



Briuselis, 2018 05 24
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria iš dalies keičiama 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva
2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės
draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo**

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Motorinių transporto priemonių draudimo direktyva yra viena iš pagrindinių teisinių priemonių, kuria pagrįstas sklandus bendrosios rinkos veikimas. Pagal ją ES gyventojams ir jų transporto priemonėms leidžiama be jokių kliūčių kirsti ES vidaus sienas tiek verslo, tiek laisvalaikio tikslais. Sumokėję vienkartinę įmoką ES gyventojai gali keliauti bet kur neprivalėdami pirkti papildomo draudimo; direktyva taip pat siekiama aukšto lygio konvergencijos galimų motorinių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugos srityje. Direktyva taip pat svarbi Šengeno zonos veikimui.

Pirmoji ES direktyva dėl motorinių transporto priemonių draudimo¹ buvo priimta 1972 m., siekiant dviejų tikslų – apsaugoti motorinių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose (tarpvalstybiniuose ir ne) nukentėjusius asmenis ir palengvinti laisvą motorinių transporto priemonių judėjimą tarp valstybių narių. ES motorinių transporto priemonių draudimo teisės aktai pagrįsti tarptautine žaliosios kortelės sistema – ne ES susitarimu, apimančiu 48 šalis, tačiau ES teisės aktai apima daugiau. Nuo 1972 m. minėta direktyva ir jos nuostatos buvo sustiprintos penkiomis direktyvomis dėl motorinių transporto priemonių draudimo; jos buvo įtrauktos į Direktyvą 2009/103/EB (toliau – direktyva). Pagrindiniai direktyvos elementai yra šie:

- motorinių transporto priemonių valdytojams taikoma prievolė turėti visoje ES galiojantį motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo liudijimą, pagrįstą vienkartinę įmoką,
- privalomos mažiausios draudimo sumos, kurias turi užtikrinti tokie draudimo liudijimai (valstybės narės gali nacionaliniu lygmeniu reikalauti didesnės apsaugos),
- draudimas valstybėms narėms vykdyti sistemingus transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitoje valstybėje narėje, draudimo patikrinimus,
- valstybėms narėms taikoma prievolė sukurti garantijų fondus, iš kurių būtų atlyginama žala neapdraustų arba nenustatytų transporto priemonių sukeltuose įvykiuose nukentėjusiems asmenims,
- asmenų, nukentėjusių motorinių transporto priemonių sukeltuose įvykiuose, kurie įvyko kitoje valstybėje narėje nei jų gyvenamosios vietos valstybė narė („viešinių nukentėjusiųjų“) apsauga,
- draudėjų teisė iš savo draudiko gauti pastarųjų penkerių metų draudžiamųjų įvykių pažymą.

Siekiant įvertinti motorinių transporto priemonių draudimo teisės aktų veiksmingumą, efektyvumą ir suderinamumą, 2016 m. Komisijos darbo programoje buvo numatyta atlikti direktyvos įvertinimą². Vertinimo išvada buvo ta, kad dauguma direktyvos elementų vis dar atitinka savo paskirtį, tačiau tam tikrose srityse derėtų padaryti pakeitimus.

¹ 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos direktyva 72/166/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo.

² Žr. 2017 m. liepos 24 d. įžanginį poveikio vertinimą, kuri galima rasti [čia](#). Vertinimo užbaigimas buvo atidėtas iki 2017 m. siekiant sulaukti ES Teisingumo Teismo sprendimo byloje *Andrade*, priimto 2017 m. lapkričio 28 d., ir sprendimo byloje *Torreiro*, priimto 2017 m. gruodžio 20 d.

Be to, 2017 m. kovo mėn. Vartotojams skirtų finansinių paslaugų veiksmų plane³, Komisija paskelbė, kad iš karto po įvertinimo ji priims sprendimą dėl galimų direktyvos pakeitimų, kuriais siekiama sustiprinti eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugą, kai draudikas yra nemokus, ir pagerinti draudžiamųjų įvykių pažymų pripažinimą, visų pirma tarpvalstybiniame kontekste. Šiuo pasiūlymu sprendžiami šie du klausimai kartu su trimis kitais vertinime nustatytais klausimais: draudimo patikrinimai siekiant kovoti su vairavimu neapsidraudus, mažiausių draudimo sumų suderinimas ir direktyvos taikymo sritis.

1) Draudiko nemokumas

Pagal direktyvą kiekvienoje valstybėje narėje turi būti įsteigtos žalos atlyginimo įstaigos, kurios atlygintų neapdraustų arba nenustatytų transporto priemonių sukeltų įvykių metu padarytą žalą. Tačiau šiuo metu nereikalaujama, kad tokios įstaigos atlygintų žalą, kai atsakingosios šalies transporto priemonės draudikas yra nemokus. Tai reiškia, kad jei nacionalinėje teisėje nėra numatyta jokios specialios apsaugos sistemos, nemokaus draudiko apdraustos transporto priemonės sukeltuose eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims žala gali būti neatlyginta.

Eismo įvykis, kurio atsakingosios šalies draudikas yra nemokus, kelia dvi pagrindines problemas. Ne visada yra aišku, kas yra atsakingas, jei iš viso kas nors atsakingas, už pradinį žalos atlyginimą nukentėjusiajam (angl. *front office*). Antra, neaišku, kas prisiima galutinę finansinę atsakomybę už išmoką (angl. *back office*) Tai yra ypač svarbu, kai draudikas, pasinaudodamas paslaugų teikimo laisve, teikia draudimo paslaugas tarpvalstybiniu mastu. Pastaruoju metu buvo keletas tokių nemokumo atvejų, kai asmenims, nukentėjusiems eismo įvykiuose, sukeltuose draudėjų, kurių draudikai yra nemokūs, buvo vėluojama sumokėti kompensaciją, nors pagal nacionalines teises procedūras buvo nustatyta atsakomybė už žalos atlyginimą ir kompensacijos dydis.

2) Draudžiamųjų įvykių pažymos

Vartotojams skirtų finansinių paslaugų veiksmų plane⁴ aprašyti galimi veiksmai, susiję su draudžiamųjų įvykių pažymomis, kurie bus naudingi iš vienos valstybės į kitą keliaujantiems piliečiams. Siekiant palengvinti draudimo paslaugų teikėjo pakeitimą, dabartinėje direktyvoje numatyta, kad valstybės narės turi užtikrinti draudėjo teisę reikalauti pastarųjų penkerių draudžiamųjų įvykių pažymos. Tačiau nėra reikalavimo, kad apskaičiuodami draudimo įmokas draudikai atsižvelgtų į tokias pažymas. Vertinimas parodė, kad draudikai dažnai tokias pažymas ignoruoja, ypač kai jos išduotos kitos valstybės narės draudiko, o kartais abejojama jų autentiškumu. Kad draudikams būtų lengviau nustatyti draudžiamųjų įvykių pažymų autentiškumą, reikėtų, kad jų turinys ir formatas būtų toks pats visoje ES. Be to, jeigu draudikai, nustatydami įmokas, atsižvelgia į draudžiamųjų įvykių pažymas, neturėtų būti diferencijuojama pagal pilietybę ar tik pagal ankstesnę draudėjo gyvenamosios vietos valstybę narę.

3) Vairavimo neapsidraudus rizika

Anot Europos motorinių transporto priemonių ir vairuotojų registravimo institucijų asociacijos (EREG⁵), vairavimas neapsidraudus, transporto priemonės eksploatavimas be

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

⁴ Žr. 3 išnašą.

⁵ EREG, *Topic Group XI on tackling uninsured driving*, 2013 m. balandžio 8 d., <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

privalomojo vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo yra vis didėjanti problema ES. Apskaičiuota, kad 2011 m. žalos atlyginimo išlaidos visoje ES sudarė 870 mln. EUR.

Vairavimas neapsidraudus neigiamai veikia įvairias suinteresuotąsias šalis, įskaitant eismo įvykiuose nukentėjusius asmenis, draudikus, garantijų fondus ir motorinių transporto priemonių draudėjus.

Vairavimas neapsidraudus – tai problema tiek nacionaliniu, tiek Europos lygmeniu. Direktyvos 3 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės imtųsi „visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė“. Nors direktyvoje nenurodoma, kokių veiksmų reikėtų imtis, valstybės narės privalo imtis veiksmingų priemonių vairavimo neapsidraudus rizikai mažinti. Joms leidžiama šalyje sistemingai tikrinti registruotus privalomojo vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo liudijimus, rengti patikrinimus keliuose ir taikyti veiksmingas nuobaudas neapdraustų transporto priemonių savininkams.

Vairavimas neapsidraudus yra ES masto problema, nes neapdrausti automobiliai važinėja ne tik valstybėse narėse, kuriose jie yra registruoti, bet ir kitose valstybėse narėse. Tačiau pagal direktyvos 4 straipsnį draudžiama tikrinti transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitoje valstybėje narėje, draudimą, nes tai būtų kliūtis laisvam transporto priemonių (ir netiesiogiai asmenų) judėjimui vidaus rinkoje.

Dabartinės direktyvos 4 straipsniu draudžiami visi sistemingi transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitoje valstybėje narėje, patikrinimai, įskaitant patikrinimus, kai transporto priemonė neturi būti sustabdyta. Tačiau tam tikros naujos technologijos (automobilio registracijos numerio atpažinimo technologija) suteikia galimybę atlikti patikrinimus nestabdant transporto priemonių ir netrukdam laisvam asmenų ir transporto priemonių judėjimui. Todėl pasiūlymu būtų sudaryta galimybė tikrinti motorinių transporto priemonių draudimą, jei patikrinimai yra bendros patikrų sistemos šalies teritorijoje dalis, yra nediskriminaciniai ir nereikalauja sustabdyti transporto priemonės ir yra būtini ir proporcingi siekiamam tikslui.

Be to, norint patikrinti transporto priemonių, įvažiuojančių į nacionalinę teritoriją, draudimą, būtina keistis duomenimis tarp valstybių narių; šiuo atveju būtina apsaugoti duomenų subjekto teises, laisves ir teisėtus interesus. Asmens duomenų tvarkymui siekiant kovoti su vairavimu neapsidraudus taikomos ES bendrojo duomenų apsaugos reglamento⁶ nuostatos. Vidaus teisės aktuose turėtų būti laikomasi minėtame reglamente nustatytų sąlygų ir reikalavimų, visų pirma siekiant užtikrinti, kad asmens duomenys būtų tvarkomi teisėtai, sąžiningai ir skaidriai, būtų renkami aiškiai nustatytais ir teisėtais tikslais, nurodant atitinkamą teisinį tvarkymo pagrindą, laikantis ES bendrajame duomenų apsaugos reglamente nustatytų atitinkamų saugumo ir konfidencialumo reikalavimų ir vadovaujantis būtinumo, proporcingumo, tikslų apribojimo ir proporcingo duomenų saugojimo laikotarpio principais. Be to, visose įgyvendinant valstybių narių teisės aktus sukurtose ir naudojamose duomenų tvarkymo sistemose turėtų būti įdiegta pritaikytoji asmens duomenų apsauga ir standartizuotoji duomenų apsauga. Visos duomenų tvarkymo operacijos, įskaitant susijusias su valstybių narių kompetentingų institucijų administraciniu bendradarbiavimu ir savitarpio pagalba, turėtų būti vykdomos laikantis ES bendrajame duomenų apsaugos reglamente nustatytų asmens duomenų apsaugos taisyklių ir atitinkamų nacionalinės teisės aktų.

⁶ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

4) Mažiausios draudimo sumos

Direktyvos 9 straipsnyje nustatytos mažiausios privalomojo draudimo sumos, mokėtinos pagal vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo sutartį. Šiomis mažiausiomis sumomis užtikrinama, kad visoje ES būtų užtikrinta pakankama minimali motorinių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsauga kūno sužalojimo ir materialinės žalos atveju, nepriklausomai nuo transporto priemonės kategorijos. Tačiau, nors direktyva siekiama nustatyti visose ES valstybėse narėse vienodas mažiausias draudimo sumas, šiuo metu 13 valstybių narių taikomos mažesnės, nei direktyvoje nustatytos, mažiausios sumos. Taip yra dėl pereinamųjų laikotarpių pagal Direktyvos 84/5/EEB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2005/14/EB, 1 straipsnio 2 dalį, dėl kurių kai kurioms valstybėms narėms buvo leista atidėti visų mažiausių sumų taikymą. Tačiau dėl skirtingų atskaitos datų skirtingoms valstybėms narėms periodiškai perskaičiuojant mažiausias sumas tarp tų 13 valstybių narių, kurioms buvo taikomi pereinamieji laikotarpiai, ir visų kitų valstybių narių susidarė spraga. Taip yra dėl to, kad, nors per tą laiką pereinamieji laikotarpiai pasibaigė, atitinkamos pereinamųjų laikotarpių pabaigos datos vis dar yra naudojamos kaip atskaitos datos sumų atnaujinimui pagal infliaciją kas penkerius metus. Todėl šios mažiausios sumos vis dar nėra vienodos visose valstybėse narėse. Valstybės narės gali reikalauti, kad vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo sutarčių sumos viršytų direktyvoje nustatytus minimalius reikalavimus, tačiau dauguma iš tų 13 valstybių narių, kuriose numatytos mažesnės privalomos sumos, didesnių draudimo sumų nereikalauja.

5) Direktyvos taikymo sritis

Kai kuriais Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimais, daugiausia susijusiais su *Vnuk*, *Andrade* ir *Torreiro* bylomis⁷, buvo išaiškinta direktyvos taikymo sritis. 2014 m. rugsėjo mėn. sprendime *Vnuk* išaiškinta direktyvos 3 straipsnyje nurodytos vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo prievolės taikymo sritis: ji apima bet kokią veiklą, atitinkančią „įprastą transporto priemonės funkciją“, neatsižvelgiant į tai, kurioje vietoje transporto priemonė yra naudojama. 2017 m. lapkričio 28 d. sprendime *Rodrigues de Andrade* išaiškinta, kad vairuotojų civilinės atsakomybės draudimas taikomas tik įprastam transporto priemonės naudojimui ir „nepriklausomai nuo vietovės“, išskyrus eismo įvykius, įvykusius transporto priemonę naudojant išskirtinai žemės ūkio reikmėms. Šiuose sprendimuose paaiškinta, kad motorinės transporto priemonės paprastai yra skirtos naudoti kaip transporto priemonė, nepriklausomai nuo jų charakteristikų, ir kad tokių transporto priemonių naudojimas apima bet koki transporto priemonės naudojimą, atitinkantį įprastą tos transporto priemonės funkciją, nepriklausomai nuo vietovės, kurioje motorinė transporto priemonė naudojama ir nuo to, ar ji stovi vietoje, ar juda. Sprendime aiškiai nurodyta, kad direktyva taikoma ir eismo įvykiams, įvykusiems įprastai naudojant transporto priemonę pervežimo tikslais, įskaitant naudojimą privačioje teritorijoje.

Todėl, siekiant teisinio tikrumo ir aiškumo, šiuo pasiūlymu Teismo praktika kodifikuojama ES teisės aktuose. Taip užtikrinamas vienodas Teismo praktikos įgyvendinimas nacionalinėje teisėje.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Siūlomi pakeitimai atitinka direktyvos bendruosius tikslus – užtikrinti aukštą eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugos lygį ir palengvinti laisvą asmenų ir transporto priemonių judėjimą visoje ES. Jais taip pat bus padidintas pasitikėjimas bendrąja motorinių transporto priemonių draudimo rinka, nes padidės teisinis tikrumas, susijęs su tarpvalstybiniu motorinių

⁷ Sprendimai *Vnuk* (C-162/13), *Rodrigues de Andrade* (C-514/16), *Torreiro* (C-334/16).

transporto priemonių draudimo pardavimu pasinaudojant laisve teikti paslaugas, ir sumažės rizika dėl galimo motorinių transporto priemonių draudiko nemokumo. Motorinių transporto priemonių draudimo vidaus rinka taip pat labai svarbi draudimo įmonėms, nes motorinių transporto priemonių draudimas sudaro didelę ne gyvybės draudimo veiklos Sąjungoje dalį. Todėl šios vidaus rinkos stiprinimas ir konsolidavimas turėtų būti vienas iš svarbiausių Sąjungos veiksmų finansinių paslaugų srityje tikslų.

Visų pirma siūlomu pakeitimu dėl draudiko nemokumo papildomas 10 straipsnis, kuris apima neapdraustų arba nenustatytų transporto priemonių sukeltų įvykių metu nukentėjusių asmenų apsaugą. Direktyvos 4 straipsnio pakeitimu padidinamos valstybių narių galimybės užtikrinti, kad būtų laikomasi direktyvoje nustatytos draudimo prievolės, kartu išsaugant laisvą asmenų ir transporto priemonių judėjimą. Be to, 9 straipsnio pakeitimu dėl mažiausių draudimo sumų užtikrinama vienoda minimali apsauga visose valstybėse narėse. Pakeitimu, susijusiu su draudžiamųjų įvykių pažymomis, papildomi esami 16 straipsnio reikalavimai ir užtikrinamas lengvesnis draudžiamųjų įvykių pažymų autentiškumo patvirtinimas bei vienodas požiūris į draudėjus. Be to, kodifikavus ESTT jurisprudenciją, paaiškinama direktyvos taikymo sritis.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymu remiamas laisvas asmenų ir prekių judėjimas, kuris yra viena iš pagrindinių Europos Sąjungos laisvių. Jis taip pat atitinka vidaus rinkos principus, kuriais draudikams užtikrinama laisvė teikti laisvas paslaugas bei įsisteigimo laisvė. Pavyzdžiui, sustiprinta teisė, susijusi su draudžiamųjų įvykių pažymomis, palengvins laisvą asmenų judėjimą, o nuostatos dėl draudikų nemokumo padidins visuomenės pasitikėjimą motorinių transporto priemonių draudimo tarpvalstybinio pardavimu.

Pasiūlymas taip pat atitinka ES bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą⁸, nes juo užtikrinamas tinkamas duomenų rinkimas ir tvarkymas teisėsaugos tikslais, leistinas pagal direktyvą.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis pasiūlymo iš dalies keisti direktyvą pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsnio 1 dalis, kuria leidžiama priimti priemones valstybių narių nuostatomis, skirtoms vidaus rinkai sukurti ir jos veikimui užtikrinti, suderinti. Siūlomais pakeitimais siekiama pašalinti tam tikras tiesiogines ir netiesiogines kliūtis, trukdančias baigti kurti integruotą motorinių transporto priemonių draudimo rinką ir jai tinkamai veikti, palengvinti laisvą transporto priemonių judėjimą tarp valstybių narių ir garantuoti panašias sąlygas, nepriklausomai nuo to, kurioje ES valstybėje įvyko eismo įvykis. Jais bus sustiprinta bendroji motorinių transporto priemonių draudimo rinka, suteikiant draudėjams ir galimiems nukentėjusiems asmenims pasitikėjimo, kad net ir kitos valstybės motorinių transporto priemonių draudiko nemokumo atveju žala jiems bus visiškai atlyginta.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Pagal SESV 4 straipsnį ES veiksmai, kuriais baigiama kurti vidaus rinka, turi būti įvertinami pagal ES sutarties 5 straipsnio 3 dalyje nustatytą subsidiarumo principą.

Šiomis aplinkybėmis primenama, kad direktyva saugomi eismo įvykiuose kitose ES valstybėse narėse nei gyvenamosios vietos valstybė narė nukentėję asmenys ir savo šalyje, bet

⁸ Žr. 6 išnašą.

kitos valstybės narės vairuotojo sukeltame eismo įvykyje nukentėję asmenys. Pasiūlyme numatytos priemonės gali būti įgyvendintos tik ES lygmeniu, nes jos susijusios su tarpvalstybiniu mastu veikiančiais draudikais, gyvenamosios vietos valstybę narę keičiančiais motorinių transporto priemonių draudėjais ir tarpvalstybiniais motorinių transporto priemonių draudimo patikrinimais.

Žalos atlyginimas eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims tarpvalstybinio draudiko nemokumo atveju yra labai svarbus, kad bendroji rinka veiktų sklandžiai. Nekoordinuoti veiksmai, t. y. savanoriški susitarimai ir susitarimai tarp nacionalinių motorinių transporto priemonių draudimo biurų, negali garantuoti, kad nukentėjusiems asmenims bus tinkamai atlyginta ir kad valstybės narės vienodai pasidalins rizika. Nesuderintomis valstybių narių pastangomis neįmanoma užtikrinti vienodų sąlygų visose valstybėse narėse nustatant minimalias draudimo sumas, kad būtų užtikrinta vienoda minimali eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsauga visoje ES. Nacionalinio lygmens veiksmais negalima išspręsti vairavimo neapsidraudus problemos tarpvalstybiniu mastu. Be to, tik ES lygmens veiksmais galima užtikrinti eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugą, kai kitos valstybės draudikas yra nemokus. Tik ES lygmens veiksmais galima užtikrinti vienodą direktyvos taikymo sritį. Galiausiai, nekoordinuotais veiksmais neįmanoma užtikrinti, kad draudikai vienodai traktuotų draudžiamųjų įvykių pažymą, pateiktas potencialių draudėjų iš kitos šalies.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlyme visapusiškai atsižvelgiama į proporcingumo principą, t. y. kad ES veiksmai neturėtų viršyti to, kas būtina siekiant Sutarčių tikslų. Pasirinktos politikos galimybės buvo atidžiai įvertintos ir parengtos taip, kad būtų išlaikyta tinkama viešojo intereso (visų pirma, būtinybės mažinti vairavimo neapsidraudus atvejų skaičių ir užtikrinti vienodą minimalią nukentėjusių asmenų apsaugą) ir galimų valdžios institucijų, draudikų ir draudėjų išlaidų pusiausvyrą ir užtikrintas siūlomų priemonių išlaidų veiksmingumas.

- **Priemonės pasirinkimas**

SESV 114 straipsniu leidžiama priimti teisės aktus reglamento arba direktyvos pavidalu. Pasirinkta direktyva, nes teisės aktas, su kuriuo susiję siūlomi pakeitimai, taip pat yra direktyva.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Siekiant įvertinti direktyvos veikimo veiksmingumą ir efektyvumą, buvo atliktas vertinimas, įskaitant viešas konsultacijas, vykusias nuo 2017 m. liepos 28 d. iki spalio 20 d.⁹

Viešų konsultacijų rezultatai parodė, kad suinteresuotosios šalys labai palankiai įvertino daugumos direktyvos elementų veikimą. Visų kategorijų suinteresuotosios šalys palaikė ES iniciatyvą, kuria siekiama užtikrinti, kad eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims būtų greitai išmokamos kompensacijos transporto priemonių draudiko nemokumo atveju, ypač tarpvalstybiniu mastu. Dauguma suinteresuotųjų šalių pritaria tam, kad galutinę finansinę atsakomybę tokiais atvejais prisiimtų buveinės valstybė narė, kurioje įsisteigęs atitinkamas transporto priemonių draudikas, o pradinė atsakomybė tektų nukentėjusiojo gyvenamosios vietos valstybei narei, kad būtų užtikrintas greitas žalos atlyginimas.

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

Suinteresuotieji subjektai neprieštaravo tam, kad mažiausios motorinių transporto priemonių draudimo sumos būtų suderintos iki aukštesnio lygio, kuris jau taikomas 15 valstybių narių. Kai kurios vartotojų organizacijos pritarė tam, kad didesnių transporto priemonių, pavyzdžiui, sunkvežimių ir tolimojo susisiekimo autobusų, privalomojo draudimo lygis būtų didesnis, tačiau tam prieštaravo draudimo sektorius ir krovinių vežimo bei tolimojo susisiekimo autobusų bendrovės, teigdamos, kad tai būtų nepagrįsta ir dėl to išaugtų draudimo išlaidos, kurios būtų perkeltos galutiniams vartotojams (ypač turint omenyje, kad eismo įvyki, kuriame nukenčia autobusas su daug keleivių, gali sukelti ir mažesnė transporto priemonė).

Kalbant apie draudžiamųjų įvykių pažymų pripažinimą draudžiantis pas naują draudiką, ypač kitoje valstybėje narėje, keli pavieniai piliečiai papasakojo apie savo neigiamą patirtį ir paragino imtis intervencinių priemonių siekiant užtikrinti, kad pripažindami draudžiamųjų įvykių pažymas draudikai gyvenamosios vietos valstybę narę keičiančius piliečius vertintų taip pat kaip esamus tos valstybės narės gyventojus. Draudimo sektorius prieštaravo tam, kad draudikams būtų taikomi tokie saistantys įsipareigojimai, nes jie yra neproporcingi.

Kalbant apie vairavimą neapsidraudus niekas neprieštaravo tam, kad būtų leista vykdyti netrukduosius draudimo patikrinimus, naudojant automobilio registracijos numerio atpažinimo technologiją, kuri nereikalauja stabdyti transporto priemonių.

Be to, plačiai pritaria tam, kad būtų patikslinta direktyvos taikymo sritis, atsižvelgiant į naują Teismo praktiką. Automobilių sporto sektorių atstovaujančios suinteresuotosios šalys paprašė, kad direktyva nebūtų taikoma tam sektoriui.

Pasiūlymas taip pat paremtas duomenimis, gautais iš:

- viešų konsultacijų (2015 m. rugsėjo 30 d. – 2016 m. sausio 31 d.) pagal kvietimą teikti informaciją apie ES finansinių paslaugų reguliavimo sistemą, kuriose raginta teikti grįžtamąją informaciją ir empirinius įrodymus apie finansų srities teisės aktų naudą, nenumatytą poveikį, nuoseklumą ir suderinamumą¹⁰, ir 2016 m. gegužės 17 d. surengto viešojo svarstymo dėl kvietimo teikti informaciją¹¹;
- 2017 m. liepos 12 d. surengtų apskritojo stalo diskusijų apie direktyvos peržiūrą, kuriose dalyvavo suinteresuotųjų šalių grupės, visų pirma draudikai, vartotojų organizacijos, biurų taryba ir valstybių narių institucijos;
- keitimosi nuomonėmis su valstybių narių institucijų ekspertais (bankininkystės, mokėjimų ir draudimo ekspertų grupe);
- motorinių transporto priemonių draudimo biurų (privatinės teisės subjektų, kuriems direktyva pavedama atlikti tam tikras užduotis) tarybos statistinių duomenų ir ataskaitų.

• **Poveikio vertinimas**

Vadovaudamasi geresnio reglamentavimo politika, Komisija atliko politikos galimybių poveikio vertinimą¹². Poveikio vertinimas pagrįstas 2018 m. kovo 9 d. pateikta teigiama Reglamentavimo patikros valdybos nuomone¹³. Savo pastabose valdyba pasiūlė, kad poveikio vertinime būtų paaiškintas numatomų direktyvos taikymo srities pokyčių mastas ir priežastys, dėl kurių nevisapusiškai įvertintas jų poveikis. Be to, valdyba paprašė poveikio vertinimą susieti su *ex post* vertinimu ir paprašė geriau pagrįsti siūlomas teisėkūros priemones. Valdyba taip pat paprašė geriau paaiškinti, kodėl ši direktyva laikoma perspektyvia, atsižvelgiant į

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

¹² ĮRAŠYTI prieš paskelbiant dokumentą.

¹³ ĮRAŠYTI prieš paskelbiant dokumentą.

naujas technologijas, pavyzdžiui, autonomines transporto priemones ir elektrinius dviračius. Pasiūlymas atitinka poveikio vertinimo išvadas.

Atsakant į Valdybos pastabas, pakoreguotame poveikio vertinime paaiškinama, kad kalbant apie direktyvos taikymo sritį pageidautina kodifikuoti, t. y. iš esmės įtraukti, svarbiausias Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimų nuostatas, susijusias su direktyvos taikymo sritimi, kad būtų užtikrintas teisinis aiškumas. Taip valstybės narės galėtų tvarkingai ir skaidriai įgyvendinti sprendimų suponuotus pakeitimus. Be to, suinteresuotosioms šalims būtų suteikta daugiau teisinio tikrumo dėl direktyvos taikymo srities, nes teismo sprendimai būtų tiesiogiai perkelti į nacionalinę teisę. Kodifikavimas taip pat palengvina šios srities ES teisės aktų vykdymo užtikrinimą, nes jį papildys standartinis perkėlimas į nacionalinę teisę.

Be to, kalbant apie ateities technologijas, poveikio vertinime paaiškinama, kad direktyvoje numatyta prievolė turėti privalomąjį vairuotojų civilinės atsakomybės draudimą jau taikoma autonominėms ir pusiau autonominėms transporto priemonėms. Pagrindinis loginis pagrindas – nuolatinis poreikis apsaugoti asmenis, nukentėjusius eismo įvykiuose, susijusiuose su ES važinėjančiomis autonominėmis transporto priemonėmis, ir atlyginti jiems padarytą žalą. Jau įvyko keli eismo įvykiai, kuriuos sukėlė autonominės (ir pusiau autonominės) transporto priemonės, ir tai rodo poreikį apsaugoti ES piliečius eismo įvykio atveju. Be to, poveikio vertinime aiškinama, kad direktyva jau taikoma naujų rūšių motorinėms transporto priemonėms, pavyzdžiui, elektriniams dviračiams, riedžiams, elektriniams motoroleriams. Šių naujų rūšių elektrinių motorinių transporto priemonių naudojimas gali sukelti eismo įvykių, kurių metu nukentėję asmenys turi būti apsaugoti ir jiems turi būti greitai atlyginta padaryta žala. Tačiau dabartinėje direktyvoje valstybėms narėms taip pat suteikiama teisė netaikyti reikalavimo tokias motorines transporto priemones drausti civilinės atsakomybės draudimu, jei jos mano, kad to reikia. Per viešas konsultacijas kelios organizacijos, atstovaujančios elektrinių dviračių pramonę, paprašė išimčių tokioms transporto priemonėms nustatyti pačioje direktyvoje, teigdamos, kad reikalavimas turėti civilinės atsakomybės draudimą galėtų pakenkti elektrinių dviračių plitimui. Tai laikoma nebūtina, turint omenyje, kad valstybės narės turi teisę taikyti išimčių elektriniams dviračiams ar kitoms naujoms elektrinėms motorinėms transporto priemonėms. Tokiu atveju nacionaliniai garantijų fondai prisiimtų išlaidas, susijusias su kompensacijomis šių naujų rūšių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims. Taip užtikrinamas aukščiausias nukentėjusių asmenų apsaugos lygis ir nereikia imtis jokių papildomų ES veiksmų.

Poveikio vertinime nagrinėtos kelios politikos galimybės, susijusios su kiekviena iš nurodytų problemų.

Kadangi direktyva jau egzistuoja, visais atvejais bazinė galimybė buvo direktyvos nekeisti. Be bazinio scenarijaus, poveikio vertinime taip pat išnagrinėtos įvairios kitos galimos politikos galimybės.

Kalbant apie draudikų nemokumą (šis klausimas šiuo metu nėra įtrauktas į direktyvos taikymo sritį), antroji galimybė buvo nustatyti atsakomybę už pradinę žalą atlyginimą nukentėjusiems asmenims, bet nenustatyti galutinės atsakomybės. Trečia galimybė buvo nustatyti ir pradinę, ir galutinę atsakomybę – pradinė atsakomybė tektų nukentėjusiojo gyvenamosios vietos valstybei narei, o galutinė – nemokaus draudiko įsisteigimo valstybei narei. Atlikus poveikio vertinimą padaryta išvada, kad tinkamiausia politikos galimybė yra trečioji, nes ji ne tik užtikrintų greitą žalą atlyginimą nukentėjusiems asmenims, bet ir suteiktų draudikams, nacionalinėms žalą atlyginimo įstaigoms ir transporto priemonių draudėjams daugiau teisinio tikrumo dėl pradinio ir galutinio žalą atlyginimo, todėl sumažėtų teismo procesų poreikis.

Kalbant apie minimalias draudimo sumas, be bazinio scenarijaus, antroji galimybė buvo suderinti draudimo sumas iki didžiausio privalomojo minimalaus lygio, kuris šiuo metu taikomas valstybėse narėse. Trečias svarstytas variantas – nustatyti didesnes privalomojo draudimo sumas didesnėms transporto priemonėms, pvz., sunkvežimiams ir autobusams. Poveikio vertinime prieita prie išvados, kad antroji galimybė yra tinkamiausia, nes ja užtikrinama vienoda minimali nukentėjusių asmenų apsauga visoje ES, o trečiajai galimybei pagrįsti nėra pakankamai duomenų.

Kalbant apie draudžiamųjų įvykių pažymas, be bazinio scenarijaus, antroji galimybė buvo pateikti rekomendaciją valstybėms narėms dėl draudžiamųjų įvykių pažymų vertinimo. Trečioji galimybė buvo tik suderinti draudžiamųjų įvykių pažymų formą, nenustatant jokio privalomo tokių pažymų vertinimo draudikams, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos patvirtinti jų autentiškumą kovojant su sukčiavimu. Ketvirta galimybė buvo draudikams papildomai nustatyti nediskriminavimo reikalavimą, vertinant kitų valstybių narių draudikų išduotas draudžiamųjų įvykių pažymas, ir skaidrumo reikalavimą pažymos naudojimui. Atlikus poveikio vertinimą padaryta išvada, kad pastaroji galimybė buvo priimtinausia politikos galimybė, nes ji ne tik sudarytų palankesnes sąlygas standartizuoti draudžiamųjų įvykių pažymas, bet ir užtikrintų, kad vidaus draudėjų ir gyvenamosios vietos valstybę keičiančių draudėjų draudžiamųjų įvykių istorija būtų vertinama vienodai.

Kalbant apie vairavimą neapsidraudus, be bazinio scenarijaus, antroji galimybė buvo leisti valstybėms narėms savanoriškai vykdyti netrukduosius patikrinimus (šiuo metu draudžiama). Trečioji galimybė – įvesti privalomas netrukduosius draudimo patikrinimus pasienyje. Nustatyta, kad, palyginti su antrąja galimybe, trečioji galimybė turi daugiau potencialo sumažinti vairavimo neapsidraudus atvejų skaičių. Vis dėlto, atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad su trečiaja galimybe susijusios sąnaudos daugelyje valstybių narių gali nusverti naudą, nes vairavimo neapsidraudus mastas ES šalyse yra nevienodas. Todėl atlikus poveikio vertinimą padaryta išvada, kad tinkamiausia politikos galimybė yra antroji (savanoriškai vykdomi netrukdieji patikrinimai).

Kalbant apie direktyvos taikymo sritį, poveikio vertinimo priede paaiškinta, kad galiojanti Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktika bus kodifikuota pateikiant termino „transporto priemonės naudojimas“ apibrėžtį, nes suinteresuotosios šalys nepateikė jokių įrodymų, kad teismų praktikoje apibrėžta taikymo sritis pareikalautų pernelyg didelių išlaidų. Iš tiesų, kai kurios valstybės narės, atsižvelgdamos į teismų praktiką, jau taiko civilinės atsakomybės draudimo reikalavimą be pernelyg didelių draudimo įmokų, taip pat ir automobilių sporto renginiams.

Pasiūlymas neturės reikšmingo poveikio aplinkai, nes siūlomi pakeitimai neturės jokio poveikio eismo apimčiai.

Nesitikima, kad pasiūlymas turės didelį socialinį poveikį, išskyrus jau aprašytą naudą. Siūlomais pakeitimais siekiama sumažinti vairavimo neapsidraudus atvejų, galbūt sumažinti motorinių transporto priemonių draudimo įmokas ir gerinti eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugos lygį, o tai galėtų būti naudinga visiems ES piliečiams. Pasiūlymu siekiama išvengti galimo motorinių transporto priemonių draudimo įmokų padidėjimo dideliu mastu rizikos. Visų pirma, siūlomos priemonės dėl minimalaus draudimo yra susijusios tik su minimalaus draudimo sumų suderinimu, siekiant užtikrinti vienodą minimalią apsaugą visose valstybėse narėse.

Pasiūlymas nedaro jokio ypatingo poveikio mažosioms ir vidutinėms įmonėms, išskyrus atvejus, kai jos yra nuolatinės motorinių transporto priemonių draudimo liudijimų turėtojos. MVĮ ir labai mažoms įmonėms bus daromas poveikis kaip transporto priemonių, kurioms

būtiną draudimą, naudotojams. Valstybėse narėse, kuriose bus šiek tiek padidintos mažiausios draudimo sumos, gali šiek tiek padidėti draudimo įmokos tų valstybių narių draudėjams, įskaitant MVĮ ir labai mažas įmones.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme laikomasi pagrindinių teisių ir principų, pripažintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, visų pirma teisės į asmens duomenų apsaugą (Chartijos 8 straipsnis), teisės į nuosavybę (Chartijos 17 straipsnis) ir vyrų ir moterų lygybės principo (Chartijos 23 straipsnis). Be to, juo prisidedama prie Chartijos 16 straipsnio, kuriuo suteikiama laisvė užsiimti verslu, Chartijos 38 straipsnio, kuriuo užtikrinama aukšto lygio vartotojų apsauga, ir Chartijos 45 straipsnio dėl piliečių judėjimo ir apsigyvenimo laisvės tikslų.

REFIT

Pasiūlymas atitinka supaprastinimo ir sąnaudų mažinimo tikslus. Kalbant apie draudikų nemokumą, bylinėjimosi išlaidos bus mažesnės, nes direktyvoje bus aiškiai nustatyta, kas išmoka pradinę kompensaciją nukentėjusiam ir kam tenka galutinė atsakomybė už išmoką. Be to, sumažinus vairavimo neapsidraudus riziką taikant netrukdžiuosius patikrinimus būtų galima sumažinti žalos atlyginimo įstaigoms teikiamų išmokos reikalavimų skaičių ir draudikų įnašus. Labiau standartizavus draudžiamųjų įvykių pažymą, taip pat būtų paprasčiau patikrinti užsienio draudikų pateiktų draudžiamųjų įvykių pažymų autentiškumą. Galiausiai, pasiūlymu nenumatoma jokių naujų ataskaitų teikimo reikalavimų valdžios institucijoms.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas ES biudžetui poveikio neturi.

Pasiūlymas gali turėti poveikio nacionaliniams biudžetams tų valstybių narių, kurios pasirinktų vykdyti netrukdžiuosius transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitoje valstybėje narėje, draudimo patikrinimus pasienyje, kuriems reikėtų naudoti automobilio registracijos numerio atpažinimo technologiją ir keistis informacija apie transporto priemonių draustumą su kitomis valstybėmis narėmis.

Be to, valstybės narės turės paskirti įstaigą, atsakingą už žalos atlyginimą nukentėjusiems asmenims tarpvalstybinių draudikų nemokumo atveju, tačiau numatoma, kad tai galėtų būti papildoma užduotis jau veikiančiai įstaigai (bendram draudimo garantijų fondui arba nacionaliniam garantijų fondui, skirtam neapdraustų arba nenustatytų transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims). Išlaidos bus finansuojamos draudimo įmonių įnašais.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija kartu su valstybėmis narėmis vykdys šios politikos įgyvendinimo stebėseną. Po penkerių metų nuo perkėlimo į nacionalinę teisę Komisija parengs šios direktyvos vertinimą. Atliekant vertinimą bus nagrinėjamas pasiūlymo veiksmingumas, efektyvumas, aktualumas, nuoseklumas ir pridėtinė vertė, įskaitant bet kokią reikšmingą poveikį įmonėms.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Kad būtų pasiekti šio pasiūlymo tikslai ir išvengta spragų ir neatitikimų valstybėms narėms perkeliant jį į nacionalinę teisę, reikės pateikti paaiškinamuosius dokumentus, kurie padėtų

perkelti pasiūlymą į nacionalinę teisę ir atlikti veiksmingą patikrinimą. Tuo grindžiamas reikalavimas, kad valstybėms narės prie pranešimo apie perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės pridėtų paaiškinamuosius dokumentus, pavyzdžiui, atitikties lentelę.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pasiūlymo 1 straipsniu iš dalies keičiama direktyva. Toliau pateikiamos nuorodos į iš dalies pakeistus ar naujus direktyvos straipsnius, jei nenurodyta kitaip.

1 straipsnyje pateikiama transporto priemonės naudojimo apibrėžtis siekiant atsižvelgti į Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimus: 2014 m. rugsėjo 14 d. sprendimą *Vnuk* C-162/13, 2017 m. lapkričio 28 d. sprendimą *Rodrigues de Andrade* C-514/16 ir 2017 m. gruodžio 20 d. sprendimą *Torreiro* C-334/16. Europos Teisingumo Teismas savo sprendimuose paaiškino, kad motorinės transporto priemonės paprastai yra skirtos naudoti kaip transporto priemonė, nepriklausomai nuo jų charakteristikų. Be to, Teismas paaiškino, kad tokių transporto priemonių naudojimas apima bet koki transporto priemonės naudojimą, atitinkantį įprastą tos transporto priemonės funkciją, nepriklausomai nuo vietovės, kurioje motorinė transporto priemonė naudojama ir nuo to, ar ji stovi vietoje, ar juda.

Kalbant apie vairavimą neapsidraudus, iš dalies keičiamas 4 straipsnis, siekiant suteikti teisę valstybėms narėms vykdyti transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitos valstybės narės teritorijoje, ir transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra trečiojoje valstybėje, tačiau kuriomis atvykstama iš kitos valstybės narės teritorijos, draudimo patikrinimus tik jei tokie patikrinimai yra nediskriminaciniai, būtini ir proporcingi, sudaro bendros patikrų sistemos šalies teritorijoje dalį ir nereikalauja tokio patikrinimo tikslu sustabdyti transporto priemonės. Tie patikrinimai turi būti atliekamos vadovaujantis Reglamentu 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo.

Siekiant užtikrinti vienodą minimalią motorinių transporto priemonių sukeltuose eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugą ES lygmeniu:

- 9 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama siekiant visoje ES suderinti mažiausias privalomojo nukentėjusių asmenų draudimo sumas, nepažeidžiant jokių didesnių garantijų, kurias gali nustatyti valstybės narės;

- 9 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama, suteikiant Komisijai įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus, kuriais kas penkerius metus būtų galima atnaujinti suderintas mažiausias nukentėjusių asmenų draudimo sumas.

Siekiant užtikrinti nukentėjusių asmenų apsaugą draudiko nemokumo, likvidavimo arba nebendradarbiavimo atveju, naujame 10a straipsnyje visų pirma numatyta, kad:

- kiekviena valstybė narė įsteigia arba paskiria įstaigą, kurios užduotis – atlyginti materialinę žalą arba žalą asmeniui, kurią padarė transporto priemonė, apdrausta įmonės, kuriai taikoma bankroto arba likvidavimo procedūra, arba jeigu draudikas per tris mėnesius nuo tos dienos, kai nukentėjusioji šalis pateikė reikalavimą atlyginti žalą, nepateikė motyvuoto atsakymo;

- nukentėjusiosioms šalims žalą atlygina jų gyvenamosios vietos valstybės narės įstaiga;

- ši įstaiga turi teisę reikalauti, kad ši kompensacija būtų atlyginta tos valstybės narės, kurioje įsteigta draudimo liudijimą išdavusi draudimo įmonė, įstaigos (pastaroji prisiima galutinę atsakomybę);

– Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus siekiant nustatyti pagal 10a straipsnį įsteigtų arba įgaliotų įstaigų procedūrinės užduotis ir pareigas, susijusias su kompensacija.

Kalbant apie draudžiamųjų įvykių pažymas, 16 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant:

– suderinti pažymas apie paskutinių penkerių metų patenkintus civilinės atsakomybės reikalavimus draudėjui. Tokios pažymos grindžiamos standartizuotu šablonu, kurį įgyvendinimo aktu turi priimti Europos Komisija;

– užtikrinti, kad draudimo įmonės nediskriminuodamos vertintų draudžiamųjų įvykių pažymas nepriklausomai nuo pilietybės ar ankstesnės piliečio gyvenamosios vietos valstybės narės.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**kuria iš dalies keičiama 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
perdavus įstatymo galią turinčio teisės akto projektą nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁴,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- 1) motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas (toliau – transporto priemonių draudimas) yra ypač svarbus Europos piliečiams, nepriklausomai nuo to, ar jie yra draudėjai, ar galimi įvykio metu nukentėję asmenys. Jis taip pat labai svarbus draudimo įmonėms, nes sudaro svarbų ne gyvybės draudimo veiklos Sąjungoje segmentą. Transporto priemonių draudimas taip pat daro įtaką laisvam asmenų, prekių ir transporto priemonių judėjimui. Todėl transporto priemonių draudimo vidaus rinkos stiprinimas ir konsolidavimas turėtų būti svarbiausias Sąjungos veiksmų finansinių paslaugų srityje tikslas;
- 2) Komisija atliko Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/103/EB¹⁵ veikimo, įskaitant jos veiksmingumą ir suderinamumą su kitomis Sąjungos politikos sritimis, vertinimą. Vertinimo išvada tokia, kad iš esmės Direktyva 2009/103/EB veikia gerai ir daugeliu aspektų pakeitimai nereikalingi. Tačiau buvo nustatytos keturios sritys, kuriuose derėtų padaryti tikslinius pakeitimus: žalos atlyginimas eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims draudimo įmonės nemokumo atvejais, mažiausios privalomojo draudimo sumos, valstybių narių vykdomi transporto priemonių draudimo patikrinimai ir draudėjo draudžiamųjų įvykių pažymų naudojimas sudarant sutartį su nauja draudimo įmone;
- 3) be to, Europos Sąjungos Teisingumo Teismo pastarojo meto sprendimuose, konkrečiai sprendimuose *Vnuk*¹⁶, *Rodrigues de Andrade*¹⁷ ir *Torreiro*¹⁸, Teismas paaiškino žodžių

¹⁴ OL C , , p. .

¹⁵ 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo (OL L 263, 2009 10 7, p. 11).

¹⁶ 2014 m. gruodžio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vnuk*, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

„transporto priemonės naudojimas“ reikšmę. Visų pirma, Europos Teisingumo Teismas paaiškino, kad motorinės transporto priemonės paprastai yra skirtos naudoti kaip transporto priemonė, nepriklausomai nuo jų charakteristikų, ir paaiškino, kad tokių transporto priemonių naudojimas apima bet kokią transporto priemonės naudojimą, atitinkantį įprastą tos transporto priemonės funkciją, nepriklausomai nuo vietovės, kurioje motorinė transporto priemonė naudojama ir nuo to, ar ji stovi vietoje, ar juda. Siekiant teisinio tikrumo Direktyvoje 2009/103/EB derėtų atsižvelgti į šią teismo praktiką įvedant termino „transporto priemonės naudojimas“ apibrėžtį;

- 4) valstybės narės šiuo metu neturėtų tikrinti transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitos valstybės narės teritorijoje, ir transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra trečiojoje valstybėje, tačiau kuriomis atvykstama iš kitos valstybės narės teritorijos, draudimo dokumentų. Tačiau naujos technologijos leidžia patikrinti transporto priemonių draudimą jų nestabdant, taigi netrukdamas laisvam asmenų judėjimui. Todėl derėtų leisti tikrinti transporto priemonių draudimą tik jei tokie patikrinimai yra nediskriminaciniai, būtini ir proporcingi, sudaro bendros patikrų sistemos šalies teritorijoje dalį ir nereikalauja sustabdyti transporto priemonės;
- 5) Valstybės narės, pasirinkusios nustatyti sistemą, kurią taikant tvarkomi asmens duomenys, kuriais vėliau galima dalytis su kitomis valstybėmis narėmis, kaip antai duomenys, gaunami taikant automobilio registracijos numerio identifikavimo technologiją, turi priimti teisės aktus, leidžiančius tvarkyti asmens duomenis siekiant kovoti su vairavimu neapsidraudus, kartu nustatydamas tinkamas duomenų subjekto teisių ir laisvių bei teisėtų interesų apsaugos priemones. Asmens duomenų tvarkymui siekiant kovoti su vairavimu neapsidraudus taikomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679¹⁹ nuostatos. Valstybių narių teisės aktuose turėtų būti konkrečiai nurodytas šis tikslas, jie turėtų būti paremti atitinkamu teisiniu pagrindu, atitikti susijusius saugumo reikalavimus ir būtinumo, proporcingumo bei tikslo ribojimo principus, taip pat turėtų būti nustatytas proporcingas duomenų saugojimo laikotarpis. Be to, visose įgyvendinant valstybių narių teisės aktus sukurtose ir naudojamose duomenų tvarkymo sistemose turėtų būti taikomi pritaikytosios asmens duomenų apsaugos ir standartizuotosios duomenų apsaugos principai;
- 6) Direktyvoje 2009/103/EB šiuo metu yra nustatytos skirtingos periodiško mažiausių draudimo (atlyginamų) sumų perskaičiavimo atskaitos datos įvairiose valstybėse narėse, todėl priklausomai nuo valstybės narės mažiausia draudimo suma skiriasi. Siekiant užtikrinti vienodą mažiausią nukentėjusių šalių apsaugą visoje Sąjungoje, šios mažiausios sumos turėtų būti suderintos ir turėtų būti nustatyta vienodos peržiūros sąlyga, kaip lyginamąjį kriterijų taikant Eurostato paskelbtą suderintą vartotojų kainų indeksą, taip pat tokiai peržiūrai taikomos procedūrinės taisyklės ir nustatytas vienodas laikotarpis;
- 7) kad eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsauga būtų veiksminga, reikia, kad tiems nukentėjusiems asmenims visada būtų atlyginta už jiems arba jų turtui padarytą žalą, nepriklausomai nuo to, ar atsakingos šalies draudimo įmonė yra moki, ar ne. Todėl valstybės narės turėtų įsteigti arba paskirti įstaigą, kuri išmokėtų pradinę kompensaciją jos teritorijoje nuolat gyvenančioms nekentėjusioms šalims ir kuri turėtų teisę

¹⁷ 2017 m. lapkričio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Rodrigues de Andrade*, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ 2017 m. gruodžio 20 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Torreiro*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

susigrąžinti tą kompensaciją iš atsakingosios šalies transporto priemonės draudimo liudijimą išdavusios draudimo įmonės įsisteigimo valstybės narės tuo tikslu įsteigtos arba paskirtos įstaigos. Tačiau siekiant išvengti kelių reikalavimų pateikimo vienu metu, eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims turėtų būti neleidžiama pateikti reikalavimo atlyginti žalą tai įstaigai, jei jie jau yra pateikę reikalavimą arba ėmęsi teisinių veiksmų prieš atitinkamą draudimo įmonę ir tas reikalavimas vis dar nagrinėjamas arba teisiniai veiksmai tebevykdomi;

- 8) draudėjų, kurie siekia sudaryti naujas draudimo sutartis su draudimo įmonėmis, draudžiamųjų įvykių pažymų autentiškumas turėtų būti lengvai nustatomas, siekiant palengvinti tokių draudžiamųjų įvykių pažymų pripažinimą išduodant naują draudimo liudijimą. Siekiant supaprastinti draudžiamųjų įvykių pažymų patikrinimą ir autentiškumo nustatymą, svarbu, kad tokių pažymų turinys ir formatas būtų vienodi visose valstybėse narėse. Be to, draudimo įmonės, kurios nustatydamos transporto priemonių draudimo įmokas atsižvelgia į draudžiamųjų įvykių pažymą, neturėtų diskriminuoti pagal pilietybę ar pagal ankstesnę draudėjo gyvenamosios vietos valstybę narę. Kad valstybės narės galėtų patikrinti, kaip draudimo įmonės elgiasi su draudžiamųjų įvykių pažymomis, draudimo įmonės turėtų viešai skelbti savo draudžiamųjų įvykių pažymų naudojimo apskaičiuojant įmokas politiką;
- 9) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su draudžiamųjų įvykių pažymų turiniu ir forma. Tais įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²⁰;
- 10) siekiant užtikrinti, kad mažiausios sumos atitiktų kintančią ekonominę tikrovę (ir laikui bėgant nenuvertėtų), Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį priimti teisės aktus, kuriais būtų atnaujintos tos mažiausios vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo sumos, kad jos atitiktų kintančią ekonominę padėtį, taip pat nustatyti įstaigų, įsteigtų žalai atlyginti arba įgaliotų atlyginti žalą pagal 10a straipsnį, procedūrinės užduotis ir pareigas, susijusias su kompensacija. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- 11) vertindama direktyvos veikimą Europos Komisija turėtų stebėti direktyvos taikymą, atsižvelgdama į nukentėjusių asmenų skaičių, dėl mokėjimo vėlavimo, susijusio su tarpvalstybinėmis nemokumo bylomis, nepatenkintų reikalavimų skaičių, mažiausias draudimo sumas valstybėse narėse, reikalavimų dėl vairavimo neapsidraudus, susijusių su tarpvalstybiniu eismu, sumą ir su draudžiamųjų įvykių pažymomis susijusių skundų skaičių;
- 12) kadangi šios direktyvos tikslų, visų pirma užtikrinti vienodą minimalią eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugą visoje Sąjungoje ir užtikrinti nukentėjusių

²⁰ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

asmenų apsaugą draudimo įmonių nemokumo atveju, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jų poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

- 13) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų²¹ valstybės narės pagrįstais atvejais įsipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;
- 14) todėl Direktyva 2009/103/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2009/103/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 1 straipsnyje įterpiamas 1a punktas:
„1a. transporto priemonės naudojimas – transporto priemonės, paprastai skirtos naudoti kaip transporto priemonė, naudojimas, atitinkantis įprastą tos transporto priemonės funkciją, nepriklausomai nuo jos charakteristikų ir vietovės, kurioje naudojama, ir nuo to, ar ji stovi vietoje, ar juda;“;
- 2) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Draudimo patikrinimai

1. Valstybės narės netikrina transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitos valstybės narės teritorijoje, ir transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra trečiojoje valstybėje, tačiau kuriomis atvykstama iš kitos valstybės narės teritorijos, civilinės atsakomybės draudimo.

Tačiau jos gali atlikti tokius draudimo patikrinimus, jeigu jie yra nediskriminuojantys, būtini ir proporcingi siekiamam tikslui ir

- a) vykdomi tik kaip kontrolės, skirtos patikrinti ne tik draudimą, dalis arba
- b) yra bendros patikrinimų sistemos šalies teritorijoje dalis ir nereikalauja sustabdyti transporto priemonės.

2. Remiantis tikrintojui taikoma valstybės narės teise, asmens duomenys gali būti tvarkomi, kai to reikia siekiant kovoti su transporto priemonių vairavimu neapsidraudus keliaujant kitose valstybėse narėse nei ta, kurioje yra įprastinė jų buvimo vieta, kaip nustatyta 1 straipsnyje. Ši teisė turi atitikti Reglamentą (ES) 2016/679* ir joje turi būti nustatytos tinkamos duomenų subjekto teisių ir laisvių bei teisėtų interesų apsaugos priemonės.

²¹ O L C 369, 2011 12 17, p. 14.

* 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).“;

3) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„1. Nepažeisdama jokių didesnių garantijų, kurias gali nustatyti valstybės narės, kiekviena valstybė narė reikalauja, kad 3 straipsnyje nurodytos privalomojo draudimo sumos būtų ne mažesnės kaip:

- a) žalos asmeniui atveju – 6 070 000 EUR kiekvienam įvykiui, nepriklausomai nuo nukentėjusių asmenų skaičiaus, arba 1 220 000 EUR kiekvienam nukentėjusiam asmeniui;
- b) žalos turtui atveju – 1 220 000 EUR kiekvienam įvykiui, nepriklausomai nuo nukentėjusių asmenų skaičiaus.

Valstybės narės, kuriose neįvestas euras, mažiausias sumas konvertuoja į savo nacionalinę valiutą taikydamos [Leidinių biurui– *įrašyti šios direktyvos įsigaliojimo datą*] *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbtą keitimo kursą.

2. Kas penkerius metus nuo [šios direktyvos įsigaliojimo data] Komisija peržiūri 1 dalyje nurodytas sumas atsižvelgdama į suderintą vartotojų kainų indeksą (SVKI), nustatytą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/792**.

Pagal 28b straipsnį Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl tų sumų koregavimo pagal SVKI per šešis mėnesius po kiekvieno penkerių metų laikotarpio pabaigos.

Valstybės narės, kuriose neįvestas euras, sumas konvertuoja į savo nacionalinę valiutą taikydamos naujų mažiausių sumų apskaičiavimo dienos keitimo kursą, paskelbtą *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

** 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/792 dėl suderintų vartotojų kainų indeksų ir būsto kainų indekso, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2494/95 (OL L 135, 2016 5 24, p. 11).“;

4) įterpiamas 10a straipsnis:

„10a straipsnis

Nukentėjusiųjų šalių apsauga draudimo įmonės nemokumo arba jos nebendradarbiavimo atveju

1. Valstybės narės įsteigia arba įgalioja įstaigą atlyginti jos teritorijoje nuolat gyvenančioms nukentėjusioms šalims bent iki 9 straipsnio 1 dalyje nurodytų privalomojo draudimo ribų draudimo įmonės apdrausta transporto priemone padarytą žalą asmeniui arba materialinę žalą bet kurioje iš toliau nurodytų situacijų:

- a) draudimo įmonei iškelta bankroto byla;
- b) pradėta draudimo įmonės likvidavimo procedūra, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/138/EB*** 268 straipsnio d punkte;

c) draudimo įmonė arba jos atstovas žalos sureguliuavimo reikalams nepateikė pagrįsto atsakymo reikalavime atlyginti žalą išdėstytais klausimais per tris mėnesius nuo tos dienos, kada nukentėjusioji šalis tai draudimo įmonei pateikė savo reikalavimą.

2. Nukentėjusiosios šalys negali pateikti reikalavimo 1 dalyje nurodytai įstaigai, jeigu jos yra pateikusios reikalavimą tiesiogiai draudimo įmonei arba ėmusios teisinių veikslių tiesiogiai prieš draudimo įmonę ir tas reikalavimas vis dar nagrinėjamas arba teisiniai veiksmai tebevykdomi.

3. 1 dalyje nurodyta įstaiga per du mėnesius nuo tos dienos, kada nukentėjusioji šalis pateikė savo reikalavimą atlyginti žalą, pateikia atsakymą.

4. Kai nukentėjusioji šalis gyvena kitoje valstybėje narėje nei valstybė narė, kurioje įsteigta 1 dalyje nurodyta draudimo įmonė, 1 dalyje nurodyta įstaiga, kuri atlygino žalą tai nukentėjusiajai šaliai jos gyvenamosios vietos valstybėje narėje, turi teisę reikalauti, kad išmokėtų kompensacijos sumą jai atlygintų valstybės narės, kurioje įsteigta draudimo liudijimą atsakingajai šaliai išdavusi draudimo įmonė, 1 dalyje nurodyta įstaiga.

5. Šio straipsnio 1–4 dalys neturi poveikio:

a) valstybių narių teisei laikyti 1 dalyje nurodytos įstaigos sumokėtą žalos atlyginimą subsidiariniu ar nesubsidiariniu;

b) valstybių narių teisei reglamentuoti to paties įvykio sukeltos žalos sureguliuvimą tarp:

i) 1 dalyje nurodytos įstaigos;

ii) už eismo įvykį atsakingo asmens arba asmenų;

iii) kitų draudimo įmonių arba socialinio draudimo įstaigų, privalančių atlyginti žalą nukentėjusiajai šaliai.

6. Valstybės narės neleidžia 1 dalyje nurodytai įstaigai kelti kitų nei šioje direktyvoje nustatytų reikalavimų dėl žalos atlyginimo, ypač reikalauti, kad nukentėjusioji šalis įrodytų, kad už žalos atlyginimą atsakinga šalis negali mokėti arba atsisako tą daryti.

7. Komisijai suteikiami įgaliojimai laikantis 28b straipsnyje nustatytos tvarkos priimti deleguotuosius aktus siekiant nustatyti pagal 10a straipsnį įsteigtų arba įgaliotų įstaigų procedūrinės užduoties ir pareigas, susijusias su kompensacija.

*** 2009 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/138/EB dėl draudimo ir perdraudimo veiklos pradėjimo ir jos vykdymo (Mokumas II) (OL L 335, 2009 12 17, p. 1).“;

5) 16 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) antros pastraipos pabaigoje pridedamas šis sakinyss:

„Tai daroma naudojant draudžiamųjų įvykių pažymos formą.“;

b) pridedamos šios pastraipos:

„Valstybės narės užtikrina, kad antroje pastraipoje nurodytos draudimo įmonės arba įstaigos, vertindamos kitų antroje pastraipoje nurodytų draudimo įmonių arba įstaigų išduotas draudžiamųjų įvykių pažymas,

nediskriminuotų draudėjų ir nereikalautų padidintų įmokų dėl jų pilietybės ar vien dėl jų ankstesnės gyvenamosios vietos valstybės narės.

Valstybės narės užtikrina, kad draudimo įmonės viešai skelbtų savo taikomą draudžiamųjų įvykių pažymos naudojimo apskaičiuojant draudimo įmokas politiką.

Pagal 28a straipsnio 2 dalį Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose nustatomas antroje pastraipoje nurodytos draudžiamųjų įvykių pažymos turinys ir forma. Toje pažymoje pateikiama visa toliau nurodyta informacija:

- a) draudžiamųjų įvykių pažymą išduodančios draudimo įmonės identifikavimo duomenys;
- b) draudėjo tapatybė;
- c) apdrausta transporto priemonė;
- d) transporto priemonės draudimo laikotarpis;
- e) pateiktų civilinės atsakomybės reikalavimų skaičius ir vertė laikotarpiu, už kurį teikiama draudžiamųjų įvykių pažyma.“

6) įterpiami 28a, 28b ir 28c straipsniai:

„28a straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Europos draudimo ir profesinių pensijų komitetas, įsteigtas Komisijos sprendimu 2004/9/EB ****. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011*****.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

28b straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 9 straipsnio 2 dalyje ir 10a straipsnio 7 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo 30 straipsnyje nurodytos datos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 9 straipsnio 2 dalyje ir 10a straipsnio 7 dalyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Pagal 9 straipsnio 2 dalį ir 10a straipsnio 7 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

28c straipsnis

Vertinimas

Ne vėliau kaip praėjus septyneriems metams nuo šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę datos atliekamas šios direktyvos vertinimas. Vertinimo išvadas ir savo pastabas Komisija pateikia Europos Parlamentui, Tarybai ir Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui.

**** 2003 m. lapkričio 5 d. Komisijos sprendimas 2004/9/EB, įsteigiantis Europos draudimo ir profesinių pensijų komitetą (OL L 3, 2004 1 7, p. 34).

***** 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

Valstybės narės ne vėliau kaip iki [LB: prašom įrašyti datą – 12 mėnesiai nuo įsigaliojimo datos] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Tas nuostatas jos taiko nuo [LB: prašom įrašyti datą – 12 mėnesiai nuo įsigaliojimo datos].

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas