove il rischio situato. Per un periodo di trenta giorni a decorrere dalla data in cui il veicolo è consegnato, reso disponibile o spedito all'acquirente, dovrebbe essere considerato Stato membro dove è situato il rischio lo Stato membro di destinazione.
- (19) La persona che intende stipulare un nuovo contratto di assicurazione con un altro assicuratore dovrebbe essere in grado di presentare un quadro dei sinistri subiti e causati in vigenza del precedente contratto. Il contraente dovrebbe avere il diritto di esigere in qualunque momento un'attestazione relativa ai sinistri provocati o all'assenza di sinistri per quanto riguarda il veicolo o i veicoli coperti da tale contratto almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale. L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero la suddetta attestazione, dovrebbe rilasciare l'attestazione al contraente entro quindici giorni dalla richiesta.

- (20) Allo scopo di assicurare la dovuta protezione alle vittime di incidenti automobilistici, gli Stati membri non dovrebbero permettere alle imprese assicurative di opporre franchigie alla parte lesa.
- (21) Il diritto di invocare il contratto di assicurazione e agire direttamente nei confronti della compagnia assicuratrice è estremamente importante per la protezione delle vittime di incidenti automobilistici. La direttiva 2000/26/CE prevede già per le vittime degli incidenti intervenuti in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di residenza della persona lesa e causati dall'uso di veicoli assicurati e stazionanti abitualmente in uno Stato membro, un diritto d'azione diretta contro la compagnia di assicurazione che copre la responsabilità civile della persona responsabile. Per agevolare la liquidazione rapida ed efficace dei sinistri ed evitare per quanto possibile costosi procedimenti giudiziari, tale diritto dovrebbe essere esteso a tutte le vittime d'incidenti automobilistici.
- (22) Al fine di migliorare la protezione delle vittime di incidenti automobilistici, è opportuno estendere la procedura "dell'offerta motivata" prevista dalla direttiva 2000/26/CE a tutti i tipi di incidenti automobilistici. La stessa procedura dovrebbe essere altresì applicata, mutatis mutandis, se gli incidenti sono definiti mediante il sistema degli uffici nazionali d'assicurazione previsto dalla direttiva 72/166/CEE.
- (23) Allo scopo di agevolare le richieste di indennizzo delle parti lese, i centri di informazione istituiti ai sensi della direttiva 2000/26/CE non dovrebbero limitarsi a fornire le informazioni relative ai tipi di incidenti coperti da tale direttiva, ma dovrebbero fornire lo stesso tipo di informazioni per qualsiasi incidente automobilistico.

- (24) Ai sensi del combinato disposto dell'articolo 11, paragrafo 2 e dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale¹, la parte lesa può citare in giudizio l'assicuratore della responsabilità civile nello Stato membro in cui è domiciliata.
- (25) Poiché la direttiva 2000/26/CE è stata adottata prima dell'adozione del regolamento (CE) n. 44/2001, che ha sostituito la convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 sulla stessa questione per alcuni Stati membri, il riferimento a tale convenzione nella suddetta direttiva dovrebbe essere opportunamente adeguato.
- (26) Le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dovrebbero pertanto essere modificate di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹ GU L 12 del 16.1.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

Articolo 1

Modifiche della direttiva 72/166/CEE

La direttiva 72/166/CEE è così modificata:

- 1) all'articolo 1, il punto 4 è così modificato :
 - a) il primo trattino è sostituito dal seguente:

"– il territorio dello Stato di cui il veicolo reca una targa di immatricolazione, sia che si tratti di una targa definitiva o di una targa temporanea; o";
 - b) è aggiunto il seguente trattino:

"– qualora i veicoli siano privi di targa di immatricolazione o rechino una targa che non corrisponde o non corrisponde più allo stesso veicolo e siano rimasti coinvolti in un incidente, il territorio dello Stato in cui si è verificato l'incidente, ai fini della definizione del sinistro, come previsto dall'articolo 2, paragrafo 2, primo trattino della presente direttiva o dall'articolo 1, paragrafo 4 della seconda direttiva 84/5/CEE del Consiglio, del 30 dicembre 1983, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli *;

* G U L 8 dell'11.1.1984, pag. 17.";

2) all'articolo 2, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Ogni Stato membro si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro e quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel loro territorio provenendo dal territorio di un altro Stato membro. Gli Stati membri possono tuttavia effettuare controlli non sistematici dell'assicurazione, a condizione che tali controlli non abbiano un carattere discriminatorio e avvengano nell'ambito di un controllo non esclusivamente finalizzato al controllo dell'assicurazione.";

3) l'articolo 4 è così modificato :

a) alla lettera a), secondo comma:

i) la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Uno Stato membro che prevede la deroga adotta le misure idonee al fine di assicurare l'indennizzo dei danni causati nel proprio territorio e nel territorio degli altri Stati membri da veicoli appartenenti alle suddette persone.";

ii) l'ultima frase è sostituita dalla seguente:

"Esso notifica alla Commissione l'elenco delle persone dispensate dall'assicurazione obbligatoria nonché le autorità o gli organismi responsabili dell'indennizzo. La Commissione pubblica l'elenco.";

- b) alla lettera b), il secondo comma è sostituito dal seguente:

"In tal caso gli Stati membri provvedono affinché ai veicoli di cui al primo comma della presente lettera sia riservato lo stesso trattamento dei veicoli per i quali non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1. L'organismo di indennizzo dello Stato membro in cui si è verificato l'incidente può allora presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia di cui all'articolo 1, paragrafo 4 della direttiva 84/5/CEE nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.

Dopo un periodo di cinque anni dalla data di entrata in vigore della direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli *, gli Stati membri riferiscono alla Commissione in merito all'attuazione e all'applicazione pratica della presente lettera. La Commissione, dopo aver esaminato tali relazioni, se del caso presenta proposte relative alla sostituzione o all'abrogazione di detta deroga.

* G U L , pag. .";

- 4) agli articoli 6 e 7, paragrafo 1 sono soppressi i termini "o nel territorio extraeuropeo di uno Stato membro".

Articolo 2

Modifiche della direttiva 84/5/CEE

L'articolo 1 della direttiva 84/5/CEE è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

1. L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE copre obbligatoriamente i danni alle cose e i danni alle persone.
2. Salvo importi maggiori di garanzia eventualmente prescritti dagli Stati membri, ciascuno Stato membro esige che l'assicurazione sia obbligatoria almeno per gli importi seguenti:
 - a) nel caso di danni alle persone, un importo minimo di copertura pari a 1 000 000 EUR per vittima o a 5 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;
 - b) nel caso di danni alle cose, 1 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

Ove opportuno, gli Stati membri possono stabilire un periodo transitorio fino a cinque anni dalla data di attuazione della direttiva 2005/14/CE⁺ del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2005, che modifica le direttive del Consiglio 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE e la direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli *, entro il quale adeguare i propri importi minimi di copertura agli importi di cui al presente paragrafo.

Gli Stati membri che stabiliscono il suddetto periodo transitorio ne informano la Commissione ed indicano la durata del periodo transitorio.

Entro 30 mesi dalla data di attuazione della direttiva 2005/14/CE⁺, gli Stati membri devono aumentare gli importi di garanzia ad almeno la metà dei livelli previsti nel presente paragrafo.

3. Ogni cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva 2005/14/CE oppure dal termine dell'eventuale periodo transitorio di cui al paragrafo 2, gli importi previsti in tale paragrafo sono oggetto di revisione, in linea con l'indice europeo dei prezzi al consumo (IPCE), previsto dal regolamento (CE) n. 2494/95 del Consiglio, del 23 ottobre 1995, relativo agli indici dei prezzi al consumo armonizzati **.

Gli importi sono adeguati automaticamente. Essi sono aumentati della variazione percentuale indicata dall'IPCE per il periodo pertinente, vale a dire il quinquennio immediatamente precedente la revisione, e sono arrotondati ad un multiplo di 10 000 EUR.

La Commissione comunica al Parlamento europeo e al Consiglio gli importi adeguati e provvede alla loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

4. Ogni Stato membro istituisce o autorizza un organismo incaricato di risarcire, almeno entro i limiti dell'obbligo di assicurazione, i danni alle cose o alle persone causati da un veicolo non identificato o per il quale non vi è stato adempimento dell'obbligo di assicurazione a norma del paragrafo 1.

Il primo comma fa salvo il diritto degli Stati membri di conferire o meno all'intervento dell'organismo un carattere sussidiario, nonché quello di disciplinare la soluzione di controversie fra l'organismo e il responsabile o i responsabili del sinistro ed altre imprese di assicurazione o istituti di sicurezza sociale che siano tenuti ad indennizzare la vittima per lo stesso sinistro. Tuttavia, gli Stati membri non possono autorizzare l'organismo a subordinare il pagamento dell'indennizzo alla condizione che la vittima dimostri in qualsiasi modo che il responsabile del sinistro non è in grado o rifiuta di pagare.

5. La vittima può in ogni caso rivolgersi direttamente all'organismo che, in base ad informazioni da essa fornitegli su sua richiesta, è tenuto a darle una risposta motivata circa il pagamento dell'indennizzo.

Gli Stati membri possono tuttavia escludere il pagamento dell'indennizzo da parte di tale organismo per le persone che per loro spontanea volontà hanno preso posto nel veicolo che ha causato il danno, se l'organismo può dimostrare che esse erano al corrente del fatto che il veicolo non era assicurato.

6. Gli Stati membri possono limitare o escludere il pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo in caso di danni alle cose causati da un veicolo non identificato.

Tuttavia, quando l'organismo è intervenuto per gravi danni alle persone del medesimo incidente, a seguito del quale sono stati causati danni alle cose da un veicolo non identificato, gli Stati membri non escludono l'indennizzo per danni alle cose in ragione del fatto che il veicolo non è identificato. Tuttavia, gli Stati membri possono prevedere una franchigia non superiore a 500 EUR che può essere imputata alla vittima che ha subito i danni alle cose.

I danni alle persone sono qualificati come gravi conformemente alla legislazione o alle disposizioni amministrative dello Stato membro in cui è avvenuto l'incidente. A tale riguardo, gli Stati membri possono tenere conto, tra l'altro, della necessità o meno di cure ospedaliere.

7. Gli Stati membri applicano al pagamento dell'indennizzo da parte dell'organismo le proprie disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative, fatta salva qualsiasi altra pratica più favorevole alle vittime.

* G U L , pag.

** G U L 257 del 27.10.1995, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (G U L 284 del 31.10.2003, pag. 1).".

Articolo 3

Modifica della direttiva 88/357/CEE

All'articolo 12 bis, paragrafo 4, quarto comma della direttiva 88/357/CEE, la seconda frase è soppressa.

Articolo 4

Modifiche della direttiva 90/232/CEE

La direttiva 90/232/CEE è così modificata:

- 1) all'articolo 1, fra il primo e il secondo comma è inserito il comma seguente:

"Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché qualsiasi disposizione di legge o clausola contrattuale contenuta in una polizza di assicurazione che escluda un passeggero dalla copertura assicurativa in base alla circostanza che sapeva o avrebbe dovuto sapere che il conducente del veicolo era sotto gli effetti dell'alcool o di altre sostanze eccitanti al momento del sinistro sia considerata senza effetto per quanto riguarda l'azione di tale passeggero.";

- 2) è inserito l'articolo seguente:

"Articolo 1 bis

L'assicurazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE copre i danni alle persone e i danni alle cose subiti da pedoni, ciclisti e altri utenti non motorizzati della strada che, in conseguenza di un incidente nel quale sia stato coinvolto un veicolo, hanno diritto alla riparazione del danno conformemente alla legislazione civile nazionale. Il presente articolo lascia impregiudicata sia la responsabilità civile, sia l'importo dei danni.";

3) all'articolo 2, il primo trattino è sostituito dal seguente:

"– coprano, sulla base di un unico premio e per tutta la durata del contratto, l'intero territorio della Comunità, incluso l'eventuale stazionamento del veicolo in un altro Stato membro durante il periodo di validità del contratto; e";

4) sono inseriti gli articoli seguenti:

"Articolo 4 bis

1. In deroga all'articolo 2, lettera d), secondo trattino della direttiva 88/357/CEE *, quando un veicolo viene spedito da uno Stato membro in un altro si considera Stato membro nel quale è situato il rischio lo Stato membro di destinazione, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente e per un periodo di trenta giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione.

2. Nel caso in cui il veicolo risulti coinvolto in un sinistro durante il periodo di cui al paragrafo 1 del presente articolo, e sia privo di assicurazione, l'organismo di cui all'articolo 1, paragrafo 4 della direttiva 84/5/CEE nello Stato membro di destinazione è responsabile dell'indennizzo previsto nell'articolo 1 di detta direttiva.

Articolo 4 ter

Gli Stati membri provvedono affinché il contraente possa esigere in qualunque momento un'attestazione dello stato di rischio della garanzia di responsabilità civile concernente il veicolo o i veicoli coperti da tale contratto almeno durante gli ultimi cinque anni del rapporto contrattuale, oppure dell'assenza di sinistri. L'impresa assicurativa, o un organismo eventualmente designato da uno Stato membro al fine di fornire l'assicurazione obbligatoria ovvero la suddetta attestazione, rilascia l'attestazione al contraente entro quindici giorni dalla richiesta.

Articolo 4 quater

Le imprese assicurative non oppongono franchigie alla persona lesa a seguito di un sinistro per quanto riguarda la copertura assicurativa di cui all'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE.

Articolo 4 quinquies

Gli Stati membri provvedono affinché le persone lese a seguito di un sinistro causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE, possano avvalersi di un diritto di azione diretta nei confronti dell'impresa che assicura contro la responsabilità civile la persona responsabile del sinistro.

Articolo 4 sexies

Gli Stati membri istituiscono la procedura prevista dall'articolo 4, paragrafo 6 della direttiva 2000/26/CE ** per la definizione dei sinistri provocati da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE.

In caso di incidenti che possono essere definiti mediante il sistema degli uffici nazionali d'assicurazione di cui all'articolo 2, paragrafo 2 della direttiva 72/166/CEE gli Stati membri stabiliscono la stessa procedura di cui all'articolo 4, paragrafo 6 della direttiva 2000/26/CE. Ai fini dell'applicazione di detta procedura, ogni riferimento all'impresa assicurativa si intende come un riferimento agli uffici nazionali d'assicurazione di cui all'articolo 1, punto 3 della direttiva 72/166/CEE.

-
- * Seconda direttiva 88/357/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1988, recante coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita, e fissazione delle disposizioni volte ad agevolare l'esercizio effettivo della libera prestazione di servizi (GU L 172 del 4.7.1988, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 181 del 20.7.2000, pag. 65).
 - ** Direttiva 2000/26/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 maggio 2000, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 181 del 20.7.2000, pag. 65).";

5) all'articolo 5, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri provvedono affinché, fatti salvi gli obblighi loro derivanti dalla direttiva 2000/26/CE, i centri di informazione istituiti o riconosciuti a norma dell'articolo 5 di tale direttiva forniscano le informazioni di cui al suddetto articolo a tutte le persone coinvolte in un incidente stradale causato da un veicolo assicurato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 della direttiva 72/166/CEE."

Articolo 5

Modifiche della direttiva 2000/26/CE

La direttiva 2000/26/CE è così modificata:

- 1) è inserito il seguente considerando (16 bis):

"(16 bis) Ai sensi del combinato disposto dell'articolo 11, paragrafo 2 e dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale *, la parte lesa può citare in giudizio l'assicuratore della responsabilità civile nello Stato membro in cui essa è domiciliata.

* G U L 12 del 16.1.2001, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dall'Atto di adesione del 2003.";

- 2) all'articolo 4, il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. La nomina del mandatario per la liquidazione dei sinistri non costituisce di per sé l'apertura di una succursale ai sensi dell'articolo 1, lettera b) della direttiva 92/49/CEE , e il predetto mandatario non è considerato uno stabilimento ai sensi dell'articolo 2, lettera c) della direttiva 88/357/CEE né

- uno stabilimento ai sensi della convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione di decisioni in materia civile e commerciale* ,per quanto riguarda la Danimarca,
- uno stabilimento ai sensi del regolamento (CE) n. 44/2001, per quanto riguarda gli altri Stati membri.

* GU C 27 del 26.1.1998, pag. 1 (versione consolidata).";

- 3) all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), il punto 2, ii) è soppresso;
- 4) è inserito il seguente articolo 6 bis:

"Articolo 6 bis

Organismo centrale

Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per agevolare la fornitura, in tempo utile, alle vittime, ai loro assicuratori o ai loro rappresentanti legali, dei dati di base necessari per la liquidazione dei danni.

Tali dati di base sono, all'occorrenza, messi a disposizione in forma elettronica in un deposito centrale in ciascuno Stato membro e sono accessibili alle parti interessate su loro esplicita richiesta."

Articolo 6

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro^x. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale.

Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri possono, conformemente al trattato, mantenere o mettere in vigore disposizioni più favorevoli alla persona lesa di quelle necessarie per conformarsi alla presente direttiva.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

^x 24 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 7

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 8

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente