

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2005/14/EÜ,

11. mai 2005,

millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 47 lõike 2 esimest ja kolmandat lauset, artiklit 55 ja artikli 95 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus (liikluskindlustus) on Euroopa kodanike jaoks erilise tähtsusega olenemata sellest, kas nad on kindlustusvõtjad või õnnetuses kannatanud. Liikluskindlustus on oluline ka kindlustusseltsidele, kuna see moodustab olulise osa ühendusesisestest kahjukindlustustegevusest. Liikluskindlustus mõjutab ka isikute ja sõidukite vaba liikumist. Seega peaks ühtse liikluskindlustusturu tugevdamine ja konsolideerimine olema ühenduse tegevuse põhieesmärgiks finantsteenuste valdkonnas.

(2) Märkimisväärseid edusamme selles suunas on juba tehtud nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiviga 72/166/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ⁽⁴⁾ teise nõukogu 30. detsembri 1983. aasta direktiiviga 84/5/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, ⁽⁵⁾ kolmanda nõukogu 14. mai 1990. aasta direktiiviga 90/232/EMÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ⁽⁶⁾ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiviga 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (Neljas liikluskindlustuse direktiiv). ⁽⁷⁾

(3) Ühenduse liikluskindlustussüsteemi tuleks kaasajastada ja täiendada. Seda vajadust on kinnitanud tööstuse, tarbijate ja kannatanute ühendustega konsulteerimine.

(4) Direktiivi 72/166/EMÜ sätete võimaliku väärtõlgendamise välistamiseks ja ajutise registreerimismärgiga sõidukite kindlustuskaitse saamise kergendamiseks peaks sõiduki põhiasukoha territooriumi määramine viitama selle riigi territooriumile, mille registreerimismärki sõiduk kannab, sõltumata sellest, kas selline registreerimismärk on alaline või ajutine.

(5) Direktiivi 72/166/EMÜ kohaselt käsitletakse võltsitud või ebaseaduslike registreerimismärkidega sõidukeid sõidukitena, mille põhiasukoht on selle liikmesriigi territooriumil, kes andis välja algsed registreerimismärgid. Nimetatud

⁽¹⁾ EÜT C 227 E, 24.9.2002, lk 387.

⁽²⁾ EÜT C 95, 23.4.2003, lk 45.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 22. oktoobri 2003. aasta arvamus (ELT C 82 E, 1.4.2004, lk 297), nõukogu 26. aprilli 2004. aasta ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi 12. jaanuari 2005. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata). Nõukogu 18. aprilli 2005. aasta otsus.

⁽⁴⁾ EÜT L 103, 2.5.1972, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 84/5/EMÜ (EÜT L 8, 11.1.1984, lk 17).

⁽⁵⁾ EÜT L 8, 11.1.1984, lk 17. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 90/232/EMÜ (EÜT L 129, 19.5.1990, lk 33).

⁽⁶⁾ EÜT L 129, 19.5.1990, lk 33.

⁽⁷⁾ EÜT L 181, 20.7.2000, lk 65.

reegel tähendab sageli, et liikluskindlustuse rahvuslikud bürood on kohustatud tegelema selliste õnnetuste majanduslike tagajärgedega, millel ei ole mingit sidet liikmesriigiga, kus büroo asub. Muutmata üldist kriteeriumi, mille kohaselt registreerimismärk määrab sõiduki põhiasukoha territooriumi, tuleks kehtestada erireegel olukorra kohta, kus registreerimismärgita või sõidukile mitte vastava või enam mitte vastava registreerimismärgiga sõiduk põhjustab õnnetuse. Sel juhul ja ainuüksi vaidluse lahendamise eesmärgil peaks territooriumiks, kus on sõiduki põhiasukoht, lugema territooriumit, kus õnnetus aset leidis.

(6) Direktiivis 72/166/EMÜ sisalduva mõiste "pisteline kontroll" tõlgendamise ja kohaldamise hõlbustamiseks tuleks asjakohast sätet selgitada. Liikluskindlustuse süstemaatiliste kontrollide keeldu peaks kohaldatama sõidukitele, mille põhiasukoht on mõne teise liikmesriigi territooriumil ning sõidukitele, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil, kuid mis sisenevad mõne teise liikmesriigi territooriumilt. Lubada tuleks ainult mittedüstemaatilisi kontrole, mis ei ole diskrimineerivad ning mis viiakse läbi kontrolli käigus, mille eesmärgiks ei ole üksnes kindlustuse kontrollimine.

(7) Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 4 punkt a lubab liikmesriigil teha erand üldisest kindlustuskohustusest sõidukite suhtes, mis kuuluvad teatavatele avalik-õiguslikele või eraõiguslikele juriidilistele või füüsilistele isikutele. Nimetatud sõidukite põhjustatud õnnetuse korral peab erandit kasutav liikmesriik määrama asutuse või organi hüvitise maksmiseks mõnes teises liikmesriigis põhjustatud õnnetustes kannatanutele. Eespool nimetatud artiklit tuleb muuta, et tagada nõuetekohane hüvitise maksmine mitte ainult nimetatud sõidukite välismaal põhjustatud õnnetustes kannatanutele, vaid ka nendes õnnetustes kannatanutele, mis toimusid samas liikmesriigis, kus on sõiduki põhiasukoht, vaatamata sellele, kas kannatanud elavad selle riigi territooriumil. Lisaks peaks liikmesriik tagama, et kohustuslikust kindlustusest vabastatud isikute ning nende sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutele hüvitise maksmise eest vastutavate asutuste või organite loetelu edastatakse avaldamiseks komisjonile.

(8) Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 4 punkt b lubab liikmesriigil teha erand üldisest kindlustuskohustusest teatavat liiki või teatavat erimärki kandvate sõidukite suhtes. Sellisel juhul on teistel liikmesriikidel lubatud nõuda nende territooriumile sisenemisel kehtivat rohelist kaarti või piirikindlustuslepingut, et tagada nende territooriumil nimetatud

sõidukite põhjustatud võimalikes õnnetustes kannatanutele hüvitise maksmine. Kuna aga ühendusesiseste piirkontrollide kaotamine tähendab, et ei ole võimalik tagada, et piiri ületavad sõidukid on kindlustatud, ei saa enam tagada välismaal põhjustatud õnnetustes kannatanutele hüvitise maksmist. Lisaks sellele tuleb nõuetekohane hüvitise maksmine tagada mitte ainult nimetatud sõidukite välismaal põhjustatud õnnetustes kannatanutele, vaid ka nendes õnnetustes kannatanutele, mis toimusid samas liikmesriigis, kus on sõiduki põhiasukoht. Selleks peaksid liikmesriigid kohtlema nende sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanuid samal viisil kui kindlustamata sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanuid. Direktiivi 84/5/EMÜ kohaselt peaks kindlustamata sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutele hüvitist maksuma selle liikmesriigi hüvitusorgan, kus õnnetus aset leidis. Erandit kasutavate sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutele hüvitise maksmise korral peaks hüvitusorgan esitama nõude selle liikmesriigi asutusele, kus on sõiduki põhiasukoht. Viie aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast peaks komisjon vajadusel esitama ettepanekud käesoleva erandi asendamise või kehtetuks tunnistamise kohta, pidades silmas erandi rakendamise ja kohaldamise kogemust. Direktiivi 2000/26/EÜ vastav sätte tuleks samuti välja jätta.

(9) Liikluskindlustuse direktiivide kohaldamisala selgitamiseks kooskõlas asutamislepingu artikliga 299 tuleks välja jätta viide liikmesriigi väljaspool Euroopat asuvale territooriumile direktiivi 72/166/EMÜ artiklis 6 ja artikli 7 lõikes 1.

(10) Liikmesriikide kohustus tagada kindlustuskaitse vähemalt teatavate minimaalsete hüvitamise piirmäärade osas on oluliseks teguriks kannatanute kaitse tagamisel. Direktiivis 84/5/EMÜ sätestatud minimaalsed hüvitamise piirmäärad peaksid ajakohastama mitte ainult inflatsiooni arvessevõtmiseks, vaid neid tuleks ka tegelikkuses suurendada, et parandada kannatanute kaitset. Isikukahju puhul tuleb minimaalne hüvitamise piirmäär arvestada nii, et see kataks täielikult ja õiglaselt kõigi väga raskelt vigastada saanud kannatanute kahjud, arvestades samas, et mitme kannatanuga õnnetusi esineb harva ning selliste õnnetuste arv, kus üheaegselt saab väga raskelt vigastada mitu kannatanut, on väike. Minimaalne hüvitamise piirmäär 1 000 000 eurot kannatanu kohta või 5 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta, olenemata kannatanute arvust, on põhjendatud ja asjakohane. Nimetatud minimaalsete hüvitamise piirmäärade kehtestamise hõlbustamiseks tuleks kehtestada viieaastane üleminekuperiood alates käesoleva direktiivi rakendamise kuupäevast. Liikmesriigid peaksid summasid suurendama rakendamise kuupäevale järgneva 30 kuu jooksul vähemalt pooleni lõplikust tasemest.

- (11) Selleks, et vältida minimaalse hüvitamise piirmäära vähenemist aja jooksul tuleks sätestada perioodilise läbivaatamise klausel, kasutades võrdlusalusena vastavalt nõukogu 23. oktoobri 1995. aasta määrusele (EÜ) nr 2494/95 (tarbijahindade harmoneeritud indekse kohta) ⁽¹⁾ Eurostati avaldatavat Euroopa tarbijahinnaindeksit (ELTHI). Tuleb sätestada sellist läbivaatamist reguleeriv kord.
- (12) Direktiiv 84/5/EMÜ, mille kohaselt liikmesriigid võivad pettuse vältimiseks piirata või välistada tuvastamata sõiduki põhjustatud varakahju korral hüvitusorgani makseid, võib mõningatel juhtudel takistada kannatanutele õiguspärase hüvitise maksmist. Võimalus piirata või välistada hüvitist põhjusel, et sõiduk on tundmatu, ei peaks kohalduma, kui organ on maksnud hüvitist tõsiste isikukahjude eest mõnele samas õnnetuses kannatanule, milles varakahju tekitati. Liikmesriigid võivad ette näha omavastutuse, mille eest varakahju kannatanu võib vastutav olla, nimetatud direktiivis sätestatud piirini. Tingimused, mille alusel saab isikukahju tõsiseks pidada, tuleks määratleda selle liikmesriigi siseriiklike õigusaktide või haldusnormidega, kus õnnetus aset leidis. Nende tingimuste kehtestamisel võib liikmesriik muu hulgas arvesse võtta, kas vigastus nõudis haiglaravi.
- (13) Praegu võimaldab direktiivis 84/5/EMÜ sisalduv võimalus liikmesriikidel sätestada ettenähtud ülemmäära piires kannatanu omavastutuse kindlustamata sõidukite poolt varale tekitatud kahjude korral. See võimalus vähendab ebaõiglaselt kannatanute kaitset ning teeb vahet nendes ja muudes õnnetustes kannatanute vahel. Järelikult ei tohiks seda enam lubada.
- (14) Teist nõukogu 22. juuni 1988. aasta direktiivi 88/357/EMÜ (otsekindlustustegevusega, välja arvatud elu-kindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega nähakse ette sätted teenuste osutamise vabaduse tegeliku kasutamise hõlbustamiseks) ⁽²⁾ tuleks muuta, et võimaldada kindlustusseltside filiaalidel muutuda liikluskindlustusega seotud tegevusi hõlmavateks esindusteks, mis juba toimub muude kindlustusteenuste kui liikluskindlustuse valdkonnas.
- (15) Kehtivate õigusaktide oluliseks saavutuseks on kindlustuskaitse laienemine igale kaassõitjale sõidukis. See eesmärk oleks ohustatud, kui siseriiklik õigusakt või kindlustuslepingus sisalduv lepingutingimus jätaks kindlustuskaitse alt välja kaassõitjad põhjusel, et nad teadsid või oleksid pidanud teadma, et sõidukijuht oli õnnetuse ajal alkoholi või mõne muu joovastava aine mõju all. Kaassõitja ei ole tavaliselt võimeline õigesti hindama juhi joobeastet. Eesmärk takistada inimesi joovastavate ainete mõju all sõitmast ei ole saavutatav, jättes mootorsõidukiõnnetustes kannatanud kaassõitjad kindlustuskaitse alt välja. Asjaolu, et kohustuslik liikluskindlustus hõlmab neid kaassõitjaid, ei piira nende võimalikku kohaldatavate siseriiklike õigusaktide järgset vastutust ega kahjusumma suurust konkreetse õnnetuse korral.
- (16) Isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kes on tavaliselt õnnetuse nõrgimaks osapoolteks, peaks olema kaetud õnnetusse sattunud sõiduki kohustusliku kindlustusega kui neil on õigus siseriikliku tsiviilõiguse kohasele hüvitisele. Nimetatud säte ei piira siseriiklike õigusaktide järgset tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust konkreetse õnnetuse korral.
- (17) Mõned kindlustusseltsid lisavad kindlustuspoliisidesse klauslid, mille kohaselt leping öeldakse üles, kui sõiduk asub väljaspool registreerimisriiki ettenähtud ajavahemikust kauem. Nimetatud tegevus on vastuolus direktiivis 90/232/EMÜ sätestatud põhimõttega, mille kohaselt kohustuslik liikluskindlustus peaks ühtse kindlustusmaks põhjal katma kogu ühenduse territooriumi. Seega tuleks täpsustada, et kindlustuskaitse peaks kehtima kogu lepingu kehtivusaja jooksul sõltumata sellest, kas sõiduk asub teatud ajavahemiku vältel teises liikmesriigis, ilma et see piiraks liikmesriikide õigusaktide kohast sõidukite registreerimiskohustust.
- (18) Tuleks võtta meetmeid ühest liikmesriigist teise imporditud sõidukitele kindlustuskaitse saamise kergendamiseks, vaatamata sellele, et sõiduk ei ole veel sihtliikmesriigis registreeritud. Võimaldada tuleks ajutine erand üldisest reeglist, mis määrab riski asukohaliikmesriigi. 30päevase ajavahemiku jooksul sõiduki kättetoimetamise, ostjale kättesaadavaks tegemise või lähetamise kuupäevast alates peaks sihtliikmesriiki käsitlema riski asukohaliikmesriigina.

⁽¹⁾ EÜT L 257, 27.10.1995, lk 1. Määrust on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

⁽²⁾ EÜT L 172, 4.7.1988, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2000/26/EÜ.

- (19) Isik, kes soovib sõlmida uut liikluskindlustuslepingut teise kindlustusandjaga, peaks suutma edastada andmed oma endise lepingu järgsete õnnetuste ja nõuete kohta. Kindlustusvõtjal peaks olema õigus igal ajal taotleda nõudeid või nende puudumist käsitlevat teatist kindlustuslepinguga kaetud sõiduki või sõidukite kohta vähemalt lepingulisele suhtele eelneva viie aasta jooksul. Kindlustusselts või mis tahes organ, mis on liikmesriigi poolt määratud kohustuslikku kindlustust sõlmima või nimetatud teatise koostama, peaks kindlustusvõtjale sellise teatise väljastama viieteistkümne päeva jooksul pärast taotluse esitamist.
- (20) Mootorsõidukiõnnetustes kannatanute kaitse tagamise eesmärgil ei tohiks liikmesriigid lubada kindlustusseltsidel nõuda kannatanutelt omavastutuse kandmist.
- (21) Õigus tugineda kindlustuslepingule ja otse kindlustusseltsi vastu nõudeid esitada on mis tahes mootorsõidukiõnnetuses kannatanu kaitse seisukohalt äärmiselt oluline. Direktiiviga 2000/26/EÜ antakse juba sellistes õnnetustes, mis toimuvad liikmesriigis, mis ei ole kannatanu elukohaliikmesriik, ja mille põhjustab mõnes liikmesriigis kindlustatud ja seal põhiasukohta omavate sõidukite kasutamine, kannatanutele vahetu nõudeõigus kindlustusseltsi vastu, kes kindlustab vastutava isiku tsiviilvastutuse. Tõhusa ja kiire nõuete lahendamise hõlbustamiseks ning igal võimalikul juhul kulukate kohtumenetluste vältimiseks tuleks seda õigust laiendada mis tahes mootorsõidukiõnnetuses kannatanutele.
- (22) Mootorsõidukiõnnetuses kannatanute kaitse parandamiseks tuleks direktiivis 2000/26/EÜ ettenähtud "põhjendatud pakkumise" menetlust laiendada mis tahes tüüpi mootorsõidukiõnnetustele. Sama menetlust peaks kohaldatama *mutatis mutandis*, kui õnnetusega seotud nõuded lahendab direktiivis 72/166/EMÜ sätestatud liikluskindlustuse rahvuslike büroode süsteem.
- (23) Kannatanul hüvitise nõudmise kergendamiseks ei tohiks kooskõlas direktiiviga 2000/26/EÜ rajatud teabekeskused piirduda ainult nimetatud direktiiviga hõlmatud õnnetuste kohta teabe andmisega, vaid peaksid olema võimelised andma samalaadset teavet mis tahes mootorsõidukiõnnetuste kohta.
- (24) Vastavalt artikli 11 lõikele 2 koostoimes nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 44/2001 (kohtualluvuse ja kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades) ⁽¹⁾ artikli 9 lõike 1 punktiga b võivad kannatanud osapooled alustada kohtumenetlust tsiviilvastutuskindlustuse pakkuja vastu liikmesriigis, kus on nende alaline elu- või asukoht.
- (25) Kuna direktiiv 2000/26/EÜ võeti vastu enne määruse (EÜ) nr 44/2001 vastuvõtmist, mis asendas mitmete liikmesriikide jaoks 27. septembri 1968. aasta Brüsseli konventsiooni samade küsimuste kohta, tuleks viidet sellele konventsioonile nimetatud direktiivis vastavalt kohandada.
- (26) Seetõttu tuleks nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 72/166/EMÜ muudatused

Direktiivi 72/166/EMÜ muudetakse järgmiselt.

1. Artikli 1 punkti 4 muudetakse järgmiselt:

a) esimene taane asendatakse järgmisega:

— selle riigi territoorium, kus sõiduk on registreeritud, sõltumata sellest, kas registreerimismärk on alaline või ajutine või;

b) lisatakse järgmine taane:

— kui sõidukil ei ole registreerimismärki või tal on sõidukile mitte vastav või enam mitte vastav registreerimismärk ning sõiduk on sattunud õnnetusse, siis selle riigi territoorium, kus õnnetus aset leidis, nõude lahendamise eesmärgil käesoleva direktiivi artikli 2 lõike 2 esimese taandega või teise nõukogu 30. detsembri 1983. aasta direktiivi 84/5/EMÜ (mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) ^(*) artikli 1 lõikega 4 ettenähtud viisil

^(*) EÜT L 8, 11.1.1984, lk 17.”;

⁽¹⁾ EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 2245/2004 (ELT L 381, 28.12.2004, lk 10).

2. Artikli 2 lõige 1 asendatakse järgmisega:

“1. Liikmesriigid hoiduvad tsiviilvastutuskindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil ning sõidukite puhul, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil ja mis sisenevad nende territooriumile teise liikmesriigi territooriumilt. Liikmesriigid võivad siiski läbi viia mittesüsteemalisi kindlustuse kontrollide tingimused, et need ei ole diskrimineerivad ning need viiakse läbi kontrolli käigus, mille eesmärgiks ei ole üksnes kindlustuse kontrollimine.”

3. Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) punkti a teises lõigus:

i) esimene lause asendatakse järgmisega:

“Liikmesriik, kes teeb sellise erandi, võtab vajalikud meetmed et tagada tema territooriumil ja teise liikmesriigi territooriumil sellistele isikutele kuuluvate sõidukite tekitatud kahju eest hüvitise maksmine.”;

ii) viimane lause asendatakse järgmisega:

“Kõnealune riik edastab kohustuslikust kindlustusest vabastatud isikute ning hüvitise maksmise eest vastutavate asutuste või organite loetelu komisjonile. Komisjon avaldab nimetatud loetelu.”;

b) punktis b asendatakse teine lõik järgmisega:

“Sellisel juhul tagab liikmesriik, et käesoleva punkti esimeses lõigus nimetatud sõidukeid koheldakse samal viisil kui sõidukeid, mille puhul ei ole artikli 3 lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus täidetud. Selle liikmesriigi, kus õnnetus aset leidis, hüvitusorgan esitab seejärel nõude direktiivi 84/5/EMÜ artikli 1 lõikes 4 ettenähtud garantiifondi vastu liikmesriigis, kus on sõiduki põhiasukoht.

Viie aasta möödumisel Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiivi 2005/14/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta) (*), jõustumise kuupäevast esitavad liikmesriigid komisjonile aruande käesoleva punkti rakendamise ja tegeliku kohaldamise kohta. Komisjon esitab pärast nimetatud aruannetega tutvumist vajadusel ettepanekud käesoleva erandi asendamiseks või tühistamiseks.

(*) ELT L 149, 11.6.2005, lk 14”

4. Artiklis 6 ja artikli 7 lõikes 1 jäetakse välja sõnad “või liikmesriigi väljaspool Euroopat asuval territooriumil”.

Artikkel 2

Direktiivi 84/5/EMÜ muudatused

Direktiivi 84/5/EMÜ artikkel 1 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 1

1. Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus peab kohustuslikult katma nii vara- kui isikukahju.

2. Ilma et see piiraks võimalike suuremate tagatiste sätestamist liikmesriikides, nõuab iga liikmesriik, et kindlustus oleks kohustuslik vähemalt järgmiste summade ulatuses:

a) isikukahju puhul minimaalne hüvitamise piirmäär 1 000 000 eurot kannatanu kohta või 5 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kannatanute arvust;

b) varakahju puhul 1 000 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kannatanute arvust.

Liikmesriigid võivad vajadusel kehtestada kuni viieaastase üleminekuperioodi alates Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2005. aasta direktiivi 2005/14/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiive 72/166/EMÜ, 84/5/EMÜ, 88/357/EMÜ ja 90/232/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse kohta), rakendamise kuupäevast, (*) mille jooksul kohandatakse minimaalsed hüvitamise piirmäärad käesolevas lõikes ette nähtud summadeni.

Liikmesriigid, kes sellise üleminekuperioodi kehtestavad, teavitavad sellest komisjoni ning märgivad ära üleminekuperioodi kestuse.

30 kuu jooksul alates direktiivi 2005/14/EÜ rakendamise kuupäevast suurendavad liikmesriigid tagatise vähemalt pooleni käesolevas lõikes ettenähtud tasemetest.

3. Iga viie aasta järel pärast direktiivi 2005/14/EÜ jõustumist või lõikes 2 ette nähtud üleminekuperioodi lõppu vaadatakse nimetatud lõikes osutatud summad üle, tehes seda koosõlas Euroopa tarbijahinnaindeksiga (ELTHI), mis on sätestatud nõukogu 23. oktoobri 1995. aasta määruses (EÜ) nr 2494/95 (harmoneeritud tarbijahindade indeksi kohta) (**).

Summad kohandatakse automaatselt. Selliseid summasid suurendatakse ELTHI protsentuaalse muutuse võrra vastaval ajavahemikul, see tähendab läbivaatamisele vahetult eelneval viiel aastal, ning ümardatakse lähima 10 000 euro kordseni.

Komisjon teatab kohandatud summad Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning tagab nende avaldamise *Euroopa Liidu Teatajas*.

4. Iga liikmesriik loob organi või annab volitused mõnele organile, kelle ülesandeks on maksta vähemalt kindlustuskohustuse piires hüvitist vara- või isikukahju eest, mille on põhjustanud tundmatu sõiduk või sõiduk, mille puhul ei ole lõikes 1 sätestatud kindlustuskohustus täidetud.

Esimene lõik ei piira liikmesriikide õigust pidada organi makstavat hüvitist subsidiaarseks või mittesubsidiaarseks ega õigust sätestada nõuete lahendamine organi ja õnnetuse põhjustanud isiku või isikute ja muude kindlustusandjate või sotsiaalkindlustusorganite vahel, kes peavad kannatanule sama õnnetuse osas hüvitist maksma. Liikmesriigid ei või organil siiski lubada, et hüvitise maksmise tingimus oleks see, kas kannatanu suudab kuidagi tõendada, et vastutav isik ei suuda hüvitist maksta või keeldub seda tegemast.

5. Kannatanu võib igal juhul pöörduda otse kõnealuse organi poole, kes on pärast seda, kui ta on kannatanult nõutud teabe saanud, kohustatud andma talle põhjendatud vastuse võimaliku hüvitise maksmise kohta.

Liikmesriigid võivad kõnealuse organi siiski hüvitise maksmisest vabastada, kui tegemist on isikutega, kes sisenesid kahju tekitanud sõidukisse vabatahtlikult ja organ suudab tõestada, et need isikud teadsid, et sõiduk oli kindlustamata.

6. Liikmesriigid võivad piirata organi poolt makstavat hüvitist või ta selle maksmisest vabastada, kui varakahju on tekitanud tundmatu sõiduk.

Kui organ on maksnud hüvitist tõsise isikukahju eest samas õnnetuses kannatanule, milles tundmatu sõiduk tekitas varakahju, ei või liikmesriigid siiski välistada varakahju eest hüvitise maksmist põhjusel, et sõiduk on tundmatu. Sellest olenemata võivad liikmesriigid nimetatud varakahju puhul ette näha kuni 500 euro suuruse kannatanu omavastutuse.

Tingimused, mille alusel saab isikukahju tõsiseks pidada, määratletakse kooskõlas selle liikmesriigi õigusaktide või haldusnormidega, kus õnnetus aset leidis. Sellega seoses võib liikmesriik muu hulgas arvesse võtta, kas vigastus nõudis haiglaravi.

7. Iga liikmesriik kohaldab organi poolse hüvitise maksmise suhtes oma õigus- ja haldusnorme, ilma et see piiraks ühtegi teist kannatanule soodsamat tava.

(*) ELT L 149, 11.6.2005, lk 14.

(**) EÜT L 257, 27.10.1995, lk 1. Määrust on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1)."

Artikkel 3

Direktiivi 88/357/EMÜ muudatus

Direktiivi 88/357/EMÜ artikli 12a lõike 4 neljanda lõigu teine lause jäetakse välja.

Artikkel 4

Direktiivi 90/232/EMÜ muudatused

Direktiivi 90/232/EMÜ muudetakse järgmiselt.

1. Artiklis 1 lisatakse esimese ja teise lõigu vahele järgmine lõik:

“Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed et tagada, et iga kindlustuspoliisis sisalduv seadus- või lepingujärgne tingimus, mis jätab kaassõitja kindlustuskaitse alt välja põhjendusel, et ta teadis või oleks pidanud teadma, et sõidukijuht oli õnnetuse ajal alkoholi või mingi muu joovastava aine mõju all, loetakse sellise kaassõitja nõude suhtes kehtetuks.”

2. Lisatakse järgmine artikkel:

“Artikkel 1a

Direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustus katab isiku- ja varakahju, mis on tekitatud jalakäijatele, jalgratturitele ja muudele mootori jõuta liiklejatele, kellel on mootorsõiduki osalusega õnnetuse tulemusel õigus hüvitisele vastavalt siseriiklikule tsiviilõigusele. Käesolev artikkel ei piira tsiviilvastutust ega kahjusumma suurust.”

3. Artiklis 2 asendatakse esimene taane järgmisega:

“— katavad ühtse kindlustusmakse põhjal ja kogu lepingu kehtivusaja vältel kogu ühenduse territooriumi, kaasa arvatud ajavahemikul, kui sõiduk asub lepingu kehtivusaja vältel teises liikmesriigis; ja”.

4. Lisatakse järgmised artiklid:

“Artikkel 4a

1. Erandina direktiivi 88/357/EMÜ (*) artikli 2 punkti d teisest taandest, kui sõiduk on lähetatud ühest liikmesriigist teise, käsitletakse sihtliikmesriiki 30 päeva jooksul riski asukohaliikmesriigina kohe kui ostja on sõiduki tarne vastu võtnud, olenemata sellest, et sõiduk ei ole veel ametlikult sihtliikmesriigis registreeritud.

2. Juhul kui sõiduk satub õnnetusse käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud ajavahemiku jooksul, ja kui ta pole veel kindlustatud, vastutab sihtliikmesriigi direktiivi 84/5/EMÜ artikli 1 lõikes 4 osutatud organ nimetatud direktiivi artiklis 1 ette nähtud hüvitise eest.

Artikkel 4b

Liikmesriigid tagavad, et kindlustusvõtjal on õigus igal ajal taotleda teatist kolmandate osapoolte hüvitisnõuete või nende puudumise kohta kindlustuslepinguga kaetud sõiduki või sõidukite kohta vähemalt lepingulisele suhtele eelneva viie aasta jooksul. Kindlustusselts või organ, mis on liikmesriigi poolt määratud kohustuslikku kindlustust sõlmima või nimetatud teatise koostama, väljastab kindlustusandjale sellise teatise viieteistkümne päeva jooksul pärast taotluse esitamist.

Artikkel 4c

Kindlustusseltsid ei või nõuda direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustuse osas kannatanutel omavastutuse kandmist.

Artikkel 4d

Liikmesriigid tagavad, et direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustusega kaetud sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutel on kindlustusseltsi vastu vahetu nõudeõigus, mis katab vastutava isiku tsiviilvastutuse.

Artikkel 4e

Liikmesriigid kehtestavad direktiivi 2000/26/EÜ (**) artikli 4 lõikes 6 sätestatud korra nõuete lahendamiseks, mis tulenevad direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustusega kaetud sõiduki põhjustatud õnnetusest.

Õnnetuste puhul, millega seotud nõuded võib lahendada direktiivi 72/166/EMÜ artikli 2 lõikes 2 sätestatud liikluskindlustuse rahvuslike büroode süsteem, kehtestavad liikmesriigid sama korra, mis on sätestatud direktiivi 2000/26/EÜ artikli 4 lõikes 6. Käesoleva korra kohaldamisel mõistetakse viidet kindlustusseltsile kui viidet direktiivi 72/166/EMÜ artikli 1 punktis 3 määratletud liikluskindlustuse rahvuslikele büroodele.

(*) Teine nõukogu 22. juuni 1988. aasta direktiiv 88/357/EMÜ otsekindlustustegevusega, välja arvatud elukindlustustegevusega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta, millega nähakse ette sätted teenuste osutamise vabaduse tegeliku kasutamise hõlbustamiseks (EÜT L 172, 4.7.1988, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/26/EÜ (EÜT L 181, 20.7.2000, lk 65).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. mai 2000. aasta direktiiv 2000/26/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (Neljas liikluskindlustuse direktiiv) (EÜT L 181, 20.7.2000, lk 65).”

5. Artikli 5 lõige 1 asendatakse järgmisega:

“1. Liikmesriigid tagavad, ilma et see piiraks nende direktiivist 2000/26/EÜ tulenevaid kohustusi, et kooskõlas direktiivi 2000/26/EÜ artikliga 5 rajatud või heaks kiidetud teabekeskused annavad nimetatud artiklis täpsustatud teavet direktiivi 72/166/EMÜ artikli 3 lõikes 1 osutatud kindlustusega kaetud sõiduki põhjustatud õnnetuses osalejatele.”

*Artikkel 5***Direktiivi 2000/26/EÜ muudatused**

Direktiivi 2000/26/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. Lisatakse järgmine põhjendus:

“(16a) Vastavalt artikli 11 lõike 2 koostoimele nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 44/2001 (kohtualluvuse ja kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades) (*) artikli 9 lõike 1 punktiga b võivad kannatanud osapooled alustada kohtumenetlust tsiviilvastutuskindlustuse pakkuja vastu liikmesriigis, kus on nende alaline elu- või asukoht.

(*) EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 2245/2004 (ELT L 381, 28.12.2004, lk 10).”

2. Artikli 4 lõige 8 asendatakse järgmisega:

“8. Nõuete lahendamise eest vastutava esindaja määramine ei tähenda iseenesest filiaali avamist direktiivi 92/49/EMÜ artikli 1 punkti b tähenduses, ja nõuete lahendamise eest vastutavat esindajat ei loeta üksuseks direktiivi 88/357/EMÜ artikli 2 punkti c tähenduses või

— üksuseks 27. septembri 1968. aasta Brüsseli konventsioonile kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades (*) — Taani puhul,

— üksuseks määruse (EÜ) nr 44/2001 — teiste liikmesriikide puhul.

(*) EÜT C 27, 26.1.1998, lk 1 (konsolideeritud versioon).”

3. Artikli 5 lõike 1 punkti a alapunkti 2 alapunkt ii) jäetakse välja.

4. Lisatakse järgmine artikkel:

“Artikkel 6a

Keskasutus

Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et lihtsustada nõuete lahendamiseks vajalike lähteandmete õigeaegset kättesaadavust kannatanutele, nende kindlustusandjatele või nende seaduslikele esindajatele.

Vajadusel tehakse igas liikmesriigis nimetatud lähteandmed elektrooniliselt kättesaadavaks keskses andmepangas ja nõudega seotud osapooltel on sinna juurdepääs nende selgesõnalisel nõudmisel.”

Artikkel 6

Rakendamine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 11 juuniks 2007. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendes meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile.

Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid võivad vastavalt asutamislepingule säilitada või kehtestada sätteid, mis on kannatanule soodsamad kui käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud sätted.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste sise-riiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 7

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub Euroopa Liidu Teatajas avaldamise päeval.

Artikkel 8

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 11. mai 2005

Euroopa Parlamendi nimel
president

J. P. BORRELL FONTELLES

Nõukogu nimel
eesistuja

N. SCHMIT