



Брюксел, 24.5.2018 г.
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка

(текст от значение за ЕИП)

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Директивата за автомобилното застраховане е ключов правен инструмент, който е в основата на доброто функциониране на единния пазар. Тя дава възможност за безпрепятственото преминаване на вътрешни граници на ЕС от страна на гражданите на ЕС и техните превозни средства както за стопански цели, така и за развлечение. На базата на единна застрахователна премия гражданите на ЕС могат да пътуват навсякъде, без да е необходимо да закупуват допълнителна застраховка, като същевременно Директивата си поставя за цел постигането на висока степен на сближаване по отношение на защитата на потенциалните жертви на пътнотранспортни произшествия. Директивата е също така от ключово значение за функционирането на Шенгенското пространство.

Първата директива на ЕС относно автомобилното застраховане¹ беше приета през 1972 г. с двойната цел да защити жертвите на пътнотранспортни произшествия (със или без трансграничен елемент) и да улесни свободното движение на моторните превозни средства (МПС) между държавите членки. Основите на законодателството на ЕС за автомобилно застраховане бяха поставени с международната система „Зелена карта“ — споразумение с участието на 48 държави от ЕС и извън него, но законодателството на ЕС надхвърля тази рамка. Пет директиви за автомобилното застраховане от 1972 г. насетне укрепваха все повече Директивата и разширяваха нейните разпоредби; те бяха консолидирани в Директива 2009/103/ЕО (наричана по-нататък „Директивата“). Основните елементи на директивата включват:

- Задължение на МПС да имат застраховка „Гражданска отговорност“, валидна за всички части на ЕС на базата на единна застрахователна премия.
- Задължителни минимални застрахователни суми, които тези застрахователни полици трябва да осигуряват (държавите членки могат да изискват по-високи застрахователни суми на национално равнище).
- Забрана на държавите членки да извършват систематични проверки на застраховките на превозни средства, които обичайно се намират на територията на друга държава членка.
- Задължение на държавите членки да създадат гаранционни фондове за изплащане на обезщетение на пострадалите при произшествия, причинени от незастраховани или неоткриваеми превозни средства.
- Защита на жертвите на пътнотранспортни произшествия в държава членка, различна от тяхната държава членка на пребиваване („гостуващи пострадали“).
- Право на застрахованите (титуляри на застрахователни полици) да получат от своя застраховател удостоверение за предявените от тях претенции през последните пет години.

За да се определи доколко законодателството за автомобилното застраховане е ефективно, ефикасно и съгласувано, в работната програма на Комисията за 2016 г. бе

¹ Директива 72/166/ЕО на Съвета от 24 април 1972 г. относно сближаване на законодателствата на държавите членки относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за прилагане на задължението за сключване на такава застраховка.

включена оценка на Директивата². Заключение на тази оценка беше, че повечето от елементите на Директивата продължават да са целесъобразни, но е необходимо да се направят някои изменения в определени области.

Освен това в Плана за действие в областта на финансовите услуги за потребители от март 2017 г.³ Комисията съобщи, че след извършване на оценка ще вземе бързо решение за евентуални изменения на Директивата с цел да се засили защитата на пострадалите при пътнотранспортни произшествия, когато застрахователят е неплатежоспособен, и да се подобри признаването на предявените претенции, по-специално в трансграничен контекст. С настоящото предложение се решават тези два проблема, заедно с други три, установени в оценката: проверки на застраховките като мярка срещу управлението на незастраховани МПС, хармонизиране на минималните застрахователни суми и приложното поле на Директивата.

1) Неплатежоспособност на застрахователя

Съгласно Директивата трябва да бъдат създадени органи за изплащане на обезщетения във всяка държава членка, които да покриват разходите от произшествия, причинени от незастраховани или неоткриваеми превозни средства. Към настоящия момент обаче такива органи не са длъжни да покриват разходите, произтичащи от претенции, когато застрахователят на МПС на отговорното лице е неплатежоспособен. Това означава, че обезщетенията на пострадалите от произшествия, причинени от превозно средство, застраховано от неплатежоспособен застраховател, може да не бъдат изплатени освен ако националното законодателство не предлага специфична защитна схема.

При произшествия, в които участва отговорно лице, чийто застраховател е неплатежоспособен, възникват два основни въпроса. Невинаги е ясно кой, ако има такъв, е отговорен за първоначалното изплащане на обезщетението на пострадалия („първоначална инстанция“). Второ, не е ясно кой носи окончателната финансова отговорност за претенцията („крайна инстанция“). Тези проблеми стават особено важни, когато застрахователят извършва трансгранично застраховане чрез свободно предоставяне на услуги. В няколко от последните случаи на неплатежоспособност обезщетенията на пострадалите при пътнотранспортни произшествия, причинени от титуляри на застрахователни полици, издадени на неплатежоспособни застрахователи, бяха изплатени със закъснение, докато отговорността и размерът на обезщетенията са определени съгласно националните правни процедури.

2) Удостоверение за предявени претенции

В Плана за действие в областта на финансовите услуги за потребители⁴ е описана евентуална мярка в областта на удостоверенията за предявени претенции, която да помогне на гражданите, които се местят в чужбина. С цел да се улесни преминаването към нов застраховател в настоящата Директива е предвидено задължение на държавите членки да гарантират, че застрахованият има правото да изиска удостоверение за предявените от него претенции през последните пет години. Няма обаче изискване към застрахователите да вземат тези удостоверения под внимание, когато изчисляват премиите. Оценката показва, че често тези удостоверения се пренебрегват от

² Вж. първоначалната оценка на въздействието от 24 юли 2017 г. [тук](#). Завършването на оценката бе отложено за 2017 г., за да се изчака решението от 28 ноември 2017 г. на Съда на ЕС по дело *Andrade* и решението на Съда на ЕС от 20 декември 2017 г. по дело *Torreiro*.

³ COM(2017) 139 final, 23 март 2017 г., <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017DC0139&from=EN>.

⁴ [Вж.](#) бележка под линия 3.

застрахователите, по-специално когато са издадени от застраховател в друга държава членка, а понякога се подлага на съмнение тяхната автентичност. Целесъобразно е съдържанието и форматът на удостоверенията за предявени претенции от застрахователите да са едни и същи в целия ЕС, за да се улесни установяването на тяхната автентичност. Освен това, ако застрахователите вземат под внимание удостоверението за предявени претенции при определянето на премиите, не трябва да се прави разлика по националност, нито единствено въз основа на предишната държава членка на пребиваване на застрахования.

3) Рискове, произтичащи от управлението на незастраховани МПС

Според Асоциацията на европейските органи за регистрация на превозни средства и водачи (EREG)⁵ управлението на незастраховани МПС, т.е. движението с МПС без задължителна застраховка „Гражданска отговорност“, става все по-голям проблем на територията на ЕС. Разходите за ЕС са оценени на 870 млн. EUR в предявени претенции през 2011 г. за целия ЕС.

