



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Směrnice o pojištění motorových vozidel je klíčovým právním nástrojem, na němž je založeno řádné fungování jednotného trhu. Umožňuje obyvatelům EU, aby svými vozidly bezproblémově překračovali vnitřní hranice EU, a to jak pro obchodní, tak pro rekreační účely. Obyvatelé EU mohou na základě jediného pojistného cestovat kamkoli, aniž by si museli pořizovat další pojištění, a rovněž se směrnice snaží dosáhnout vysokého stupně konvergence, pokud jde o ochranu potenciálních poškozených v důsledku dopravních nehod motorových vozidel. Směrnice navíc přispívá k fungování schengenského prostoru.

První směrnice EU o pojištění motorových vozidel¹ byla přijata v roce 1972 s dvojitým cílem: poskytnout ochranu poškozeným v důsledku dopravních nehod motorových vozidel (s přeshraničním prvkem i bez něho) a usnadnit volný pohyb motorových vozidel mezi členskými státy. Základem právních předpisů EU v oblasti pojištění motorových vozidel je mezinárodní systém zelených karet, což je dohoda zahrnující 48 zemí, která není součástí právního řádu EU, avšak právní předpisy EU jdou dále. Uvedenou směrnicí od roku 1972 postupně posílilo a její ustanovení zkvalitnilo pět směrnic o pojištění motorových vozidel; konsolidovány byly ve směrnici 2009/103/ES (dále jen „směrnice“). Mezi hlavní prvky směrnice patří:

- povinnost, aby pro každé motorové vozidlo bylo uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, platné ve všech částech EU, a to na základě jediného pojistného,
- povinné minimální částky krytí, které takové pojistné smlouvy musí zajišťovat (členské státy mohou na vnitrostátní úrovni vyžadovat vyšší krytí),
- zákaz, aby členské státy prováděly soustavné kontroly pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště v jiném členském státě,
- povinnost členských států vytvořit garanční fondy pro náhradu škody poškozeným v důsledku nehod způsobených nepojištěnými nebo nezjištěnými vozidly,
- ochrana poškozených v důsledku dopravních nehod motorových vozidel v jiném členském státě než ve státě jejich bydliště („poškození v zahraničí“),
- právo pojistníků obdržet od svého pojistitele potvrzení o škodním průběhu jejich předchozích pojištění za posledních pět let.

V zájmu posouzení efektivnosti, účinnosti a soudržnosti právních předpisů o pojištění motorových vozidel bylo v pracovním programu Komise na rok 2016 oznámeno, že bude provedeno hodnocení směrnice². Toto hodnocení dospělo k závěru, že většina prvků směrnice i nadále splňuje svůj účel, že by však bylo vhodné provést určité změny v konkrétních oblastech.

¹ Směrnice Rady 72/166/EHS ze dne 24. dubna 1972 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontroly povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění.

² Viz počáteční posouzení dopadů ze dne 24. července 2017, dostupné [zde](#). Dokončení hodnocení bylo odloženo na rok 2017 s cílem vyčkat na rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci „Andrade“, který byl vynesen dne 28. listopadu 2017, a rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci „Torreiro“, který byl vynesen dne 20. prosince 2017.

V akčním plánu finančních služeb pro spotřebitele z března 2017³ Komise oznámila, že v návaznosti na hodnocení urychleně rozhodne o případných změnách směrnice, které by posílily ochranu poškozených v důsledku dopravních nehod v případech, kdy je pojistitel insolventní, a zlepšily uznávání potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, zejména v přeshraničním kontextu. Tento návrh řeší tyto dva problémy a rovněž tři další, které byly zjištěny při hodnocení: kontroly pojištění v rámci boje proti řízení motorového vozidla bez uzavřeného pojištění odpovědnosti za škodu, harmonizace minimálních částek krytí a oblast působnosti směrnice.

1) Insolvence pojistitele

Podle směrnice musí být v každém členském státě zřízeny orgány pro odškodnění za účelem pokrytí nákladů vzniklých z dopravních nehod způsobených nepojištěnými nebo nezjištěnými vozidly. V současnosti se však nevyžaduje, aby tyto orgány hradily náklady nároků v případě, že pojistitel motorového vozidla osoby, která nehodu způsobila, je insolventní. To znamená, že pokud vnitrostátní právo nestanoví žádný zvláštní systém ochrany, poškození v důsledku dopravní nehody způsobené vozidlem pojištěným u pojistitele, který je insolventní, mohou zůstat neodškodněni.

V případě dopravní nehody, při které osoba, která nehodu způsobila, je pojištěna u pojistitele, který je insolventní, vyvstávají dvě hlavní otázky. Není vždy jasné, kdo (pokud vůbec někdo) je odpovědný za prvotní odškodnění poškozeného („front office“). Zadruhé není jasné, kdo nese konečnou finanční odpovědnost za vypořádání nároků („back office“). Tyto otázky jsou obzvláště důležité, jestliže pojistitel poskytuje pojištění přeshraničně v rámci volného poskytování služeb. Při řadě takových insolvencí v nedávné době došlo ke zpožděním ve výplatě náhrady škody poškozeným v důsledku nehod motorových vozidel způsobených pojistníky, jejichž pojištění vystavili pojistitelé, kteří se stali insolventními, zatímco odpovědnost za náhradu škody a její výši určovaly vnitrostátní právní postupy.

2) Škodní průběh předchozích pojištění

V akčním plánu finančních služeb pro spotřebitele⁴ byla popsána možná opatření v oblasti potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění ve prospěch občanů, kteří se stěhují do zahraničí. S cílem usnadnit přechod k novému poskytovateli pojištění stávající směrnice stanoví, že členské státy musí zajistit, že pojistník má právo vyžádat si potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění za posledních pět let. Neexistuje však žádný požadavek, aby pojistitelé museli k takovým potvrzením přihlížet při výpočtu výše pojistného. Z hodnocení vyplynulo, že pojistitelé taková potvrzení často ignorují, zejména jsou-li vystavena pojistitelem v jiném členském státě, a jejich pravost je někdy zpochybňována. Aby se pojistitelům usnadnilo ověření pravosti potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, je užitečné, aby jejich obsah a formát byly v celé EU stejné. A dále, jestliže pojistitelé pro účely určení výše pojistného budou zohledňovat škodní průběh předchozích pojištění, nemělo by existovat žádné rozlišování na základě státní příslušnosti nebo pouze na základě toho, ve kterém členském státě měl pojistník dříve bydliště.

³ COM(2017) 139 final ze dne 23. března 2017, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>.

⁴ Viz poznámka pod čarou č. 3.

3) Rizika vyplývající z řízení motorového vozidla bez uzavřeného pojištění odpovědnosti

Podle Asociace evropských orgánů pro registraci vozidel a řidičů (EREG)⁵ je v EU stále větším problémem řízení bez pojištění, provoz motorových vozidel bez povinného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. V roce 2011 se náklady pro EU jako celek odhadovaly na 870 milionů EUR pohledávek.

Řízení motorových vozidel bez pojištění nepříznivě postihuje široký okruh zúčastněných stran včetně osob poškozených dopravními nehodami, pojistitelů, garančních fondů a pojistníků motorových vozidel.

Řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění je problém jak na vnitrostátní, tak na evropské úrovni. Článek 3 směrnice ukládá členským státům přijmout „*veškerá vhodná opatření, aby zajistil, že občanskoprávní odpovědnost z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na jeho území, je kryta pojištěním*“. Směrnice nepředepisuje, jaká opatření mají být přijata, avšak členské státy jsou povinny přijmout účinné kroky k omezení rizik vyplývajících z řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění. Je jim povoleno provádět na svém území soustavné ověřování uzavřených pojistek v oblasti pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, stanovit silniční kontroly a účinné sankce pro majitele nepojištěných vozidel.

Řízení motorových vozidel bez pojištění má celoevropský rozměr, neboť nepojištěná vozidla jsou provozována nejen v členských státech, kde jsou registrována, ale i v jiných členských státech. Článek 4 směrnice však zakazuje kontroly pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště v jiném členském státě, jako překážku volného pohybu vozidel (a nepřímo volnému pohybu osob) v rámci vnitřního trhu.

Článek 4 stávající směrnice zakazuje veškeré soustavné kontroly pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště v jiném členském státě, včetně těch kontrol, při kterých by nebylo nutné vozidlo zastavit. Vývoj některých nových technologií (technologie rozpoznávání poznávacích značek) však umožňuje kontroly bez obtěžování vozidel a aniž by překážely volnému pohybu osob a vozidel. Návrh by proto umožnil ověřit pojištění vozidel, pokud budou kontroly součástí všeobecného systému kontrol na území státu, nebudou diskriminační, nebudou vyžadovat zastavení vozidla a budou nezbytné a přiměřené pro dosažení sledovaného cíle.

Takové ověření pojištění vozidel vstupujících na území státu navíc vyžaduje výměnu údajů mezi členskými státy; v tom případě je nezbytné zabezpečit práva, svobody a oprávněné zájmy subjektů těchto údajů. Ustanovení obecného nařízení EU o ochraně osobních údajů⁶ se vztahují i na zpracování osobních údajů za účelem boje proti řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění. Vnitrostátní právní předpisy by musely respektovat podmínky a požadavky stanovené v uvedeném nařízení, zejména aby se zajistilo, že osobní údaje jsou zpracovány korektně a zákonným a transparentním způsobem, jsou shromažďovány pro stanovené, výslovně vyjádřené a legitimní účely, odkazují na příslušný právní základ pro zpracování, jsou v souladu s příslušnými požadavky na důvěrnost a bezpečnost stanovenými v obecném nařízení o ochraně osobních údajů v EU a dodržují zásady nezbytnosti, proporcionality, omezení účelu a přiměřené doby uchovávání údajů. Součástí všech systémů zpracovávání osobních údajů, které jsou v rámci právních předpisů členských států vytvořeny a používány, by měla být rovněž záměrná a standardní ochrana osobních údajů. Všechny

⁵ EREG, Tematická skupina XI pro řešení problému řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění, 8. dubna 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

činnosti zpracování včetně činností, které se týkají administrativní spolupráce a vzájemné pomoci mezi příslušnými orgány členských států, by měly být prováděny v souladu s pravidly ochrany osobních údajů, jež stanoví obecné nařízení EU o ochraně osobních údajů, a v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy.

4) Minimální částky krytí

Článek 9 směrnice stanoví povinné minimální částky krytí, do kterých musí být poskytnuta náhrada v rámci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Tyto minimální částky zajišťují, že existuje dostatečná úroveň minimální ochrany poškozených v důsledku dopravních nehod motorových vozidel v celé EU v případě škody na zdraví a věcné škody, a to bez ohledu na kategorii vozidla. Ačkoli cílem směrnice je stanovit stejné minimální částky krytí ve všech členských státech EU, ve 13 členských státech v současnosti platí nižší minimální částky než vyšší částky stanovené ve směrnici. Je to důsledek přechodných období podle čl. 1 odst. 2 směrnice 84/5/EHS ve znění směrnice 2005/14/ES a umožnilo to některým státům uplatnění plných minimálních částek odložit. Vzhledem k různým referenčním datům pro pravidelný přepočet minimálních částek, stanoveným pro jednotlivé členské státy, však zůstává mezera mezi těmi 13 členskými státy, které přechodného období využily, a všemi ostatními členskými státy. Je tomu tak proto, že ačkoli již mezitím přechodná období vypršela, příslušná data ukončení přechodných období jsou dosud používána jako referenční data pro aktualizaci za účelem zohlednění inflace, která se provádí každých pět let. Tyto minimální částky tudíž dosud nejsou ve všech členských státech stejné. Členské státy mohou dle vlastního uvážení v rámci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla vyžadovat částky krytí vyšší, než jsou minima zavedená směrnicí, avšak většina z těchto 13 členských států s nižšími povinnými částkami vyšší částky krytí nevyžaduje.

5) Oblast působnosti směrnice

Oblast působnosti směrnice vyjasnily některé rozsudky Soudního dvora Evropské unie, zejména rozsudky ve věcech „Vnuk“ „Andrade“ a „Torreiro“⁷. Rozsudek ve věci Vnuk ze září 2014 vyjasnil rozsah povinného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v článku 3 směrnice tak, že se vztahuje na veškeré činnosti odpovídající „obvyklé funkci“ vozidla bez ohledu na místo, kde je vozidlo provozováno. Rozsudek ve věci Rodrigues de Andrade ze dne 28. listopadu 2017 vyjasnil, že pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla by se mělo vztahovat pouze na „obvyklý provoz vozidla jako dopravního prostředku“ a „bez ohledu na terén“, vyjma dopravních nehod, kdy bylo vozidlo používáno výlučně pro zemědělské účely. Tyto rozsudky objasnily, že motorová vozidla jsou obvykle určena k tomu, aby sloužila jako dopravní prostředek, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla, a že provoz takových vozidel zahrnuje jakékoli použití vozidla odpovídající jeho obvyklé funkci jako dopravního prostředku bez ohledu na terén, v jakém je motorové vozidlo provozováno, a bez ohledu na to, zda stojí, nebo je v pohybu. Z tohoto výroku jasně vyplývá, že dopravní nehody způsobené během normálního provozu vozidla za účelem dopravy, včetně jeho provozu na soukromých pozemcích, ještě spadají do oblasti působnosti směrnice.

V zájmu zajištění právní jistoty a srozumitelnosti tento návrh zakotvuje judikaturu Soudního dvora do právních předpisů EU. Tím se zajistí jednotné provedení judikatury Soudního dvora ve vnitrostátním právu.

⁷ Rozsudek ve věci Vnuk (C-162/13), rozsudek ve věci Rodrigues de Andrade (C-514/16), rozsudek ve věci Torreiro (C-334/16).

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Navrhované změny jsou v souladu s obecnými cíli směrnice zajistit vysokou úroveň ochrany poškozených v důsledku dopravních nehod a usnadnit volný pohyb osob a vozidel v celé EU. Zlepší také důvěru v jednotný trh, pokud jde o pojištění motorových vozidel, zvýšením právní jistoty spojené s přeshraničním prodejem pojištění motorových vozidel na základě svobody poskytovat služby a omezením rizika vyplývajícího z případné insolvence pojistitele motorového vozidla. Vnitřní trh s pojištěním motorových vozidel je také velmi důležitý pro pojišťovny, jelikož pojištění motorových vozidel tvoří významný podíl jejich činnosti v oblasti neživotního pojištění v Unii. Hlavním cílem opatření Unie v oboru finančních služeb by tudíž mělo být posílení a konsolidace vnitřního trhu v této oblasti.

Navrhovaná změna týkající se insolvence pojistitele doplňuje článek 10, který stanoví ochranu poškozených v důsledku dopravních nehod, na nichž se podílela nepojištěná a nezjištěná vozidla. Změna článku 4 směrnice zvyšuje možnosti členských států zajistit dodržení pojistné povinnosti stanovené směrnicí a současně zachovat volný provoz osob a vozidel. Změna článku 9 o minimálních částkách krytí navíc zajišťuje stejnou minimální ochranu ve všech členských státech. Změna týkající se potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění doplňuje stávající požadavky článku 16 a zajišťuje snadnější ověření pravosti potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění a rovné zacházení s pojistníky. Kodifikace judikatury Soudního dvora Evropské unie kromě toho vyjasňuje oblast působnosti směrnice.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh podporuje volný pohyb osob a zboží, což jsou základní svobody Evropské unie. Je také v souladu se zásadami vnitřního trhu, které zajišťují volné poskytování služeb a svobodu usazování pojistitelů. Například posílené právo, pokud jde o potvrzení o škodním průběhu předchozího pojištění, usnadní volný pohyb osob a ustanovení o insolvenční pojistitelů zvýší důvěru veřejnosti v přeshraniční prodej pojištění motorových vozidel.

Návrh je rovněž v souladu s obecným nařízením o ochraně osobních údajů v EU⁸, zajišťuje přiměřené shromažďování údajů a nakládání s nimi za účelem vymáhání práva v mezích směrnice.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu je čl. 114 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), který umožňuje přijímat opatření ke sbližování právních předpisů členských států, jejichž účelem je vytvoření a fungování vnitřního trhu. Navrhované změny dále odstraňují některé přímé i nepřímé překážky bránící řádnému fungování a dokončení integrovaného trhu s pojištěním motorových vozidel, usnadňují volný pohyb vozidel mezi členskými státy a zaručují srovnatelné zacházení, a to bez ohledu na to, kde v rámci EU k dopravní nehodě dojde. Posílí jednotný trh s pojištěním motorových vozidel, neboť poskytne pojistníkům a potenciálním poškozeným důvěru, že se jim dostane plné náhrady škody, a to i v případě insolvence přeshraničního pojistitele motorových vozidel.

⁸ Viz poznámka pod čarou č. 6.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Podle článku 4 SFEU musí být opatření EU pro dotvoření vnitřního trhu posuzováno podle zásady subsidiarity stanovené v čl. 5 odst. 3 SEU.

V této souvislosti se připomíná, že směrnice chrání poškozené v důsledku dopravních nehod v jiných členských státech EU, než je stát jejich bydliště nebo sídla, a osoby s bydlištěm nebo sídlem v jednom členském státě poškozené v důsledku dopravní nehody způsobené řidičem z jiného členského státu. Opatření, jež tento návrh předpokládá, je možné zavést pouze na úrovni EU, jelikož se týkají pojišťovatelů vyvíjejících přeshraniční pojišťovací činnost, přeshraničně mobilních pojistníků motorových vozidel a přeshraničních kontrol pojištění vozidel.

Náhrada škody poškozeným v důsledku dopravních nehod v případě insolvence přeshraničního pojišťovatele je nanejvýš důležitá pro hladké fungování jednotného trhu. Nekoordinovaný postup na základě směsice dobrovolných rámců a dohod mezi národními kanceláři pro pojišťování motorových vozidel nemůže zaručit, že poškození jsou řádně odškodněni a že rizika jsou rovnoměrně sdílena všemi členskými státy. Rovných podmínek ve všech členských státech, pokud jde o minimální částky krytí, aby se zajistila stejná minimální ochrana poškozených v důsledku dopravních nehod v celé EU, není možné dosáhnout nekoordinovaným úsilím členských států. Řešení problému řízení motorových vozidel bez pojištění v případě přeshraniční dopravy není možno dosáhnout na vnitrostátní úrovni. Rovněž ochranu poškozených v případě dopravních nehod, kdy je přeshraniční pojišťovatel insolventní, může zajistit pouze opatření na úrovni EU. Pouze opatření na úrovni EU může zajistit jednotné uplatňování oblasti působnosti směrnice. Ani zajištění rovného zacházení pojišťovatelů s potvrzeními o škodním průběhu předchozích pojištění u případných pojistníků, kteří se stěhují do jiného členského státu, nemůže být dosaženo nekoordinovaným postupem.

- **Proporcionalita**

Návrh plně zohledňuje zásadu proporcionality, totiž že činnost EU by neměla překročit rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů Smluv. Vybrané strategické možnosti byly pečlivě posouzeny a navrženy tak, aby byla nastavena správná rovnováha mezi dotčeným veřejným zájmem (zejména potřebou omezit řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění a zajistit stejnou minimální úroveň ochrany poškozených) a potenciálními náklady pro veřejné orgány, pojišťovatele a pojistníky, s cílem zajistit nákladovou efektivnost navrhovaných opatření.

- **Volba nástroje**

Článek 114 SFEU umožňuje přijímat akty v podobě nařízení nebo směrnice. Byla zvolena směrnice vzhledem k tomu, že právní akt, jehož se navrhované změny týkají, je také směrnice.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

K posouzení účelnosti a účinnosti fungování směrnice bylo provedeno hodnocení, jehož součástí byla veřejná konzultace, která se konala v době od 28. července do 20. října 2017⁹.

Z výsledků veřejné konzultace byla patrná všeobecná spokojenost zúčastněných stran s fungováním většiny prvků směrnice. Iniciativa EU zajistit rychlou výplatu náhrady škody

⁹

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

poškozeným v důsledku dopravních nehod v případě insolvence pojistitele motorových vozidel, zejména v přeshraničních situacích, získala širokou podporu u všech kategorií zúčastněných stran. Většina zúčastněných stran podporuje možnost stanovit v takových případech konečnou finanční odpovědnost domovského členského státu, ve kterém má dotýčný pojistitel motorových vozidel své sídlo, s prvotní odpovědností na straně členského státu bydliště nebo sídla poškozeného, aby se zajistila rychlá náhrada škody.

Zúčastněné strany nebyly proti harmonizaci minimálních částek krytí při pojištění motorových vozidel na vyšší úrovni, která je v 15 členských státech již uplatňována. Některé organizace spotřebitelů podpořily rozlišenou vyšší úroveň povinného krytí pro větší vozidla, např. nákladní automobily a autobusy, ale proti tomu se postavilo odvětví pojišťovnictví a společnosti provozující nákladní automobilovou a autobusovou dopravu, které argumentovaly tím, že odůvodnění takového kroku se neopírá o důkazy a povede k vyšším nákladům na pojištění, které budou přeneseny na konečného spotřebitele (zejména s ohledem na to, že dopravní nehodu, která se týká autobusu s mnoha cestujícími, může způsobit i menší vozidlo).

Pokud jde o uznávání potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění ze strany nového pojistitele, zejména v novém členském státě, někteří jednotliví občané v této souvislosti poukázali na své negativní zkušenosti a vyzvali k intervenci, aby se zajistilo, že s přeshraničně mobilními občany nebude, pokud jde o uznávání potvrzení o škodním průběhu jejich předchozích pojištění, ze strany pojistitelů zacházeno jinak než se stávajícími rezidenty členského státu. Odvětví pojišťovnictví bylo proti závazným povinnostem pro pojišťovatele v tomto směru s tím, že jsou nepřiměřená.

Pokud jde o řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění, nevyskytly se žádné námitky proti tomu, aby byly povoleny nenápadné kontroly pojištění za použití technologie pro rozpoznávání poznávacích značek, které nevyžadují zastavení vozidel.

Široká podpora byla dále vyjádřena pro vyjasnění oblasti působnosti směrnice s ohledem na novou judikaturu Soudního dvora. Zúčastněné strany z odvětví motoristických sportů požádaly, aby bylo toto odvětví ze směrnice vyloučeno.

Návrh také vychází z výsledků:

- veřejné konzultace (ve dnech od 30. září 2015 do 31. ledna 2016) v rámci výzvy k předložení informací v souvislosti s regulačním rámcem EU pro finanční služby, která vyzvala k předložení připomínek a empirických důkazů, pokud jde o výhody, nezamýšlené účinky, jednotnost a soudržnost právních předpisů ve finanční oblasti¹⁰, a veřejného slyšení k této výzvě k předložení informací, které se konalo dne 17. května 2016¹¹,
- jednání u kulatého stolu o přezkumu směrnice, které se uskutečnilo dne 12. července 2017, za účasti mj. skupin zúčastněných stran, zejména pojistitelů, spotřebitelských organizací, Rady kancelářů a orgánů členských států,
- výměn názorů s odborníky z orgánů členských států (v rámci odborné skupiny pro bankovníctví, platební styk a pojišťovnictví),
- statistiky a zpráv Rady kancelářů pro pojišťování motorových vozidel (soukromé právní subjekty, jimž byly směrnici svěřeny určité úkoly).

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

• **Posouzení dopadů**

V souladu se svou politikou „zlepšování právní úpravy“ Komise provedla posouzení dopadů jednotlivých alternativ politiky¹². Posouzení dopadů podpořil Výbor pro kontrolu regulace ve svém kladném stanovisku ze dne 9. března 2018¹³. Ve svých připomínkách Výbor pro kontrolu regulace navrhl, aby posouzení dopadů objasnilo rozsah předpokládané legislativní změny, pokud jde o oblast působnosti směrnice, a důvody, proč nebyly důsledky této změny posouzeny v plném rozsahu. Dále Výbor pro kontrolu regulace požádal, aby bylo posouzení dopadů spojeno s hodnocením, a požádal o lepší odůvodnění navrhovaných legislativních opatření. A rovněž požádal, aby bylo lépe vysvětleno, proč se má za to, že bude směrnice bezproblémově fungovat v budoucnu, vzhledem k vývoji nových technologií, jako jsou např. samořízená vozidla a elektrokola. Návrh je v souladu se závěry uvedenými v posouzení dopadů.

V reakci na připomínky Výboru pro kontrolu regulace revidované posouzení dopadů vysvětluje, že pokud jde o oblast působnosti směrnice, je vhodnější kodifikovat, začlenit do směrnice v zájmu zajištění právní srozumitelnosti klíčová ustanovení navazujících rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie týkajících se oblasti působnosti. To by členským státům umožnilo provést změny, které z rozhodnutí vyplývají, řádným a transparentním způsobem. Navíc by se tak pro zúčastněné strany zajistila právní jistota, pokud jde o oblast působnosti směrnice, protože by se rozhodnutí soudu provedla rovnou ve vnitrostátním právu. Kodifikace rovněž usnadňuje vymáhání právních předpisů EU v této oblasti, neboť by ji doprovázela standardní prováděcí opatření.

Navíc pokud jde o budoucí technologický vývoj, posouzení dopadů objasňuje, že se povinnost získat povinné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, kterou směrnice stanovuje, vztahuje i na samořízená a částečně samořízená vozidla. Hlavním důvodem je neustálá potřeba chránit a odškodňovat poškozené z dopravních nehod samořízených vozidel provozovaných v rámci EU. Došlo již k řadě nehod způsobených samořízenými (nebo částečně samořízenými) vozidly, což potvrzuje potřebu chránit občany EU v případě takových nehod. Posouzení dopadů navíc vysvětluje, že oblast působnosti směrnice již zahrnuje i nové typy motorových vozidel, jako jsou elektrokola, segwaye či elektrické koloběžky. Používání těchto nových typů elektrických vozidel v dopravě může způsobovat dopravní nehody, jejichž poškozené je třeba chránit a urychleně odškodňovat. Stávající směrnice však členským státům rovněž dává pravomoc osvobodit taková vozidla od povinnosti mít pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, uznají-li to za nutné. Během veřejné konzultace řada sdružení zastupujících odvětví elektrokol požadovala, aby bylo osvobození těchto vozidel zahrnuto do směrnice samotné s tím, že by požadované pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla mohlo využívání elektrokol ohrozit. To není – vzhledem k pravomoci členských států osvobodit elektrokola nebo jakákoli jiná nová elektrická vozidla od uvedeného pojištění – považováno za nutné. V takovém případě by náklady na odškodnění poškozených z dopravních nehod způsobených těmito novými typy vozidel nesly vnitrostátní garanční fondy. Tím je zajištěna nejvyšší úroveň ochrany poškozených, aniž by bylo zapotřebí jakékoli další opatření na úrovni EU.

Posouzení dopadu analyzovalo několik možností politiky pro každý z vymezených problémů:

Vzhledem k tomu, že směrnice již existuje, bylo ve všech případech základní možností ponechat směrnici beze změny. Kromě tohoto základního scénáře analyzovalo posouzení dopadů i řadu jiných možností politiky.

¹² BUDE DOPLNĚNO před zveřejněním dokumentu.

¹³ BUDE DOPLNĚNO před zveřejněním dokumentu.

Pokud jde o insolvenční pojistitelů, což je téma, které v současnosti není ve směrnici ošetřeno, bylo druhou možností uložit odpovědnost za prvotní náhradu škody poškozených, nikoli však konečnou odpovědnost. Třetí možností bylo stanovit obojí odpovědnost, přičemž prvotní odpovědnost bude na straně členského státu bydliště nebo sídla poškozeného a konečná odpovědnost bude na straně členského státu, ve kterém má sídlo insolventní pojistitel. Posouzení dopadů dospělo k závěru, že upřednostňovanou možností politiky je třetí možnost, jelikož nejen zajistí rychlé odškodnění poškozených, ale poskytne také pojistitelům, vnitrostátním orgánům pro odškodnění a pojistníkům motorových vozidel větší právní jistotu, pokud jde o prvotní a konečné řešení pohledávek, a sníží potřebu soudních řízení.

Pokud jde o minimální částky krytí, kromě základního scénáře bylo druhou možností harmonizovat částky na nejvyšší povinnou minimální úroveň, která je v členských státech v současnosti uplatňována. Třetí posuzovanou možností bylo zavést vyšší povinnou částku krytí pro větší vozidla, např. pro nákladní automobily a autobusy. Posouzení dopadů dospělo k závěru, že upřednostňovanou možností politiky je druhá možnost, jelikož zajišťuje stejnou minimální ochranu poškozených v celé EU a protože na podporu třetí možnosti neexistuje dostatek důkazů.

Pokud jde o škodní průběh předchozích pojištění, kromě základního scénáře bylo druhou možností vydat doporučení pro členské státy, pokud jde o nakládání s potvrzeními o škodním průběhu předchozích pojištění. Třetí možností bylo harmonizovat pouze šablonu potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, aby se usnadnilo ověření pravosti cílené proti podvodům, aniž by byl pojistitelům uložen povinný způsob, jak s takovými potvrzeními nakládat. Čtvrtou možností dále bylo zavést pro pojistitele požadavek nediskriminace při nakládání s potvrzeními o škodním průběhu předchozích pojištění, jež vydali pojistitelé v jiných členských státech, a požadavek transparentnosti při použití potvrzení. Posouzení dopadů dospělo k závěru, že tato posledně uvedená možnost je upřednostňovanou možností politiky, jelikož nejen usnadní standardizaci potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, ale zajistí také rovné zacházení, pokud jde o škodní průběh předchozích pojištění, s domácími pojistníky a pojistníky, kteří se přestěhují do jiného členského státu.

Pokud jde o řízení motorových vozidel bez pojištění, vedle základního scénáře bylo druhou možností povolit nenápadné kontroly (které jsou v současnosti zakázány) prováděné členskými státy na základě dobrovolnosti. Třetí možností bylo zavést nenápadné hraniční kontroly pojištění jako povinné. Z hlediska omezení řízení motorových vozidel bez pojištění byla tato třetí možnost považována za účinnější v porovnání s druhou možností. Posouzení dopadů nicméně dospělo k závěru, že náklady spojené s třetí možností by mohly v mnoha členských státech převážit nad výhodami, jelikož výskyt řízení motorových vozidel bez pojištění není v celé EU stejný. Posouzení dopadů proto dospělo k závěru, že upřednostňovanou možností politiky je druhá možnost (dobrovolné nenápadné kontroly).

Pokud jde o oblast působnosti směrnice, v příloze posouzení dopadů se vysvětluje, že stávající judikatura Soudního dvora bude zakotvena prostřednictvím definice pojmu „provoz vozidla“, a to vzhledem k tomu, že zúčastněné strany nepředložily žádné důkazy o tom, že oblast působnosti vymezená v judikatuře povede k nepřiměřeně vysokým nákladům. Některé členské státy ve skutečnosti již zavádějí požadavek na pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v souladu s uvedenou judikaturou bez nadměrně vysokého pojistného, a to i pro motoristické sportovní akce.

Návrh nebude mít žádný významný dopad na životní prostředí, jelikož navrhované změny nebudou mít žádný dopad na objem dopravy.

Nepředpokládá se, že návrh bude mít významný sociální dopad kromě již popsanych výhod. Cílem navrhovaných změn je omezit řízení motorových vozidel bez pojištění, potenciálně snížit pojistné v rámci pojištění motorových vozidel a zlepšit úroveň ochrany poškozených v důsledku nehod motorových vozidel, z čehož mohou mít prospěch všichni občané v EU. Návrh se vyhýbá riziku potenciálních velkých zvýšení pojistného v pojištění motorových vozidel. Zejména navrhovaná opatření týkající se minimálního krytí znamenají pouze sjednocení minimálních částek krytí, aby se zajistila stejná minimální ochrana ve všech členských státech.

Návrh nemá žádný konkrétní dopad na malé a střední podniky kromě jejich postavení jako běžných pojistitelů v oblasti pojištění motorových vozidel. Malé a střední podniky a mikropodniky budou dotčeny jako provozovatelé vozidel, která musí být pojištěna. V členských státech, kde budou minimální částky krytí mírně revidovány směrem vzhůru, může dojít k mírnému zvýšení pojistného pro pojistníky z těchto členských států, včetně malých a středních podniků a mikropodniků.

- **Základní práva**

Návrh respektuje základní práva a dodržuje zásady uznané v Listině základních práv Evropské unie, zejména právo na ochranu osobních údajů (článek 8 Listiny), právo na vlastnictví (článek 17 Listiny) a zásadu rovnosti žen a mužů (článek 23 Listiny). Přispívá také k cílům článku 16 Listiny, který zaručuje svobodu podnikání, k cílům článku 38 Listiny, který stanoví vysokou úroveň ochrany spotřebitele, a k cílům článku 45 Listiny, který se týká volného pohybu a pobytu občanů.

REFIT

Návrh je v souladu s cíli zjednodušení a snížení nákladů. Pokud jde o insolvenční pojistitelů, sníží se výdaje na soudní spory, jelikož směrnice stanoví jasné úlohy pro úhradu prvotní náhrady škody poškozenému a konečnou odpovědnost za vypořádání nároku. Snížení rizika řízení motorových vozidel bez uhrazeného pojištění prostřednictvím nenápadných kontrol by mohlo snížit výši nároků na náhradu škody vznášených vůči orgánům pro odškodnění a výši příspěvků pojistitelů. Větší standardizace potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění by kromě toho zjednodušila ověření pravosti potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění vystavených pojistiteli v zahraničí. Návrh neobsahuje žádné nové požadavky na podávání zpráv orgánům veřejné moci.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

Návrh by mohl mít dopad na vnitrostátní rozpočty členských států, které by využily možnosti provádět nenápadné hraniční kontroly pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště v jiném členském státě, což by vyžadovalo použití technologie na rozpoznávání poznávacích značek a výměnu informací s jinými členskými státy o stavu pojištění vozidel.

Členské státy kromě toho budou muset určit orgán odpovědný za náhradu škody poškozených v případech insolvence přeshraničních pojistitelů, avšak předpokládá se, že to bude dalším úkolem již existujícího orgánu (buď všeobecného fondu pojistných záruk, nebo vnitrostátního garančního fondu pro řešení dopravních nehod způsobených nepojištěnými nebo nezjištěnými vozidly). Náklady budou financovány z příspěvků hrazených pojišťovnami.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat provádění této politiky v součinnosti s členskými státy. Pět let po datu provedení ve vnitrostátním právu předloží Komise hodnocení této směrnice. Hodnocení přezkoumá efektivnost, účinnost, relevantnost, soudržnost a přidanou hodnotu návrhu, včetně jakýchkoli významných důsledků pro podniky.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Za účelem splnění cíle tohoto návrhu a zamezení možných mezer a nesouladů v oblasti provádění směrnice členskými státy ve vnitrostátním právu budou potřeba informativní dokumenty, aby se napomáhalo provádění a umožnilo se účinné ověřování. Tím se odůvodňuje potřeba toho, aby členské státy doprovodily oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice informativními dokumenty, například ve formě srovnávací tabulky.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 návrhu mění směrnici. Níže uvedené odkazy odkazují na změněné nebo nové články směrnice, pokud není stanoveno jinak.

V článku 1 se zavádí definice pojmu „provoz vozidla“ s cílem včlenit rozsudky Soudního dvora Evropské unie ze dne 14. září 2014 ve věci Vnuk, C-162/13, ze dne 28. listopadu 2017 ve věci Rodrigues de Andrade, C-514/16, a ze dne 20. prosince 2017 ve věci Torreiro, C-334/16. Evropský soudní dvůr ve svých rozsudcích objasnil, že motorová vozidla jsou obvykle určena k tomu, aby sloužila jako dopravní prostředek, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla. Dále objasnil, že provoz takových vozidel zahrnuje jakékoli použití vozidla odpovídající jeho obvyklé funkci jako dopravního prostředku bez ohledu na terén, v jakém je motorové vozidlo provozováno, a bez ohledu na to, zda stojí, nebo je v pohybu.

Pokud jde o řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění, mění se článek 4, aby se členskými státy povolilo provádět kontroly pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu, jakož i vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území třetí země a vstupují na jejich území z území jiného členského státu, pouze v případě, že nejsou diskriminační, jsou nezbytné a přiměřené a tvoří součást obecného systému kontrol na území daného státu a nevyžadují zastavení vozidla. Tyto kontroly musí být prováděny v souladu s nařízením 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů.

Aby se zajistila stejná úroveň minimální ochrany poškozených v důsledku dopravních nehod motorových vozidel na úrovni EU:

– mění se čl. 9 odst. 1, aby se harmonizovaly povinné minimální částky krytí pro poškozené v celé EU, aniž jsou dotčeny jakékoli vyšší záruky, které mohou členské státy předepsat;

– mění se čl. 9 odst. 2 s cílem zmocnit Komisi k přijímání aktů v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci harmonizovaných minimálních částek krytí pro poškozené každých pět let s ohledem na inflaci.

Aby se zajistila ochrana poškozených v případě insolvence nebo likvidace nebo nespolupráce pojistitele, nový článek 10a konkrétně stanoví, že:

– každý členský stát musí zřídit nebo pověřit orgán, jehož úkolem bude poskytovat náhradu za věcnou škodu nebo škodu na zdraví způsobenou vozidlem pojištěným pojišťovnou, která je předmětem úpadkového nebo likvidačního řízení, nebo v případě, že pojistitel neposkytl odůvodněnou odpověď do tří měsíců ode dne, kdy poškozená strana podala žádost o náhradu škody, na kterou pojistitel neposkytl odůvodněnou odpověď,

– poškozených stranám musí být poskytnuta náhrada škody tímto orgánem členského státu jejich pobytu nebo sídla,

– tento orgán má právo požadovat úhradu vyplacené částky od orgánu členského státu, kde má sídlo pojišťovna, která pojistku vystavila (posledně jmenovaný orgán ponese konečnou odpovědnost),

– Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem stanovení procesních úkolů a procesních povinností orgánů zřízených nebo pověřených v souladu s článkem 10a v souvislosti s úhradou.

Pokud jde o potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, článek 16 se mění s cílem:

– harmonizovat výkaz uvádějící nároky v rámci odpovědnosti za škody úspěšně uplatněné vůči pojistníkovi v posledních pěti letech. Výkazy musí být založeny na standardizované šabloně, kterou přijme Evropská komise prostřednictvím prováděcího aktu,

– zajistit nediskriminační zacházení, pokud jde o škodní průběh předchozích pojištění, ze strany pojišťoven, a to bez ohledu na státní příslušnost občana nebo na to, ve kterém členském státě měl dříve bydliště nebo sídlo.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁴,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (pojištění motorových vozidel) je pro evropské občany zvláště důležité, ať již jsou pojistníky nebo potenciálními poškozenými v důsledku dopravní nehody. Rovněž vyvolává velký zájem pojišťoven, jelikož představuje důležitý podíl na jejich činnostech v oblasti neživotního pojištění v rámci Unie. Pojištění motorových vozidel má rovněž vliv na volný pohyb osob, zboží a vozidel. Hlavním cílem činnosti Unie v oboru finančních služeb by tudíž mělo být posílení a konsolidace vnitřního trhu pojištění motorových vozidel.
- (2) Komise provedla hodnocení fungování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES¹⁵, včetně její účinnosti, účelnosti a soudržnosti s jinými politikami Unie. Hodnocení dospělo k závěru, že směrnice 2009/103/ES jako celek funguje dobře a ve většině aspektů není zapotřebí ji měnit. Byly však zjištěny čtyři oblasti, kde by cílené změny byly vhodné: náhrada škody poškozeným v důsledku dopravních nehod v případě insolvence pojišťovny, povinné minimální částky pojistného krytí, kontroly pojištění vozidel prováděné členskými státy a použití potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění pojistníků ze strany nové pojišťovny.
- (3) V rozhodnutích Soudního dvora Evropské unie z poslední doby, a sice ve věcech Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ a Torreiro¹⁸, Soudní dvůr kromě toho vyjasnil

¹⁴ Úř. věst C , , s. .¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/103/ES ze dne 16. září 2009 o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel a kontrole povinnosti uzavřít pro případ takové odpovědnosti pojištění (Úř. věst. L 263, 7.10.2009, s. 11).¹⁶ Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. prosince 2014, ve věci Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

význam výrazu „provoz vozidla“. Evropský soudní dvůr zejména objasnil, že motorová vozidla jsou obvykle určena k tomu, aby sloužila jako dopravní prostředek, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla, a objasnil, že provoz takových vozidel zahrnuje jakékoli použití vozidla odpovídající jeho obvyklé funkci jako dopravního prostředku bez ohledu na terén, v jakém je motorové vozidlo provozováno, a bez ohledu na to, zda stojí, nebo je v pohybu. V zájmu právní jistoty je vhodné zohlednit tuto judikaturu ve směrnici 2009/103/ES začleněním definice pojmu „provoz vozidla“.

- (4) Členské státy by v současnosti měly upouštět od provádění kontrol pojištění vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu, jakož i vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území třetí země a vstupují na jejich území z území jiného členského státu. Vývoj nových technologií umožňuje kontroly pojištění vozidel, aniž by bylo třeba je zastavovat, a tedy bez zasahování do volného pohybu osob. Je proto vhodné hraniční kontroly pojištění vozidel umožnit, a to pouze v případě, že nejsou diskriminační, jsou nezbytné a přiměřené a tvoří součást obecného systému kontrol na území daného státu a nevyžadují zastavení vozidla.
- (5) Je zapotřebí, aby členské státy, které se rozhodnou zřídit systém zpracovávající osobní údaje, jež mohou být následně sdíleny s jinými členskými státy, jako například údaje získané technologií pro rozpoznávání registračních značek, přijaly právní předpisy, které umožní zpracovávat osobní údaje pro účely boje proti řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění, a aby zároveň zavedly vhodná opatření k zabezpečení práv, svobod a oprávněných zájmů subjektů údajů. Ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679¹⁹ se vztahují i na zpracovávání osobních údajů za účelem boje proti řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění. Právní předpisy členských států by měly zejména stanovit přesný účel, odkazovat na příslušný právní základ, být v souladu s příslušnými bezpečnostními požadavky a respektovat zásady nezbytnosti, proporcionality a omezení účelu a měly by stanovit přiměřenou dobu uchovávání údajů. U všech systémů zpracovávání osobních údajů, které jsou v rámci právních předpisů členských států vytvořeny a používány, by měly být navíc uplatňovány zásady záměrné a standardní ochrany osobních údajů.
- (6) Směrnice 2009/103/ES v současnosti stanoví různá referenční data pro pravidelný přepočet minimálních částek krytí v jednotlivých členských státech, což vede k odlišným minimálním částkám krytí v závislosti na členském státě. Aby byla zajištěna rovná minimální ochrana poškozených osob v celé Unii, měly by tyto minimální částky být harmonizovány a je žádoucí zavést ustanovení o jednotném přezkumu vycházejícím z referenčních hodnot harmonizovaného indexu spotřebitelských cen vydávaného Eurostatem, jakož i z procesních pravidel, jimiž se takový přezkum bude řídit a jež stanoví jednotný časový rámec.
- (7) Účelná a účinná ochrana poškozených v důsledku dopravních nehod vyžaduje, aby poškozeným byla vždy poskytnuta náhrada za škodu na zdraví nebo věcnou škodu, a to bez ohledu na to, zda pojišťovna osoby, která za škodu odpovídá, je solventní, či nikoli. Členské státy by proto měly zřídit nebo pověřit orgán, který bude poskytovat prvotní náhradu škody poškozeným, kteří mají obvyklé bydliště na jejich území, a který má právo požadovat tuto náhradu škody od orgánu zřízeného nebo pověřeného

¹⁷ Rozsudek Soudního dvora ze dne 28. listopadu 2017 ve věci Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. prosince 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

za tímtež účelem v členském státě sídla pojišťovny, která vystavila pojistnou smlouvu na vozidlo osoby, která za škodu odpovídá. Aby se však zamezilo předkládání paralelních nároků, poškozeným v důsledku dopravních nehod by nemělo být povoleno podat žádost o náhradu škody tomuto orgánu, jestliže již podali žádost u dotčené pojišťovny nebo proti ní zahájily soudní řízení a tato žádost je dosud posuzována a toto soudní řízení ještě probíhá.

- (8) Škodní průběh předchozích pojištění pojistníků, kteří chtějí uzavřít s pojišťovnou novou pojistnou smlouvu, by měl být snadno ověřitelný, aby se usnadnilo uznání takového škodního průběhu předchozích pojištění při uzavření nové pojistky. Aby se zjednodušilo ověření pravosti potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, je důležité, aby obsah a formát takového potvrzení byly ve všech členských státech stejné. Pojišťovny, které pro účely určení výše pojistného při pojištění motorového vozidla přihlížejí k potvrzením o škodním průběhu předchozích pojištění, by kromě toho neměly diskriminovat na základě státní příslušnosti nebo pouze na základě členského státu předchozího bydliště pojistníka. Aby se členským státům umožnilo ověřovat, jak pojišťovny nakládají s potvrzeními o škodním průběhu předchozích pojištění, měly by pojišťovny zveřejňovat své politiky, pokud jde o používání škodního průběhu předchozích pojištění při výpočtu pojistného.
- (9) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o obsah a formu potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁰.
- (10) Aby se zajistilo, že minimální částky krytí budou odpovídat vyvíjející se hospodářské realitě (a postupem času se nebudou zmenšovat), měla by být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o úpravu minimálních částek krytí pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, která by zohlednila vyvíjející se hospodářskou realitu a také by stanovila procesní kroky a procesní povinnosti orgánů zřízených za účelem poskytování náhrady škody nebo pověřených úkolem poskytovat náhradu škody podle článku 10a v souvislosti s úhradou vyplacených náhrad. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Konkrétně pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají systematicky přístup na setkání skupin odborníků Komise, které se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (11) V rámci hodnocení fungování směrnice by Evropská komise měla sledovat, jak je směrnice uplatňována, s přihlédnutím k počtu poškozených, částky dosud nevyřízených nároků v důsledku prodlení v platbách vyplývajících z případů insolvence přeshraničních pojistitelů, úrovně minimálních částek krytí v členských státech, výše škodních nároků vzniklých v důsledku řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění v přeshraničním provozu a počtu stížností týkajících se potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění.

²⁰

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (12) Jelikož cílů této směrnice, zejména zajištění stejné minimální ochrany poškozených v důsledku dopravních nehod v celé Unii a zajištění ochrany poškozených v případě insolvence pojišťoven, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jich, z důvodu jejich účinku, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je k dosažení těchto cílů nezbytné.
- (13) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech²¹ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. Ve vztahu k této směrnici považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.
- (14) Směrnice 2009/103/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2009/103/ES se mění takto:

1. V článku 1 se vkládá nový bod 1a, který zní:
„1a. „provozem vozidla“ jakékoli použití takového vozidla, obvykle určeného k tomu, aby sloužilo jako dopravní prostředek, které odpovídá jeho obvyklé funkci, a to bez ohledu na vlastnosti vozidla a bez ohledu na terén, ve kterém je motorové vozidlo provozováno, a na to, zda vozidlo stojí, nebo je v pohybu;“.
2. Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Kontrola pojištění

1. Členské státy upustí od vykonávání kontrol pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území jiného členského státu, jakož i vozidel, která mají obvyklé stanoviště na území třetí země a vstupují na jejich území z území jiného členského státu.

Mohou však takové kontroly pojištění provádět, jsou-li tyto kontroly nediskriminační, nezbytné a přiměřené pro dosažení sledovaného cíle a

- a) jsou prováděny v rámci kontroly, která není zacílena výlučně na ověřování pojištění, nebo
- b) tvoří součást obecného systému kontrol na území daného státu a nevyžadují, aby vozidlo zastavilo.

2. Na základě právních předpisů členského státu, kterým kontrolor podléhá, mohou být v nezbytných případech zpracovávány osobní údaje za účelem boje proti řízení motorových vozidel bez uzavřeného pojištění odpovědnosti za škodu

²¹ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

pohybujících se v jiných členských státech, než ve kterých mají obvyklé stanoviště, jak je stanoveno v článku 1. Toto právo musí být v souladu s nařízením (EU) 2016/679* a musí také stanovit vhodná opatření k zajištění práv subjektů údajů, jejich svobod a oprávněných zájmů.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s.).“.

3. Článek 9 se nahrazuje tímto:

„1. Aniž jsou dotčeny případné vyšší záruky, které mohou členské státy případně stanovit, vyžaduje každý členský stát, aby minimální částky, pro něž platí povinné pojištění uvedené v článku 3, činily:

- a) u škod na zdraví: 6 070 000 EUR na každou dopravní nehodu, bez ohledu na počet poškozených, nebo 1 220 000 EUR na každého poškozeného;
- b) u věcných škod 1 220 000 EUR na každou škodnou událost, bez ohledu na počet poškozených.

V členských státech, které nepřijaly euro, se tyto minimální částky přepočtou na jejich národní měnu za použití směnného kurzu platného ke dni [*Publications Office – set the date the date of entry in force of this Directive*], který bude zveřejněn v Úředním věstníku Evropské unie.

2. Každých pět let od [den vstupu této směrnice v platnost] Komise přezkoumá částky uvedené v odstavci 1 v souladu s harmonizovaným indexem spotřebitelských cen (HICP) stanoveným podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/792**.

Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 28b, pokud jde o úpravu těchto částek podle HICP, a to do šesti měsíců po skončení každého pětiletého období.

V členských státech, které nepřijaly euro, se tyto částky přepočtou na jejich národní měnu za použití směnného kurzu platného ke dni výpočtu nových minimálních částek, který bude zveřejněn v Úředním věstníku Evropské unie.“

** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/792 ze dne 11. května 2016 o harmonizovaných indexech spotřebitelských cen a indexu cen bytových nemovitostí a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 2494/95 (Úř. věst. L 135, 24.5.2016, s. 11).

4. Vkládá se nový článek 10a, který zní:

„Článek 10a

Ochrana poškozených v případě insolvence pojišťovny nebo nedostatečné spolupráce pojišťovny

1. Členské státy zřídí nebo pověří orgán pro poskytování náhrady škody poškozeným, kteří mají obvyklé bydliště na jejich území, minimálně do výše pojistné povinnosti uvedené v čl. 9 odst. 1 v případě škod na zdraví nebo věcných škod způsobených vozidlem pojištěným u pojišťovny, která se nachází v některé z následujících situací:

- a) pojišťovna je předmětem konkurzního řízení;
- b) pojišťovna je předmětem likvidačního řízení, jak je definováno v čl. 268 písm. d) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/138/ES***;
- c) pojišťovna nebo její škodní zástupce neposkytnou zdůvodněnou odpověď na body obsažené v žádosti o náhradu škody do tří měsíců ode dne, kdy poškozený podal svou žádost o náhradu škody této pojišťovně.

2. Poškození nemohou podat žádost o náhradu škody orgánu uvedenému v odstavci 1, jestliže podali žádost o náhradu škody přímo této pojišťovně nebo zahájili přímo proti ní soudní řízení a taková žádost dosud nebyla vyřízena nebo soudní řízení ještě probíhá.

3. Orgán uvedený v odstavci 1 podá odpověď na žádost do dvou měsíců ode dne, kdy poškozený podal svou žádost o náhradu škody.

4. Jestliže má poškozený bydliště nebo sídlo v jiném členském státě než v členském státě, ve kterém má sídlo pojišťovna uvedená v odstavci 1, je orgán uvedený v odstavci 1, který poskytl poškozenému náhradu škody v členském státě jeho bydliště nebo sídla, oprávněn požadovat úhradu částky vyplacené v rámci náhrady škody od orgánu uvedeného v odstavci 1 v členském státě, ve kterém má sídlo pojišťovna, jež vystavila pojistnou smlouvu osobě, která je za nehodu odpovědná.

5. Odstavci 1 až 4 není dotčeno:

- a) právo členských států považovat náhradu škody vyplacenou orgánem uvedeným v odstavci 1 za subsidiární nebo nesubsidiární;
- b) právo členských států stanovit, jak se mají řešit nároky v souvislosti s toutž nehodou mezi:
 - i) orgánem uvedeným v odstavci 1;
 - ii) osobou nebo osobami odpovědnými za nehodu;
 - iii) jinými pojišťovnami nebo orgány sociálního zabezpečení, jež mají povinnost nahradit škodu poškozenému.

6. Členské státy orgánu uvedenému v odstavci 1 nepovolí vázat vyplacení náhrady škody na jakékoli jiné požadavky, než které jsou stanoveny v této směrnici, zejména na požadavek, aby poškozený musel prokázat, že osoba, která je za škodu odpovědná, není schopna nebo odmítá zaplatit.

7. Komise je zmocněna přijímat v souladu s postupem uvedeným v článku 28b akty v přenesené pravomoci za účelem stanovení procesních úkolů a procesních povinností orgánů zřízených nebo pověřených podle článku 10a v souvislosti s úhradou vyplacené náhrady škody.“

*** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/138/ES ze dne 25. listopadu 2009 o přístupu k pojišťovací a zajišťovací činnosti a jejím výkonu (Solventnost II) (Úř. věst. L 335, 17.12.2009, s. 1).“.

5. Článek 16 se mění takto:

- a) na konci druhého pododstavce se doplňuje nová věta, která zní:

„Učiní tak za použití formuláře potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění.“;

- b) doplňují se nové pododstavce, které znějí:

„Členské státy zajistí, aby pojišťovny nebo orgány uvedené v druhém pododstavci při zohledňování potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění, které vystavila jiná pojišťovna nebo jiné orgány uvedené v druhém pododstavci, nezacházely s pojistníky diskriminačním způsobem nebo jim neúčtovaly příplatek k pojistnému kvůli jejich státní příslušnosti nebo pouze na základě toho, ve kterém členském státě měli předcházející bydliště.

Členské státy zajistí, aby pojišťovny zveřejňovaly svou strategii, pokud jde o to, jak při výpočtu pojistného využívají potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění.

Komise je zmocněna přijímat v souladu s čl. 28a odst. 2 prováděcí akty, v nichž stanoví obsah a formu potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění uvedeného ve druhém pododstavci. Toto potvrzení musí obsahovat všechny následující informace:

- a) totožnost pojišťovny, která potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění vydala;
- b) totožnost pojistníka;
- c) pojištěné vozidlo;
- d) doba pojistného krytí pojištěného vozidla;
- e) počet a hodnota uplatněných nároků v rámci odpovědnosti za škody během období, kterého se potvrzení o škodním průběhu předchozích pojištění týká.“

6. Vkládají se nové články 28a, 28b a 28c, které znějí:

„Článek 28a

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Evropský výbor pro pojišťovnictví a zaměstnanecké penzijní pojištění zřízený rozhodnutím Komise 2004/9/ES****. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011*****.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 28b

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Přenesená pravomoc uvedená v čl. 9 odst. 2 a čl. 10a odst. 7 se Komisi svěřuje na dobu neurčitou počínaje dnem uvedeným v článku 30.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 9 odst. 2 a čl. 10a odst. 7 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku

Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 9 odst. 2 a čl. 10a odst. 7 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 28c

Hodnocení

Nejpozději sedm let ode dne provedení této směrnice se provede její hodnocení. Závěry tohoto hodnocení Komise sdělí spolu se svými připomínkami Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru.

**** Rozhodnutí Komise 2004/9/ES ze dne 5. listopadu 2003 o zřízení Evropského výboru pro pojišťovnictví a zaměstnanecké penzijní pojištění (Úř. věst. L 3, 7.1.2004, s. 34).

***** Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“.

Článek 2

Provedení

Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné k dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [OP: vložte datum 12 měsíců po vstupu v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy použijí ode dne [OP: vložte datum 12 měsíců po vstupu v platnost].

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo takový odkaz musí být učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*