



**EUROPEAN COMMISSION**  
Internal Market and Services DG

Director-General

Brussels, 04.02.08 00000443  
MARKT/H2/RMaz D(2008)1214  
FS/050.080.060/0008

Mr Alain Pire  
Secretary General  
Council of Bureaux  
via e-mail: [secretariat@cobx.org](mailto:secretariat@cobx.org)

Dear Sir,

I refer to your letter of 7 November 2007 in which you ask for our Services opinion as regards the interpretation of provisions of the EU Motor Insurance Directives governing insurance checks. I first of all apologize for late reply due to consultations with the Commission's Legal Service. The issue of insurance checks is very complex, also due to the fact that the EU Motor Insurance Directives do not seem to be entirely clear in this respect. We are also aware that a rigid interpretation of the Directives, that would not reflect the real situation in the Member States, might cause practical problems.

We understand that the key question is whether the EU Motor Insurance Directives allow Member States to enforce rules aimed at preventing uninsured driving also against motorists of vehicles normally based in another Member State. In your letter you also present the two opposing views that have developed among your members on this subject.

After having carefully examined the issue, we would like to outline our position.

It does not seem to be contested by any of your members that insurance checks on vehicles based in another Member State are permitted if certain criteria are met. However, the interpretation of these criteria seems to require some clarification.

In our judgment, the fact that the 5th Motor Insurance Directive 2005/14/EC states in Article 1(2) that Member States shall refrain from insurance checks against vehicles based in another Member State unless they are non-systematic, non-discriminatory and are carried out as part of a control not aimed exclusively at insurance verification, allows insurance checks to be carried out only under exceptional circumstances. Accordingly, a vehicle from another Member State can be checked on insurance for instance in cases where to obtain details of insurance cover is needed for the settlement of a road traffic accident in which the vehicle was involved and these details cannot be identified on the basis of the vehicle's registration plate. On the contrary, checks that are part of a programme aimed at enforcing the obligation to be insured against third party liability

J:\08-Motor Insurance\01-General Motor\General correspondence\Holmquist to COBx on insurance checks\_final.doc  
Commission européenne, B-1049 Bruxelles / Europese Commissie, B-1049 Brussel - Belgium. Telephone: (32-2) 299 11 11.  
Office: SPA2 08/020. Telephone: direct line (32-2) 295 51 92. Fax: (32-2) 299 42 59.

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/](http://ec.europa.eu/internal_market/)  
E-mail: [jorgen.holmquist@ec.europa.eu](mailto:jorgen.holmquist@ec.europa.eu)

would not seem to meet the fore-mentioned Directive's criteria since a systematic and targeted checking of insurance certificates may be assumed in this case.

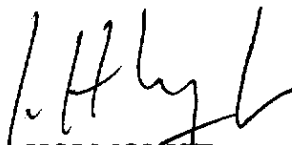
Furthermore, we believe that according to Article 3 of the 1st Motor Insurance Directive 72/166/EEC, it is the clear responsibility of the Member State where the vehicle is normally based to take measures in order to ensure that the insurance obligation has been satisfied. This is in our opinion supported by the fact that with the 1st Motor Insurance Directive and the signature of the Multilateral Agreement between the national insurers' bureaux, a system of no insurance controls on the EU internal borders was introduced whereby the registration plate issued by the Member States' authorities was deemed sufficient evidence of insurance cover. The system has been maintained and adjusted by the 5th Motor Insurance Directive to the fact that more and more Member States have joined the Schengen Agreement. It is therefore not evident that motorists carry insurance certificates with them when travelling to countries belonging to the Multilateral Agreement. Even if motorists would carry insurance documents, they might be provided "merely" with a national insurance certificate since, according to the information we have received from your organization, green cards are not anymore issued in some countries for travels within the EU.

However, we think that a different question is whether Member States are, under the current system, in a position to effectively enforce the insurance obligation against vehicles normally based in their territory and circulating abroad.

In conclusion, it should be emphasised that the main aim of the EU Motor Insurance Directives is to enable free circulation of vehicles without unnecessary controls. Since the Directives do not specifically deal with the problem of uninsured driving and its cross-border aspects, we acknowledge that there might be some loopholes in terms of practical enforcement of the third party liability insurance obligation. At the same time, we are convinced that uninsured driving must be addressed in a coherent way at European level. Increased cooperation between Member States in terms of exchange of experience and good practice would seem indispensable in this context.

Please note that this view does not prejudice any possible future interpretation of the issue by the Court of Justice of the European Communities, which has the ultimate competence for the interpretation of Community law.

Yours sincerely,

  
Jörgen HOLMQUIST

Contact:

Robert MULAC, Telephone: (32-2) 295 62 59, [robert.mulac@ec.europa.eu](mailto:robert.mulac@ec.europa.eu)

## TRADUCCION AL CASTELLANO:

Estimado señor,

Con relación a su carta del 7 de noviembre de 2007 en la que pedía nuestra opinión en lo que respecta a la interpretación de lo estipulado en las Directivas europeas de seguros de automóviles que rigen los controles de seguros. Lo primero de todo, le pido disculpas por la tardanza a la hora de contestarle debido a las consultas con los representantes legales de la Comisión. La cuestión del control de seguro es muy compleja, por una parte debido a que las Directivas europeas de seguros de automóviles no son completamente claras a este respecto. También somos conscientes de que una interpretación demasiado rígida de las Directivas, que no refleje la situación real de los estados miembros, puede llegar a causar problemas en la práctica.

Entendemos que la cuestión principal es si las Directivas europeas de seguros de automóviles permiten a los estados miembros aplicar normas cuyo objetivo sea prevenir la circulación sin seguro, incluso para aquellos conductores de vehículos con estacionamiento habitual en otro estado miembro. En su carta usted también nos presentó los dos puntos de vista contrapuestos que se han desarrollado entre sus miembros en lo relativo a este tema.

Tras haber examinado detalladamente esta cuestión, queremos destacar nuestra posición.

Parece que ninguno de sus miembros se opone a que se permitan realizar controles de seguro en vehículos con estacionamiento habitual en otro país si se siguen ciertos criterios. Sin embargo, la interpretación de estos criterios necesita ciertas aclaraciones.

A nuestro juicio, el hecho de que la 5ª Directiva de seguros de automóviles 2005/14/EC estipule en el artículo 1(2) que los estados miembros deben abstenerse de realizar controles de seguros a los vehículos con estacionamiento habitual en otro estado miembro a menos que estos controles no sean sistemáticos, ni discriminatorios o que se realicen como parte de un control cuyo único objetivo no sea el de verificar el aseguramiento, permite que se lleven **controles de seguro únicamente en circunstancias excepcionales**. De acuerdo con esto, se puede comprobar el aseguramiento de un vehículo de otro estado miembro por ejemplo, en los casos en los que obtener los datos de cobertura de un seguro sea algo necesario para resolver un accidente de tráfico en el que el vehículo esté implicado, y la matrícula no baste para identificar estos datos. Por el contrario, los controles que formen parte de un programa cuyo objetivo sea imponer la obligación de tener un seguro de responsabilidad de terceros, no seguirían los anteriormente citados criterios de la Directiva ya que en este caso se consideraría un control sistemático y específico.

Lo que es más, pensamos que de acuerdo con el artículo 3 de la 1ª Directiva de seguros de automóviles 72/166/EEC, la responsabilidad de tomar medidas para cerciorarse de que se satisfacen las obligaciones de aseguramiento recae claramente sobre el estado miembro donde el vehículo tenga su estacionamiento habitual. Esto último, en nuestra opinión, se ve apoyado por el hecho de que con la 1ª Directiva de seguros de automóviles y la firma del Acuerdo multilateral entre los Bureaux nacionales de seguro, se introdujo un sistema donde no había controles de seguro en las fronteras internas de la UE y en el cual la matrícula emitida por las autoridades de un estado miembro era prueba suficiente de que un vehículo estaba asegurado. El sistema se ha mantenido y se han hecho ajustes a partir de la 5ª Directiva de seguros de automóviles, por el hecho de que más y más estados miembros se han unido al Acuerdo de Schengen. Por tanto no es evidente que los conductores lleven sus certificados de seguro con ellos cuando viajan a países que pertenecen al Acuerdo Multilateral. Incluso si los conductores llevasen los documentos relativos a su seguro, normalmente se les habría dado “simplemente” un certificado de seguro nacional, ya que de acuerdo con la información recibida de su organización, no se emiten ya Cartas Verdes en algunos países para viajes dentro de la UE.

Sin embargo, pensamos que una cuestión distinta es si los estados miembros están, dentro del sistema actual, en la posición de poder imponer de forma efectiva la obligación de aseguramiento para los vehículos con estacionamiento habitual en su territorio y que circulen en el extranjero.

En conclusión, creemos que hay que poner énfasis en que **el objetivo principal de las Directivas europeas de seguros de automóviles es permitir la libre circulación de vehículos sin controles innecesarios**. Ya que las Directivas no afrontan específicamente el problema de la circulación sin seguro y sus aspectos fronterizos, somos conscientes de que puede haber lagunas en lo que se refiere a la aplicación práctica de la obligación de un seguro de responsabilidad de terceros. Al mismo tiempo, estamos convencidos de que la circulación sin seguro se debe afrontar de forma coherente y a nivel europeo. Una mayor cooperación entre estados miembros en lo que se refiere al intercambio de experiencia y buenas prácticas es algo indispensable en este contexto.

Por favor tenga en cuenta que esta opinión no prejuzga ninguna futura interpretación posible de esta cuestión por parte del Tribunal de Justicia de las Comunidades europeas, que en último término es el que tiene la competencia de interpretar la Norma comunitaria.

Atentamente,