Управлението на незастраховани МПС влияе отрицателно върху широк набор заинтересовани страни, включително пострадали при произшествия, застрахователи, гаранционни фондове и титуляри на полици за автомобилно застраховане.

Управлението на незастраховани МПС представлява проблем както на национално, така и на европейско равнище. Член 3 от Директивата изисква всяка държава членка да *„предприема всички подходящи мерки с цел застраховането на гражданската отговорност при използването на превозни средства, които обичайно се намират на нейна територия“*. Директивата не предписва какви мерки да се предприемат, но държавите членки са длъжни да предприемат ефективни действия за намаляване на рисковете, произтичащи от управлението на незастраховани МПС. Те имат право да осъществяват на национално равнище системен контрол върху регистрираните полици за застраховка „Гражданска отговорност“, да организират пътни проверки и да налагат ефективни санкции на собственици на незастраховани превозни средства.

Управлението на незастраховани МПС придобива европейско измерение, тъй като незастрахованите превозни средства участват в движението не само в държавите членки, в които са регистрирани, но и в други държави членки. Член 4 от Директивата забранява обаче проверки на застраховките на превозни средства, които обичайно се намират в друга държава членка, тъй като това е пречка за свободното движение на превозни средства в рамките на вътрешния пазар (а косвено и на хора).

Член 4 от настоящата Директива забранява всички систематични проверки на застраховките на превозни средства, които обичайно се намират в друга държава членка, включително такива, при което не се налага спиране на превозното средство. Някои нови технологични разработки (технологии за разпознаване на регистрационния номер) дават обаче възможност за проверки без възпрепятстване на превозните средства, така че те няма да бъдат пречка за свободното движение на хора и превозни средства. Следователно предложението ще позволи застраховките на превозните средства да бъде проверявани, при условие че тези проверки са съставна част от обща система на проверки на националната територия, не са дискриминационни и са необходими и пропорционални за постигането на набеязаната цел.

⁵ EREG, Тематична група XI за борба с управлението на незастраховани МПС, 8 април 2013 г., <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

Освен това тези проверки на застраховката на превозните средства, влизащи на националната територия, изискват обмен на данни между държавите членки; в този случай трябва да бъдат защитени правата, свободата и законният интерес на субектите на данните. Разпоредбите на Общия регламент на ЕС относно защитата на данните⁶ се прилагат за обработването на лични данни с цел предотвратяване на управлението на незастраховани МПС. Националното законодателство ще трябва да спазва условията и изискванията, изложени в посочения регламент, и по-специално да гарантира, че личните данни се обработват законосъобразно, добросъвестно и по прозрачен начин, събират се за конкретни, изрично указани и легитимни цели, с позоваване на съответното правно основание за обработването, при спазване на съответните изисквания за сигурност и поверителност, изложени в Общия регламент на ЕС относно защитата на данните, и зачитане на принципите на необходимост, пропорционалност, ограничаване в рамките на целта и пропорционален срок на съхранение на данните. Защитата на личните данни следва да е заложена на етапа на проектирането и по подразбиране във всички системи за обработка на данни, които се разработват и използват в рамките на законодателството на държавите членки. Всички операции по обработване на данни, включително свързаните с административно сътрудничество и взаимопомощ между компетентните органи на държавите членки, следва да се извършват при спазване на правилата за защита на личните данни, изложени в Общия регламент на ЕС относно защитата на данните, и съгласно съответното национално законодателство.

4) Минимални застрахователни суми

В член 9 от Директивата се определят минимални задължителни застрахователни суми, които трябва да бъдат изплащани по полица за застраховка „Гражданска отговорност“. Тези минимални суми гарантират наличието на достатъчна степен на минимална защита на пострадалите от пътнотранспортни произшествия в целия ЕС в случай на телесни увреждания и имуществени вреди, независимо от категорията на превозното средство. Въпреки че Директивата си поставя за цел установяването на минимални застрахователни суми на територията на всички държави — членки на ЕС, в 13 държави членки минималните суми са понастоящем по-малки от определените в Директивата. Това се дължи на преходните периоди съгласно член 1, параграф 2 от Директива 84/5/ЕИО, изменена с Директива 2005/14/ЕО, които дадоха възможност на някои държави членки да отложат цялостното прилагане на минималните суми. Поради различните референтни дати, на които отделните държави членки следва периодично да преизчисляват минималните суми, остава разлика между 13-те държави членки, ползващи се от преходни периоди, и всички останали държави членки. Това е така, защото макар преходните периоди да са междувременно изтекли, съответните дати за края на преходните периоди продължават да се използват като референтни дати за актуализиране на инфлацията на всеки пет години. Поради това тези минимални суми не са все още уеднаквени във всички държави членки. Въпреки че държавите членки имат право да изискват на национално равнище застрахователни суми по полица за застраховка „Гражданска отговорност“ на МПС, които са по-големи от наложените с Директивата минимални стойности, повечето от 13-те държави членки с по-малки задължителни суми не се възползват от тази възможност.

⁶ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

5) Приложно поле на директивата

Няколко решения на Съда на Европейския съюз, и главно тези по дела *Vnuk, Andrade* и *Torreiro*⁷, внесоха яснота относно приложното поле на Директивата. В решението от септември 2014 г. по дело *Vnuk* се пояснява обхватът на задължението по застраховка „Гражданска отговорност“ в член 3 от Директивата, като покриващо всички дейности, съответстващи на „обичайната функция“ на превозното средство, независимо от мястото, където то се използва. В решението от 28 ноември 2017 г. по дело *Rodrigues de Andrade* се пояснява, че в обхвата на застраховката „Гражданска отговорност“ на МПС следва да попада само „обичайното използване на превозното средство като средство за транспорт“ и „независимо от терена“, като се изключват произшествия, при които превозното средство е било използвано единствено за селскостопанска дейност. С тези решения бе пояснено, че моторните превозни средства обикновено служат като средство за транспорт независимо от характеристиките на тези превозни средства, както и че използването на такива превозни средства включва всяко използване на превозното средство в съответствие с обичайната му функция като средство за транспорт, независимо от терена, на който се използва моторното превозно средство, и от това дали то е неподвижно, или в движение. От решението става ясно, че произшествия, причинени при обичайното използване на превозното средство за целите на транспортиране, включително използването му на терени, които са частна собственост, остават в приложното поле на Директивата.

Ето защо, с цел да се осигури правна сигурност и яснота настоящото предложение кодифицира съдебната практика на Съда в законодателството на ЕС. Това гарантира единното прилагане на съдебната практика на Съда в националното право.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Предложените изменения са в съответствие с общите цели на Директивата за осигуряване на висока степен на защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия и за улесняване на свободното движение на хора и превозни средства в целия ЕС. Те освен това ще повишат доверието в единния пазар на автомобилно застраховане, като увеличат правната сигурност във връзка с трансграничната продажба на автомобилни застраховки съгласно свободното предоставяне на услуги и намалят риска от евентуална неплатежоспособност на застрахователя на моторното превозно средство. Вътрешният пазар на автомобилно застраховане е също така особено важен за застрахователните предприятия, тъй като автомобилното застраховане представлява освен дял от общозастрахователния сектор в Съюза. Затова ключова цел в действията на Съюза в сферата на финансовите услуги следва да бъде укрепването и консолидирането на вътрешния пазар в тази област.

По-специално, предложеното изменение относно неплатежоспособността на застрахователя допълва член 10, който обхваща защитата на пострадали при произшествия, в които участват незастраховани и неоткриваеми превозни средства. С изменението на член 4 от Директивата се увеличават възможностите на държавите членки за осигуряване на спазване на задължението за сключване на застраховка „Гражданска отговорност“ съгласно Директивата, като се спазва принципът на свободно движение на хора и превозни средства. Освен това с изменението на член 9

⁷ Решение по дело *Vnuk* (C-162/13), решение по дело *Rodrigues de Andrade* (C-514/16), решение по дело *Torreiro* (C-334/16).

относно минималните застрахователни суми се осигурява еднаква минимална защита във всички държави членки. Изменението на удостоверенията за предявени претенции допълва съществуващите изисквания на член 16 и осигурява по-лесно установяване на автентичността на удостоверението за предявени претенции от застрахователя и еднакво третиране на застрахованите. Освен това с кодифицирането на съдебната практика на Съда на ЕС се пояснява приложното поле на Директивата.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Предложението служи в подкрепа на свободното движение на хора и стоки като основни свободи на Европейския съюз. То е освен това съгласувано с принципите на вътрешния пазар, като гарантира свободното предоставяне на услуги и свободата на установяване на застрахователите. Така например разширеното право по отношение на удостоверението за предявени претенции ще улесни свободното движение на хора, а разпоредбите относно неплатежоспособността на застрахователите ще повишат общественото доверие в трансграничните продажби на автомобилни застраховки.

Предложението е също така в съответствие с Общия регламент на ЕС относно защитата на данните⁸, като осигурява подходящо събиране и обработване на данните за целите на правоприлагането, допустими в рамката на Директивата.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание на предложението за изменение на Директивата е член 114, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), съгласно който се разрешава приемането на мерки за сближаване на национални разпоредби, насочени към създаването и функционирането на вътрешния пазар. С предложените изменения се отстраняват освен това някои преки и косвени препятствия пред правилното функциониране и изграждане на интегриран пазар на автомобилно застраховане, улеснява се свободното движение на превозни средства между държавите членки и се гарантира съпоставимо третиране, независимо от това къде в ЕС е настъпило произшествието. Те ще укрепят единния пазар на автомобилно застраховане, като дават увереност на застрахованите и потенциалните пострадали, че техните обезщетения ще бъдат напълно изплатени, дори в случай на неплатежоспособност на автомобилен застраховател, извършващ трансгранична дейност.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Съгласно член 4 от ДФЕС действията на ЕС за завършване на вътрешния пазар трябва да бъдат оценени в контекста на принципа на субсидиарност, определен в член 5, параграф 3 от ДЕС.

В тази връзка се напомня, че Директивата защитава пострадали при произшествия в държави — членки на ЕС, различни от тяхната държава на пребиваване, и пострадали местни граждани при произшествие, причинено от водач от друга държава членка. Мерките, предвидени в предложението, могат да бъдат приложени само на равнище ЕС, тъй като се отнасят до застрахователите, извършващи трансгранична дейност, местещите се в чужбина титуляри на полици за автомобилно застраховане и трансграничните проверки на застраховките на превозните средства.

⁸ Вж. бележка под линия 6.

Изплащането на обезщетения на пострадали при пътнотранспортни произшествия в случай на трансгранична неплатежоспособност на застрахователя е от решаващо значение за безпрепятственото функциониране на единния пазар. Несъгласуваните действия чрез разнородни доброволни рамки и споразумения между националните бюра за автомобилно застраховане не могат да гарантират, че пострадалите ще бъдат надлежно обезщетени, нито че рисковете ще бъдат разпределени равномерно между държавите членки. Без съгласувани усилия на държавите членки не могат да бъдат постигнати еднакви условия на конкуренция във всички държави членки по отношение на минималните застрахователни суми за осигуряване на еднаква минимална защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия в целия ЕС. Проблемът с управлението на незастраховани МПС при трансграничен трафик не може да се реши с мерки на национално равнище. Освен това само действия на равнището на ЕС могат да гарантират защитата на пострадалите при произшествия с участието на неплатежоспособен застраховател, извършващ трансгранична дейност. Единствено мерки на равнището на ЕС могат да осигурят единното съблюдаване на приложното поле на Директивата. И накрая, без съгласувани действия не може да се постигне еднакво третиране — от страна на застрахователите, на удостоверенията за предявени претенции на застрахованите, които желаят да се преместят зад граница.

- **Пропорционалност**

В предложението е взет изцяло предвид принципът на пропорционалност, а именно че действията на Съюза не трябва да надхвърлят необходимото за постигане на целите на договорите. Избраните варианти на политиката бяха подложени на внимателна оценка и имат за цел да се постигне балансиране на заложените обществени интереси (по-специално необходимостта да се намалят случаите на управление на незастраховани МПС и да се осигури еднаква минимална степен на защита на пострадалите) и евентуалните разходи за публични органи, застрахователи и застраховани, с оглед да се гарантира икономическата ефективност на предложените мерки.

- **Избор на инструмент**

Член 114 от ДФЕС позволява приемането на актове под формата на регламенти или директиви. Изборът се спря на директива, тъй като правният акт, към който се отнасят предложените изменения, е също така директива.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

За да се прецени ефективното и ефикасно функциониране на Директивата, бе извършена оценка, която включваше обществени консултации, проведени през периода от 28 юли до 20 октомври 2017 г.⁹

Резултатите от обществените консултации показаха широко удовлетворение на заинтересованите страни от функционирането на повечето елементи на Директивата. Имаше широка подкрепа от всички категории заинтересовани страни за инициативата на ЕС да се осигури бързо изплащане на обезщетенията на пострадалите при пътнотранспортни произшествия в случай на неплатежоспособност на автомобилния

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

застраховател, по-специално в трансграничен контекст. Повечето заинтересовани страни подкрепят варианти с прехвърляне на крайната финансова отговорност в такива случаи на държавата членка, където е установен въпросният автомобилен застраховател, като първоначалната отговорност е на държавата членка на пребиваване на пострадалия с оглед да се осигури бързото изплащане на обезщетението.

Нямаше възражения от страна на заинтересованите страни по отношение на хармонизирането на минималните суми за автомобилно застраховане до най-големия размер, прилаган вече в 15 държави членки. Някои потребителски организации се обявиха в подкрепа на диференциран по-голям размер на задължителното застрахователно покритие за по-големи транспортни средства, като камиони и автобуси, но на това се противопоставиха застрахователният сектор и дружествата за товарни и автобусни превози, изтъквайки че за такава мярка липсват доказателства и че тя ще доведе до по-високи разходи за застраховка, които ще бъдат прехвърлени върху крайните потребители (още повече че пътнотранспортно произшествие с автобус с много пътници може да бъде причинено и от по-малко превозно средство).

Що се отнася до признаването на удостоверение за предявени претенции от нов застраховател, по-специално в нова държава членка, известен брой отделни граждани споделиха отрицателния си опит в това отношение и призоваха за мярка, която да гарантира, че гражданите, които се местят в чужбина, няма да бъдат третирани от застрахователите различно от постоянно пребиваващите лица в съответната държава членка при признаването на техните удостоверения за предявени претенции. Застрахователният сектор се противопостави на обвързващи задължения за застрахователите в това отношение, тъй като ги счита за непропорционални.

По отношение на управлението на незастраховани МПС нямаше възражения против допускането на неограничаващи движения проверки на застраховките с помощта на технология за разпознаване на регистрационния номер, която не налага спиране на превозните средства.

Освен това имаше широка подкрепа за изясняване на приложното поле на Директивата с оглед на новата съдебна практика на Съда. Заинтересовани страни от сектора на моторните спортове поискаха техният сектор да бъде изключен от обхвата на Директивата.

Предложението се основава също така на резултатите от:

— обществена консултация (през периода от 30 септември 2015 г. до 31 януари 2016 г.) в рамките на поканата за представяне на факти относно регулаторната уредба на ЕС за финансовите услуги, с която се потърсиха мнения и емпирични доказателства относно ползите, непреднамерените последици, последователността и съгласуваността на финансовото законодателство¹⁰, и публично изслушване относно поканата за представяне на факти, състояло се на 17 май 2016 г.¹¹;

— кръгла маса за преразглеждането на Директивата, състояла се на 12 юли 2017 г. с участието на групи заинтересовани страни, по-специално застрахователи, потребителски организации, Съвета на бюрата и органи на държавите членки;

— обмен на мнения с експерти от органите на държавите членки (Експертна група по банково дело, плащания и застраховане);

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

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

— статистически данни и отчети от Съвета на бюрата за автомобилно застраховане (частноправни органи, на които са възложени определени задачи по Директивата).

- **Оценка на въздействието**

В съответствие с политиката си за по-добро законотворчество Комисията направи оценка на въздействието на вариантите на политиката¹². Оценката на въздействието е подкрепена от положително становище, издадено от Комитета за регулаторен контрол на 9 март 2018 г.¹³ В своето становище Комитетът предложи оценката на въздействието да изясни мащаба на предвижданите законодателни промени на приложното поле на Директивата и причините за непълното оценяване на последиците от тях. Освен това Комитетът поиска да се свърже оценката на въздействието с общата оценка и да се подобри обосновката на предложените законодателни мерки. Комитетът поиска също така да се даде по-добро обяснение на причините, поради които Директивата се счита за съобразена с технологичните нововъведения, като автономните превозни средства и електрическите велосипеди. Предложението съответства на заключенията в оценката на въздействието.

В отговор на забележките на Комитета в преразгледаната оценка на въздействието се пояснява, че по отношение на приложното поле на Директивата е за предпочитане в нея да се кодифицират по същество ключовите разпоредби от последователните решения на Съда на Европейския съюз относно обхвата, за да се гарантира правна яснота. Това би позволило на държавите членки да приложат наложените с решенията промени по надлежен и прозрачен начин. Освен това то ще осигури по-голяма правна сигурност за заинтересованите страни относно обхвата на Директивата, тъй като съдебните решения ще бъдат пряко транспонирани в националното законодателство. Кодификацията също така улеснява прилагането на правото на ЕС в тази област, тъй като тя ще бъде придружена от стандартна процедура по транспониране.

Освен това, що се отнася до бъдещото технологично развитие в оценката на въздействието се пояснява, че изискваната с Директивата задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ вече се прилага и по отношение на автономните и полуавтономните превозни средства. Основната цел е съществуващата необходимост от закрила и обезщетяване на жертвите на произшествия с участието на автономни превозни средства, движещи се на територията на ЕС. Множеството пътнотранспортни произшествия, причинени от автономни (и полуавтономни) превозни средства, показват необходимостта от защита на гражданите на ЕС в случай на произшествие. Освен това, в оценката на въздействието се обяснява, че новите типове моторни превозни средства, като например електрически велосипеди, електрически скутери (в т.ч. *segways*), вече са включени в обхвата на директивата. Използването на тези нови видове електрически моторни превозни средства в движението по пътищата може да доведе до злополуки, чиито жертви трябва да бъдат защитени и да получат бързо своите обезщетения. При все това настоящата директива също предоставя на държавите членки правото да изключат тези превозни средства от автомобилната застраховка „Гражданска отговорност“, ако сметнат това за необходимо. По време на обществената консултация редица асоциации, представляващи сектора на производителите на електрически велосипеди, призоваха за изключването на тези превозни средства от обхвата на самата директива с мотива, че задължителната застраховка гражданска отговорност би могла да попречи на навлизането на електрическите велосипеди. Това не бе сметнено за необходимо с оглед на възможността

¹² ДА СЕ ДОБАВИ преди публикуването на документа.

¹³ ДА СЕ ДОБАВИ преди публикуването на документа.

държавите членки да освобождават електрическите велосипеди или всеки друг нов вид електрически моторни превозни средства. В такъв случай националните гаранционни фондове ще поемат възстановяването на разходите на пострадалите при произшествия, причинени от тези нови типове превозни средства. Това осигурява най-високо равнище на защита на жертвите, без необходимостта от допълнителни действия на ЕС.

В оценката на въздействието бе извършен анализ на няколко варианта на политиката за всеки един от установените проблеми.

Тъй като Директивата е вече налице, базовият вариант във всички случаи беше да не се правят изменения в нея. Освен базовия сценарий, в оценката на въздействието бе извършен анализ и на редица други възможни варианти на политиката.

Що се отнася до неплатежоспособността на застрахователите — тема, която понастоящем не е част от Директивата, друго мнение беше да се въведе задължителна отговорност за първоначално изплащане на обезщетение на пострадалите, но не и крайна отговорност. Според трето мнение следва да се въведат и двата вида отговорности, като първоначалната отговорност се възложи на държавата членка на пребиваване на пострадалия, а крайната — на държавата членка, където е установен неплатежоспособният застраховател. Заключениеето на оценката на въздействието е, че третият вариант е предпочитаният избор на политиката, тъй като не само осигурява бързо изплащане на обезщетение на пострадалите, но и дава на застрахователите, националните органи за изплащане на обезщетения и титулярите на полици за автомобилно застраховане по-голяма правна сигурност относно първоначалното и окончателното уреждане на претенциите, с което се намалява необходимостта от съдебно производство.

По отношение на минималните застрахователни суми, освен базовия сценарий имаше второ мнение за хармонизиране на застрахователните суми до най-големия задължителен минимален размер, прилаган понастоящем в определени държави членки. В трети от разгледаните варианти се предлага налагане на по-големи задължителни застрахователни суми за по-големи превозни средства, като камиони и автобуси. Заключениеето на оценката на въздействието е, че второто мнение е предпочитаният избор на политиката, тъй като то осигурява еднаква минимална защита на пострадалите в целия ЕС, докато в подкрепа на третия вариант липсват достатъчно данни.

Що се отнася до удостоверието за предявени претенции, в допълнение на базовия сценарий имаше друго мнение: да се отправи препоръка към държавите членки относно третирането на удостоверенията за предявени претенции. Трети вариант препоръчваше само хармонизиране на образеца на удостоверението за предявени претенции, без да се налага задължително третиране на тези удостоверения от застрахователите, с цел да се улесни откриването на измами. Четвърти вариант беше да се наложи допълнително на застрахователите изискване за недискриминация при третирането на удостоверения за предявени претенции, издадени от застрахователи в други държави членки, и изискване за прозрачност при използването на тези удостоверения. Оценката на въздействието достигна до заключениеето, че именно последният е предпочитаният избор на политиката, тъй като той не само ще улесни стандартизацията на удостоверенията за предявени претенции, но и ще осигури еднакво третиране на тези удостоверения за местните застраховани лица и за тези, които се местят в чужбина.

Що се отнася до управлението на незастраховани МПС, освен базовия сценарий, вторият вариант беше да се разрешат неограничаващи движението проверки (понастоящем забранени) на доброволни начала за държавите членки. Трети вариант

беше неограничаващите движението гранични проверки на застраховките да станат задължителни. Смята се, че третият вариант има по-добри изгледи да намали управлението на незастраховани МПС в сравнение с втория вариант. Въпреки това, според оценката на въздействието е възможно разходите, свързани с третия вариант, да надвишат ползите в много държави членки, тъй като честотата на управление на незастраховани МПС не е една и съща в целия ЕС. Ето защо заключението на оценката на въздействието беше, че вторият вариант (доброволни неограничаващи движението проверки) е предпочитаният избор на политиката.

По отношение на приложното поле на Директивата, в приложение към оценката на въздействието се пояснява, че съществуващата съдебна практика на Съда на ЕС ще бъде кодифицирана чрез определение на понятието „използване на превозно средство“, тъй като не бяха представени данни от заинтересованите страни, че приложното поле, определено в съдебната практика, ще доведе до прекомерни разходи. Всъщност някои държави членки вече налагат изискване за застраховка „Гражданска отговорност“ в съответствие със съдебната практика, без това да води до прекомерно големи застрахователни премии, включително за прояви в областта на моторните спортове.

Предложението няма да окаже съществено въздействие върху околната среда, тъй като предложените изменения няма да повлияят на обема на трафика.

Не се очаква предложението да окаже съществено социално въздействие, освен описаните вече ползи. Предложените изменения си поставят за цел намаляване на управлението на незастраховани МПС, евентуално намаляване на премиите за автомобилно застраховане и подобряване на степента на защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия с потенциални ползи за всички граждани на ЕС. С предложението се избягват рисковете от големи евентуални повишения на премиите за автомобилно застраховане. По-конкретно предложените мерки за минимално застрахователно покритие водят само до съгласуване на минималните застрахователни суми с оглед да се осигури еднаква минимална защита във всички държави членки.

Предложението не е свързано с друго въздействие върху малките и средните предприятия, освен в качеството им на титуляри на редовни полици за автомобилно застраховане. МСП и микропредприятията ще бъдат засегнати, доколкото използват моторни превозни средства, които трябва да бъдат застраховани. В държавите членки, в които минималните застрахователни суми ще бъдат леко повишени, са възможни малки увеличения на застрахователните премии за застрахованите в тези държави членки лица, в това число за МСП и микропредприятията.

• Основни права

Предложението съблюдава основните права и принципите, заложили в Хартата на основните права на Европейския съюз, а именно правото на защита на личните данни (член 8 от Хартата), правото на собственост (член 17 от Хартата) и принципа на равенство между жените и мъжете (член 23 от Хартата). То освен това допринася за постигане на целите на член 16 от Хартата, който гарантира свобода на стопанската инициатива, целите на член 38 от Хартата, който гарантира висока степен на защита на потребителите, и целите на член 45 от Хартата относно свободното движение и пребиваване на гражданите.

REFIT

Предложението е в съответствие с целите за опростяване и намаляване на разходите. По отношение на изпадането в неплатежоспособност на застрахователите ще има по-малко разходи за съдопроизводство, тъй като Директивата ще определи ясни функции за първоначално изплащане на пострадалия и за крайната отговорност за претенцията. Освен това намаляването на риска от управление на незастраховани МПС чрез неограничаващи движения проверки може да намали претенциите към органите за изплащане на обезщетения и вноските за застрахователите. В допълнение, по-голямата стандартизация на удостоверенията за предявени претенции ще улесни проверката на автентичността на тези удостоверения, издадени от чуждестранни застрахователи. И накрая, предложението не налага на публичните органи нови изисквания за докладване.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

Предложението може да окаже въздействие върху националните бюджети на онези държави членки, които изберат варианта за неограничаващи движения гранични проверки на застраховки на превозните средства, които обичайно се намират в друга държава членка, което ще изисква технологии за разпознаване на регистрационния номер и обмен на информация с други държави членки относно застрахователния статут на превозните средства.

Освен това държавите членки ще трябва да определят орган, отговарящ за изплащането на обезщетение на пострадалите при случаи на трансгранична неплатежоспособност на застрахователите, но се приема, че това може да бъде възложено като допълнителна задача на съществуващ орган (общ фонд за гарантиране на застрахователни вземания или национален гаранционен фонд за пътни произшествия, причинени от незастраховани или неоткриваеми превозни средства). Разходите ще се финансират от вноски на застрахователните предприятия.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията в сътрудничество с държавите членки ще наблюдава прилагането на политиката. Пет години след датата на транспониране на настоящата директива Комисията ще изготви нейна оценка. Оценката ще провери ефективността, ефикасността, целесъобразността, последователността и добавената стойност на предложението, включително евентуални съществени въздействия върху предприятията.

- **Обяснителни документи (за директиви)**

За целите на транспонирането и ефективната проверка са необходими обяснителни документи; по този начин ще се постигнат целите на настоящото предложение и ще се избегнат потенциални правни празноти и несъответствия, когато държавите членки го въвеждат в националното си законодателство. Поради това от държавите членки се изисква да подадат заедно с уведомлението си за мерките за транспониране и обяснителни документи, под формата например на таблица на съответствието.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

С член 1 от предложението се изменя Директивата. Следните позовавания се отнасят до изменените или новите членове на Директивата, ако не е посочено друго.

С член 1 се въвежда определението на термина „използване на превозно средство“ с оглед то да бъде съобразено с решенията на Съда на Европейския съюз от 14 септември 2014 г. по дело *Vnuk* (C-162/13), от 28 ноември 2017 г. по дело *Rodrigues de Andrade* (C-514/16) и от 20 декември 2017 г. по дело *Torreiro* (C-334/16). Със своите решения Съдът на Европейския съюз поясни, че моторните превозни средства обикновено служат като средство за транспорт независимо от характеристиките на тези превозни средства. Освен това Съдът поясни, че използването на такива превозни средства включва всяко използване на превозното средство в съответствие с обичайната му функция като средство за транспорт, независимо от терена, на който се използва моторното превозно средство, и от това дали то е неподвижно, или в движение.

Във връзка с управлението на незастраховани МПС член 4 се изменя с оглед да се разреши на държавите членки да извършват проверки на застраховките на превозни средства, които обичайно се намират на територията на друга държава членка или които обичайно се намират на територията на трета държава и влизат на тяхната територия от друга държава членка, при условие че тези проверки са недискриминационни, необходими и пропорционални, както и че са част от общата система от проверки на националната територия и не изискват спиране на превозното средство във връзка с проверката. Тези проверки трябва да се извършват в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни.

С цел да се осигури еднаква степен на минимална защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия на равнището на ЕС:

— член 9, параграф 1 се изменя за хармонизиране на задължителните минимални застрахователни суми за пострадалите в целия ЕС, без да се засягат всякакви по-високи гаранции, които държавите членки могат да предвидят;

— член 9, параграф 2 се изменя, за да се оправомощи Комисията да приема делегирани актове за актуализиране — с оглед на равнището на инфлацията, на хармонизираните минимални застрахователни суми за изплащане на обезщетение на пострадалите на всеки пет години.

За да се гарантира защита на пострадалите в случай на неплатежоспособност или ликвидация, или неоказване на съдействие от страна на застрахователя, в нов член 10а се предвижда по-специално следното:

— всяка държава членка създава или определя орган със задачата да изплаща обезщетение за имуществени вреди или телесни увреждания, причинени от превозно средство, застраховано от предприятие, което е в процедура по несъстоятелност или ликвидация, или когато застрахователят не е представил обосновен отговор в рамките на три месеца от датата, когато увреденото лице е предявило претенция за изплащане на обезщетение, на която застрахователят не е дал обосновен отговор;

— на увредените лица се изплаща обезщетение от такъв орган на държавата членка на тяхното пребиваване;

— този орган е оправомощен да предяви иск за възстановяване на изплатеното обезщетение от органа на държавата членка, където е разположено установяването на застрахователното предприятие, издало полицата (последният орган носи крайната отговорност);

— Комисията се оправомощава да приема делегирани актове, с които да се определят процедурните задачи и процедурните задължения на органите, създадени или оправомощени в съответствие с член 10а във връзка с възстановяването на разходите.

Що се отнася до удостоверенията за предявени претенции, член 16 се изменя с цел:

— хармонизиране на удостоверенията за успешните претенции във връзка с отговорността на трето лице към застрахования през последните пет години. Тези удостоверения се изготвят въз основа на стандартизиран образец, който следва да се приеме от Европейската комисия с акт за изпълнение;

— гарантиране на недискриминационното третиране на удостоверението за предявени претенции, независимо от националността или предходната държава членка на пребиваване на гражданина.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 година относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁴,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Застраховката „Гражданска отговорност“ по отношение на използването на моторни превозни средства (застраховка на автомобилистите) е особено важна за европейските граждани, независимо дали в качеството им на застраховани или на лица, които биха могли да пострадат при произшествие. Тя е от особено значение и за застрахователните предприятия, тъй като представлява важен дял от общо застрахователния сектор в Съюза. Автомобилното застраховане оказва влияние също и върху свободното движение на хора, стоки и превозни средства. Затова то следва да бъде ключова цел в действията на Съюза в сферата на финансовите услуги, за да подсили и обедини вътрешния пазар на автомобилно застраховане.
- (2) Комисията извърши оценка на функционирането на Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁵, включително на нейната ефикасност, ефективност и съгласуваност с други политики на Съюза. Заключение на оценката беше, че Директива 2009/103/ЕО функционира като цяло добре и в повечето аспекти не се нуждае от изменения. Установени бяха обаче четири области, в които е целесъобразно да се внесат целеви изменения: изплащането на обезщетения на пострадали при произшествия в случай на

¹⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁵ Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 септември 2009 г. относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол върху задължението за сключване на такава застраховка (ОВ L 263, 7.10.2009 г., стр. 11).

неплатежоспособност на застрахователното предприятие, минималните задължителни застрахователни суми, извършването от държавите членки на проверки на застраховките на превозни средства и случаите, при които нов застраховател използва удостоверения за предявени претенции от застрахования.

- (3) Освен това в последните си решения по дела *Vnuk*¹⁶, *Rodrigues de Andrade*¹⁷ и *Torreiro*¹⁸ Съдът на Европейския съюз изясни значението на понятието „използване на превозно средство“. По-специално Съдът на Европейския съюз поясни, че независимо от своите характеристики моторните превозни средства обикновено служат като средство за транспорт, както и че използването на такива превозни средства включва всяко използване на превозното средство в съответствие с обичайната му функция като средство за транспорт, независимо от терена, на който се използва моторното превозно средство, и от това дали то е неподвижно, или в движение. В интерес на правната сигурност е уместно съдебната практика да бъде отразена в Директива 2009/103/ЕО, като се въведе определение на понятието „използване на превозно средство“.
- (4) Понастоящем държавите членки следва да се въздържат от извършване на проверки на застраховките на превозни средства, които обичайно се намират на територията на друга държава членка или които обичайно се намират на територията на трета държава и влизат на тяхната територия от друга държава членка. Новите технологични разработки дават обаче възможност за извършване на проверки на застраховките на превозни средства без тяхното спиране и следователно без възпрепятстване на свободното движение на хора. Поради това е целесъобразно да бъдат позволени такива проверки на застраховките на превозни средства, при условие че те са недискриминационни, необходими и пропорционални, както и че са част от общата система от проверки на националната територия и не изискват спиране на превозното средство.
- (5) Държавите членки, които изберат система за обработване на лични данни, които може след това да бъдат обменени с други държави членки, като например данни от технология за разпознаване на регистрационния номер, трябва да приемат законодателство за разрешаване на обработката на лични данни за целите на борбата срещу управлението на незастраховани МПС, като същевременно въведат подходящи мерки за защита на правата, свободите и законните интереси на субекта на данните. По отношение на обработването на лични данни във връзка с борбата срещу управлението на незастраховани МПС се прилагат разпоредбите на Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹. Законодателството на държавите членки следва конкретно да посочи точната цел, да се позове на съответното правно основание, да е съобразено със съответните изисквания за сигурност и да зачита принципите на необходимост, пропорционалност и ограничаване в рамките на целта, както и да определи пропорционален срок на съхранение на данните. Освен това защитата на личните данни следва да е концептуално и по подразбиране заложена във

¹⁶ Решение на Съда на ЕС от 4 декември 2014 г. по дело *Vnuk*, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Решение на Съда от 28 ноември 2017 г. по дело *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Решение на Съда от 20 декември 2017 г. по дело *Torreiro*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

всички системи за обработка на данни, които се разработват и използват в рамките на законодателството на държавите членки.

- (6) В Директива 2009/103/ЕО понастоящем са определени различни референтни дати за периодичното преизчисляване на минималните застрахователни суми в отделните държави членки, което води до различия между тези суми в зависимост от съответната държава членка. За да се гарантира една и съща минимална защита на увредените лица в целия Съюз, тези минимални суми следва да бъдат хармонизирани и да се въведе единна клауза за преразглеждане, като за целеви показател се използва хармонизираният индекс на потребителските цени, публикуван от Евростат, както и процедурни правила за такова преразглеждане и въвеждане на единна времева рамка.
- (7) Ефективната и ефикасната защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия изисква на пострадалите винаги да се изплаща обезщетение за претърпени от тях телесни увреждания или имуществени вреди, независимо от това дали застрахователното предприятие на отговорното лице е платежоспособно, или не. Държавите членки следва поради това да създадат или да определят орган, който осигурява първоначално изплащане на обезщетение за увредените лица, чието обичайно пребиваване е на тяхната територия, и който има правото да изиска възстановяване на изплатеното обезщетение от органа, създаден или определен за същата цел в държавата членка, където е установено застрахователното предприятие, издало полицата за превозното средство на пострадалото лице. За да се избегне обаче предявяването на паралелни претенции, на пострадалите при пътнотранспортни произшествия не следва да се разрешава да представят претенция за обезщетение пред този орган, ако са представили вече претенцията си или са предявили съдебен иск срещу въпросното застрахователно предприятие, този иск е в процес на разглеждане и решението все още се очаква.
- (8) Данните за предходните претенции на застрахованите, които искат да сключат нови застрахователни договори със застрахователни предприятия, следва да бъдат лесно проверяеми, за да се улесни признаването на тези предходни претенции, когато се сключва нова застрахователна полица. Необходимо е съдържанието и форматът на удостоверенията за предявени претенции да са едни и същи във всички държави членки, за да се опрости проверката и установяването на тяхната автентичност. Освен това застрахователните предприятия, които вземат под внимание удостоверението за предявени претенции при определянето на премиите на автомобилното застраховане, не трябва да упражняват дискриминация по националност или само въз основа на предишната държава членка на пребиваване на застрахования. За да се даде възможност на държавите членки да проверяват как застрахователните предприятия третираат удостоверенията за предявени претенции, тези предприятия следва да оповестяват своите политики относно начина, по който използват удостоверенията за предявени претенции при изчисляване на премиите.
- (9) За да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка със съдържанието и формата на удостоверенията за предявени претенции. Тези

изпълнителни правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²⁰.

- (10) За да се гарантира, че минималните застрахователни суми продължават да съответстват на променящата се икономическа действителност (и не губят своята актуалност с течение на времето), на Комисията следва да бъдат делегирани правомощия да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за актуализирането на тези минимални застрахователни суми по застраховка „Гражданска отговорност“, така че да се отрази променящата се икономическа действителност, както и за определяне на процедурните задачи и процедурните задължения на органите, създадени да изплащат обезщетения или на които е възложено да изплащат обезщетения в съответствие с член 10а във връзка с възстановяването на разходите. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, като тези консултации бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (11) Като част от оценката за функционирането на директивата Европейската комисия следва да наблюдава прилагането на директивата, като взема предвид броя на пострадалите, размера на неуредените претенции поради забавянния на плащанията в резултат на трансгранични случаи на неплатежоспособност, размера на минималните застрахователни суми в държавите членки, размера на претенциите, дължими заради управление на незастраховани МПС в условията на трансграничен трафик, и броя на жалбите във връзка с удостоверенията за предявени претенции.
- (12) Тъй като целите на настоящата директива, а именно осигуряване на една и съща минимална защита на пострадалите при пътнотранспортни произшествия навсякъде в Съюза и гарантиране на защитата на пострадалите в случай на неплатежоспособност на застрахователните предприятия, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, но могат, с оглед на последиците от тях, да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (13) В съответствие със Съвместната политическа декларация на държавите членки и на Комисията от 28 септември 2011 г. относно обяснителните документи²¹ държавите членки се задължават в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи,

²⁰ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

²¹ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

обясняващи връзката между компонентите на дадена директива и съответните елементи от националните актове за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.

- (14) Поради това Директива 2009/103/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2009/103/ЕО се изменя, както следва:

- (1) В член 1 се вмъква следният параграф 1а:

„1а. „използване на превозно средство“ означава всяко използване на такова превозно средство, служещо обикновено като средство за транспорт, което съответства на обичайната функция на това превозно средство независимо от неговите характеристики и независимо от терена, на който се използва моторното превозно средство, както и от това дали то е неподвижно, или в движение.“.

- (2) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Проверки на застраховките

1. Държавите членки се въздържат от извършване на проверки на застраховките „Гражданска отговорност“ по отношение на превозни средства, които обичайно се намират на територията на друга държава членка или които обичайно се намират на територията на трета държава и влизат на тяхната територия от друга държава членка.

Въпреки това те могат да извършват такива проверки на застраховките, при условие че тези проверки са недискриминационни, необходими и пропорционални, както и че

а) се извършват в рамките на контрол, който не цели единствено проверка на застраховката, или;

б) са част от обща система на проверки на националната територия и не налагат спиране на превозното средство.

2. Въз основа на правото на държавата членка, което се прилага спрямо администратора на данни, лични данни могат да се обработват, когато е необходимо за целите на борбата срещу управлението на незастраховани моторни превозни средства, пътуващи в държави членки, различни от тази, в която обичайно се намират, съгласно посоченото в член 1. Това право следва да бъде в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679* и да предвижда подходящи мерки за защита на правата, свободите и законните интереси на субекта на данните.

* Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и

относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр 1). “.

(3) Член 9 се заменя със следното:

„1. Без да се засягат всякакви по-високи гаранции, които държавите членки могат да предвиждат, всяка държава членка изисква застраховката, посочена в член 3, да бъде задължителна по отношение на следните минимални суми:

- а) за телесни увреждания: 6 070 000 EUR за произшествие, независимо от броя на пострадалите, или 1 220 000 EUR за пострадал;
- б) за имуществени вреди — 1 220 000 EUR за претенция, независимо от броя на пострадалите.

За държавите членки, които не са приели еврото, минималните суми се преизчисляват в тяхната национална валута, като се прилага валутният курс към [Служба за публикации — да се постави датата на влизане в сила на настоящата директива], публикуван в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. На всеки пет години, считано от [дата на влизане в сила на настоящата директива], Комисията преразглежда сумите, посочени в параграф 1, в съответствие с хармонизирания индекс на потребителските цени (ХИПЦ) по Регламент (ЕС) 2016/792 на Европейския парламент и на Съвета **.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове съгласно член 28б относно привеждането на тези суми в съответствие с ХИПЦ в срок от шест месеца след изтичането на всеки петгодишен период.

За държавите членки, които не са приели еврото, сумите се преизчисляват в тяхната национална валута, като се прилага валутният курс към датата на изчисляване на новите минимални суми, публикуван в *Официален вестник на Европейския съюз*.

** Регламент (ЕС) 2016/792 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. за хармонизираните индекси на потребителските цени и за индекса на цените на жилищата и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2494/95 на Съвета (ОВ L 135, 24.5.2016 г., стр. 11). “.

(4) Вмъква се следният член 10 а:

„Член 10а

Защита на увредените лица в случай на неплатежоспособност или липса на съдействие от страна на застрахователното предприятие

1. Държавите членки създават или определят орган със задачата да изплаща обезщетение на увредените лица, чието обичайно пребиваване е на тяхната територия, в размер, съответстващ най-малко на задължението за застраховане по член 9, параграф 1 за телесни увреждания или за имуществени вреди, причинени от моторно превозно средство, застраховано от застрахователно предприятие, при следните ситуации:

- а) застрахователното предприятие е в процедура по несъстоятелност;

б) застрахователното предприятие е в производство за ликвидация съгласно определението в член 268, буква г) от Директива 2009/138/ЕО на Европейския парламент и на Съвета***;

в) застрахователното предприятие или негов представител, натоварен с уреждане на претенции, не са представили обоснован отговор на исканията, включени в претенцията за изплащане на обезщетения, в рамките на три месеца от датата, на която увреденото лице е представило своята претенция на това застрахователно предприятие.

2. Увредените лица не могат да предявяват претенция към органа, посочен в параграф 1, ако са предявили претенция или правни действия пряко срещу застрахователното предприятие и тази претенция или тези правни действия са все още в процес на разглеждане.

3. Органът, посочен в параграф 1, дава отговор по претенцията в срок от два месеца след датата, на която увреденото лице е представило своята претенция за изплащане на обезщетение.

4. Когато увреденото лице пребивава в държава членка, различна от държавата членка, където е установено посоченото в параграф 1 застрахователно предприятие, посоченият в параграф 1 орган, който е изплатил обезщетение на това увредено лице в неговата държава членка на пребиваване, е оправомощен да предяви иск за възстановяване на сумата, изплатена като обезщетение от органа, посочен в параграф 1, в държавата членка, където е установено застрахователното предприятие, издало полицата на отговорното за произшествието лице.

5. Параграфи 1—4 не засягат:

а) правото на държавите членки да предвидят, че обезщетенията, изплащани от органа, посочен в параграф 1, имат субсидиарен или несубсидиарен характер;

б) правото на държавите членки да предвидят правила по отношение на уреждането на претенциите за същото произшествие между:

i) органа, посочен в параграф 1;

ii) лицето или лицата, отговорни за произшествието;

iii) други застрахователни предприятия или органи за социална сигурност, които имат задължение да обезщетят увреденото лице.

6. Държавите членки не разрешават на органа, посочен в параграф 1, да наложи за изплащането на обезщетения изисквания, различни от предвидените в настоящата директива, и по-специално изискването увреденото лице да докаже, че отговорното лице не е в състояние или отказва да плати.

7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с процедурата, посочена в член 28б, с цел да се определят процедурните задачи и процедурните задължения на органите, създадени или оправомощени съгласно член 10а във връзка с възстановяването на разходите.

*** Директива 2009/138/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 г. относно започването и упражняването на застрахователна и презастрахователна дейност (Платежоспособност II)(ОВ L 335, 17.12.2009 г., стр. 1). “.

(5) Член 16 се изменя, както следва:

а) в края на втората алинея се добавя следното изречение:

„Те правят това, като използват формуляра на удостоверение за предявени претенции“;

б) добавят се следните алинеи:

„Държавите членки гарантират, че застрахователните предприятия или органите, посочени във втора алинея — когато вземат предвид удостоверенията за предявени претенции, издадени от други застрахователни предприятия или други органи, посочени във втора алинея — не третират застрахованите по дискриминационен начин, нито увеличават необосновано премиите им поради тяхната националност или единствено въз основа на предходната им държава на пребиваване.

Държавите членки гарантират, че застрахователните предприятия публикуват своите политики относно начина, по който използват удостоверенията за предявени претенции, когато изчисляват премиите.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 28а, параграф 2 за уточняване на съдържанието и формата на удостоверението за предявени претенции, посочено във втората алинея. Това удостоверение съдържа информация за всеки от следните елементи:

а) данни за идентифициране на застрахователното предприятие, издало удостоверението за предявени претенции;

б) самоличността на застрахования;

в) застрахованото моторно превозно средство;

г) периода на покритие на застрахованото моторно превозно средство;

д) броя и стойността на предявените претенции във връзка с отговорността на трето лице през периода, обхванат от удостоверението за тези предявени претенции.“.

(6) Вмъкват се следните членове 28а, 28б и 28в:

„Член 28а

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Европейския комитет по застрахователно и професионално пенсионно осигуряване, създаден с Решение 2004/9/ЕО на Комисията****. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета*****.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 28б

Упражняване на делегираните правомощия

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 9, параграф 2 и член 10а, параграф 7, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от датата, посочена в член 30.
3. Делегирането на правомощията, посочени в член 9, параграф 2 и член 10а, параграф 7, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на това решение в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет в съответствие с член 9, параграф 2 и член 10а, параграф 7, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 28в

Оценка

Не по-късно от седем години след датата на транспониране на настоящата директива се извършва оценка на директивата. Комисията съобщава на Европейския парламент, на Съвета и на Европейския икономически и социален комитет заключенията от тази оценка, придружени с нейните забележки.

**** Решение на Комисията 2004/9/ЕО от 5 ноември 2003 г. за създаване на Европейски комитет по застрахователно и професионално пенсионно осигуряване (ОВ L 3, 7.1.2004 г., стр. 34).

***** Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“.

Член 2

Транспониране

Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [СП: да се въведе дата 12 месеца след датата на влизане в сила] необходимите закони, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Те прилагат тези разпоредби от [СП: да се въведе дата 12 месеца след датата на влизане в сила].

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател