

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību”

(COM(2018) 336 final – 2018/0168 (COD))

(2018/C 440/13)

Ziņotājs: **Christophe LEFÈVRE**

Apspriešanās	Padome, 6.6.2018. Eiropas Parlaments, 11.6.2018.
Juridiskais pamats	LESD 114. panta 1. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas saskaņāsmē	4.9.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.9.2018.
Plenārsesija Nr.	537
Balsojuma rezultāts	191/0/6
(par/pre/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumus, ar ko groza direktīvu par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību. Vienlaikus Komiteja pauž nožēlu, ka, neraugoties uz priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā iekļautajiem apsvērumiem⁽¹⁾, Komisija nav izmantojusi iespēju prognozēt autonomo transportlīdzekļu attīstības tendences.

1.2. Attiecībā uz satiksmes negadījumos cietušo labāku aizsardzību gadījumos, kad apdrošinātājs ir maksātnespējīgs, Komiteja uzskata par lietderīgu priekšlikumu, kurā cietušajiem paredzēta kompensācija no iestādes dalībvalstī, kurā dzīvo cietušais. Komisija arī noteikusi, ka prasījums attiecīgajai iestādei nav jāiesniedz, ja cietušais ir iesniedzis prasījumu tieši apdrošinātājam vai sācis tiesvedību. Taču Komiteja iesaka šo nosacījumu nepiemērot, ja starplaikā apdrošinātājs ir kļuvis maksātnespējīgs (bankrots, likvidācija) vai ja cietušais pilnvarojis iestādi pārņemt atmaksājamo summu, lai varētu ātrāk saņemt kompensāciju. Komiteja iesaka piemērot cietušajam vislabvēlīgākos kompensācijas līmeņus (zaudējuma posteņus), izvēloties vai nu kompensāciju valstī, kurā noticis negadījums, vai arī kompensāciju dzīvesvietas valstī.

1.3. Lai uzlabotu prasījumu vēstures pārskatu atzišanu, Komiteja iesaka precizēt atbildīgā transportlīdzekļa vadītāja vārdu/uzvārdu un viņa atbildības pakāpi (pilnīga, daļēja vai nekāda atbildība) notikušajā negadījumā. Komiteja apšaubā tādu apdrošināšanas sertifikāta saturu valsts likumdošanas sistēmā, kurā ir apdrošināts transportlīdzeklis neatkarīgi no tā vadītāja, salīdzinājumā ar likumdošanu, kurā paredzēts apdrošināt transportlīdzekli ar deklarētu vadītāju, nosakot tarifu atkarībā no individuālā riska profila un prasījumu vēstures, vai arī vadītāja apliecības turētāju neatkarīgi no izmantotā transportlīdzekļa. Komiteja aicina Komisiju noteikt pienākumu izsniegt drošus apdrošināšanas sertifikātus un prasījumu vēstures pārskatus un to derīguma kontroles nolūkā atļaut izmantot savstarpēji savienotu datubāzi, kas būtu pieejama tiesībaizsardzības struktūrām.

1.4. Attiecībā uz apdrošināšanas pārbaudēm, kuru mērķis ir cīnīties pret neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu, Komiteja atzinīgi vērtē priekšlikumu izmantot numura zīmes atpazīšanas tehnoloģijas, lai valsts sistēmas ietvaros kontrolētu transportlīdzekļus, tos neapturot. Ja apdrošināšanas līguma nav, Komiteja iesaka piemērot transportlīdzekļa lietošanas aizliegumu līdz brīdim, kad tiek uzrādīts derīgs apdrošināšanas sertifikāts.

⁽¹⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2018/EN/SWD-2018-247-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>

1.5. Attiecībā uz minimālo seguma summu saskaņošanu Komiteja iesaka Komisijai noteikt galīgo termiņu, līdz kuram tiks ieviestas kompensācijas minimālās robežvērtības.

1.6. Attiecībā uz direktīvas darbības jomu Komiteja atzinīgi vērtē paskaidrojumu par to, ko nozīmē transportlīdzeklis uz valsts vai privātiem ceļiem neatkarīgi no tā, vai tas stāv vai ir kustībā, izņemot identificētus transportlīdzekļus, ko izmanto tikai lauksaimniecībā. Tomēr jānodrošina, ka direktīva attiecas arī uz lauksaimniecības transportlīdzekļiem, kas brauc pa publiskajiem ceļiem.

1.7. Visbeidzot, attiecībā uz saskaņotību ar pašreizējiem noteikumiem šajā darbības jomā Komiteja norāda, ka Komisijas priekšlikumi atbilst personu brīvas pārvietošanās, preču brīvas aprites un iekšējā tirgus principiem, kas garantē, ka apdrošinātāji var brīvi sniegt pakalpojumus un brīvi veikt uzņēmējdarbību.

2. Vispārīga informācija un ievads

2.1. Komisija ierosina grozīt direktīvu par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/103/EK ⁽²⁾.

2.2. Eiropas Komisijas mērķis ir uzlabot mehāniskā transportlīdzekļa negadījumā cietušo aizsardzību, kas pašlaik nav pietiekama, mazināt atšķirības *bonus/malus* piemērošanā apdrošināšanasņēmējiem Eiropas Savienībā un ņemt vērā Eiropas Savienības Tiesas spriedumus, kas pasludināti, kopš stājusies spēkā pirmā ES direktīva par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu, ko pieņēma 1972. gadā.

2.3. Aplūkojamā direktīva ir nozīmīgs juridiskais instruments, kas nodrošina vienotā tirgus efektīvu darbību brīvas pārvietošanās jomā, jo tajā paredzēta vienreizēja prēmija un nav nepieciešams slēgt papildu apdrošināšanas līgumu braucieniem citā dalībvalstī; tās mērķis ir arī nodrošināt augstu saskaņotības līmeni ceļu satiksmes negadījumos cietušo aizsardzībai.

2.4. Likumdošanas pamatā ir starptautiskā zaļās kartes sistēma, kuru nav izveidojusi ES un kurai pievienojušās 48 valstis. Galvenie Direktīvas 2009/103/EK elementi ir šādi:

- obligāta prasība par transportlīdzekļa apdrošināšanas līgumu, kurā iekļauta civiltiesiskā atbildība pret trešām personām un kura ir derīga visā Eiropas Savienībā, pamatojoties uz vienreizēju prēmiju,
- apdrošināšanas līgumos noteiktas obligātās minimālās apdrošināšanas seguma summas (dalībvalstis var noteikt lielākas seguma summas valsts līmenī),
- aizliegums dalībvalstīm veikt sistemātiskas apdrošināšanas pārbaudes transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā,
- obligāta prasība dalībvalstīm izveidot garantiju fondus, kas paredzēti kompensāciju izmaksāšanai satiksmes negadījumos cietušajiem, ja šos negadījumus izraisījuši neapdrošināti vai neidentificēti transportlīdzekļi,
- mehānisko transportlīdzekļu negadījumos cietušo aizsardzība dalībvalstī, kas nav viņu dzīvesvietas dalībvalsts ("personas, kuras cietušas kādas citas valsts apmeklējuma laikā"),
- apdrošinājumaņēmēju tiesības no sava apdrošinātāja saņemt savu prasījumu vēstures pārskatu par pēdējiem pieciem gadiem.

2.5. Saistībā ar Komisijas darba programmu 2016. gadam un 2017. gada marta rīcības plānu par finanšu pakalpojumiem 2017. gadā ir sagatavots novērtējums ⁽³⁾ par Direktīvas 2009/103/EK īstenošanu, un tajā pašā gadā pasludināti divi Eiropas Savienības Tiesas spriedumi. Šie elementi rosināja Komisiju paust savu nostāju.

⁽²⁾ OJV L 263, 7.10.2009., 11. lpp.

⁽³⁾ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-3714481_en

2.5.1. Uzlabot ceļu satiksmes negadījumos cietušo aizsardzību apdrošinātāja maksātspējas gadījumā

2.5.1.1. Komisija ierosina katrā dalībvalstī pilnvarot iestādi, kura cietušajām personām, kuras dzīvo attiecīgajā teritorijā, izmaksās kompensāciju vismaz obligātās apdrošināšanas apmērā par miesas bojājumiem vai materiāliem zaudējumiem, ko izraisījis apdrošināts transportlīdzeklis, ja 3 mēnešu laikā nav saņemta pamatota atbilde uz prasījumu par zaudējumu atlīdzināšanu, kā arī apdrošināšanas vai pārāpdrošināšanas sabiedrības bankrota vai likvidācijas gadījumā. Šis nosacījums neattiecas uz gadījumiem, kad cietušais jau ir iesniedzis pieteikumu tieši apdrošinātājam vai sācis tiesvedību.

2.5.1.2. Komisija paredz, ka minētās iestādes izmaksāto summu atlīdzinās tās valsts iestāde, kurā dzīvo negadījuma izraisītājs.

2.5.2. Uzlabot prasījumu vēstures pārskatu atzīšanu, tostarp pārrobežu kontekstā

2.5.2.1. Direktīvā ir noteikts, ka ir jāizsniedz ar mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas līgumu saistīto prasījumu vēstures pārskats par pēdējiem pieciem gadiem. Tomēr apdrošinātājiem, aprēķinot prēmijas, nav pienākums ņemt to vērā.

2.5.2.2. Komisija iesaka standartizēt šo pārskatu formu un saturu, un norādīt tajos elementus, kuri ļauj diferencēt tarifus atkarībā no prasījumu vēstures un nodrošināt, ka sertifikāts ir drošs.

2.5.3. Apdrošināšanas pārbaudes cīņai pret neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu

2.5.3.1. Komisija iesaka izmantot numura zīmju atpazīšanas tehnoloģijas, kas ļauj kontrolēt transportlīdzekļus, tos neapstādinot, vispārējās valsts kontroles sistēmas ietvaros, jo šī procedūra neietekmē personu un transportlīdzekļu brīvu pārvietošanos.

2.5.3.2. Komisija precizē, ka valsts teritorijā iebraucošu transportlīdzekļu apdrošināšanas pārbaudes nolūkā ir vajadzīga datu apmaiņa starp dalībvalstīm.

2.5.4. Minimālo seguma summu saskaņošana

2.5.4.1. Komisija arī konstatē, ka minimālie kompensācijas līmeņi valstīs ir atšķirīgi, jo pārejas periodā tie netika saskaņoti. Komisija iesaka saskaņot minimālās seguma summas, bet nodrošinot katrai dalībvalstij iespēju noteikt augstākas minimālās robežvērtības.

2.5.5. Direktīvas darbības joma

2.5.5.1. Ņemot vērā trīs ES Tiesas spriedumus⁽⁴⁾, Komisija precizējusi mehānisko transportlīdzekļu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas darbības jomu, neietverot tajā negadījumus, ko izraisījis lauksaimniecības transportlīdzeklis: jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst tā normālai darbībai kā transportlīdzeklim neatkarīgi no apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek izmantots, un neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir nekustīgs vai kustībā.

2.6. Saskaņotība ar citām Savienības politikām

2.6.1. Komisija norāda, ka tās priekšlikumi ir saskaņoti ar personu brīvu pārvietošanos, preču brīvu apriti un iekšējā tirgus principiem, kas garantē, ka apdrošinātāji var brīvi sniegt pakalpojumus un brīvi veikt uzņēmējdarbību.

3. Piezīmes

3.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu grozījumiem direktīvā par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību. Grozījumos ņemtas vērā saņemtās atsauksmes, kas paredzētas tiesiskajā regulējumā, kā arī ietekmes novērtējums, sabiedriskā apspriešana un Eiropas Savienības Tiesas judikatūra.

3.2. Uzlabot ceļu satiksmes negadījumos cietušo aizsardzību apdrošinātāja maksātspējas gadījumā

3.2.1. Komiteja uzskata par lietderīgu priekšlikumu, kurā cietušajiem paredzēta kompensācija no dzīvesvietas dalībvalsts iestādes gadījumos, kad trūkst apdrošinātāju vai saprātīgā termiņā nav saņemta pamatota atbilde, un atzinīgi vērtē to, ka cietušā dzīvesvietas valsts iestāde var prasīt atlīdzināt zaudējumus tās trešās valsts iestādei, kurā dzīvo par negadījumu atbildīgais apdrošinājuma ņēmējs.

⁽⁴⁾ Spriedums Vnuk lietā (2014 C-162/13), *Rodrigues de Andrade* lietā (2017 C-514/16) un *Torreiro* lietā (2017 C-334/16).

3.2.2. Tā kā priekšlikumā paredzēts, ka pārvaldes iestāde nesedz zaudējumus cietušajam, ja cietušais prasījumu ir iesniedzis tieši apdrošinātājam vai sācis tiesvedību, Komiteja iesaka nepiemērot šo nosacījumu šādos gadījumos:

- ja starplaikā apdrošinātājs kļuvis maksātnespējīgs (bankrots, likvidācija),
- ja uzraudzības iestādes atsaukušas licenci,
- ja cietušais pilnvaro iestādi pārņemt atmaksājamo summu, lai ļoti ātri saņemtu kompensāciju.

Komiteja iesaka piemērot cietušajam vislabvēlīgākos kompensācijas līmeņus (zaudējuma posteņus), izvēloties vai nu kompensācijas līmeni valstī, kurā noticis negadījums, vai arī dzīvesvietas valstī.

3.3. *Uzlabot prasījumu vēstures pārskatu atzišanu, tostarp pārrobežu kontekstā*

3.3.1. Komiteja atzinīgi vērtē ierosinājumu sistemātiski izsniegt standartizētu informācijas pārskatu, kurā norādīts, vai pēdējos piecos gados ir vai nav bijuši negadījumi.

3.3.2. Komiteja iesaka arī norādīt attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja vārdu/uzvārdu un viņa atbildības pakāpi (pilnīga, daļēja vai nekāda atbildība) negadījumā.

3.3.3. Komiteja apšauba tādu apdrošināšanas sertifikāta saturu valsts likumdošanas sistēmā, kurā ir apdrošināts transportlīdzeklis neatkarīgi no tā vadītāja, pretstatā likumdošanai, kurā paredzēts apdrošināt transportlīdzekli ar deklarētu vadītāju, nosakot tarifu atkarībā no individuālā riska profila un prasījumu vēstures, vai arī apdrošināt vadītāja apliecības turētāju neatkarīgi no izmantotā transportlīdzekļa.

3.3.4. Tomēr Komiteja vēlas noskaidrot situāciju, kas saistīta ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem bez vadītāja, vai arī atbildīgā "transportlīdzekļa vadītāja" jēdzienu gadījumos, kad mehāniskais transportlīdzeklis tiek vadīts attālināti.

3.3.5. Komiteja konstatē, ka Komisija neplāno pieņemt tiesību aktu par dokumentu viltošanu saistībā ar prasījumu vēstures pārskatu vai apdrošināšanas sertifikātu.

3.3.6. Komiteja aicina Komisiju noteikt pienākumu izsniegt drošus apdrošināšanas sertifikātus un prasījumu vēstures pārskatus un to derīguma kontroles nolūkā atļaut izmantot savstarpēji savienotu datubāzi, kas būtu pieejama tiesībsardzības struktūrām.

3.3.7. Komiteja norāda, ka Komisija nav minējusi, kā tiks finansēta pārrobežu savienojamības sistēmu izveide.

3.4. *Apdrošināšanas pārbaudes cīņai pret neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu*

3.4.1. Komiteja atzinīgi vērtē priekšlikumu izmantot numura zīmes atpazīšanas tehnoloģijas, lai valsts vispārējās pārbaudes sistēmas ietvaros pārbaudītu transportlīdzekļus, tos neapturot, ar nosacījumu, ka šīs pārbaudes nav diskriminējošas un ka transportlīdzeklis netiek apstādināts.

3.4.2. Taču Komisija nav norādījusi, ko darīt ar transportlīdzekļiem, ja pārbaudēs noskaidrots, ka tie nav apdrošināti. Komiteja iesaka piemērot transportlīdzekļa lietošanas aizliegumu līdz brīdim, kad tiek uzrādīts derīgs apdrošināšanas sertifikāts vai tāds sertifikāts, kura derīguma termiņš beidzies pirms nepilna mēneša.

3.4.3. Komisija precizē, ka valsts teritorijā iebraucošu transportlīdzekļu apdrošināšanas pārbaudes vajadzībām ir jānodrošina datu apmaiņa starp dalībvalstīm un ka ir jānodrošina personu, uz kurām šie dati attiecas, tiesības, brīvības un likumīgās intereses saskaņā ar Vispārīgo datu aizsardzības regulu.

3.4.4. Komisija nav arī minējusi, kas pārvaldīs derīgu vai nederīgu apdrošināšanas līgumu savstarpēji savienotu datubāzi, kā tiks finansētas minētās datubāzes izveides un pārvaldības izmaksas.

3.5. Minimālo seguma summu saskaņošana

3.5.1. Komiteja piekrīt Komisijas konstatējumam, ka minimālās robežvērtības ir atšķirīgas un neatbilstīgas, jo gandrīz pusē no ES dalībvalstīm tās ir zemākas nekā direktīvā noteiktās robežvērtības.

3.5.2. Papildus ieteikumam saskaņot robežvērtības ⁽⁵⁾ Komiteja iesaka Komisijai noteikt galīgo datumu, piemēram, 2019. gada beigās, kad ir jāpabeidz kompensācijas minimālo robežvērtību ieviešana, lai gan termiņš jau ir beidzies.

3.5.3. Komiteja iesaka piemērot cietušajam vislabvēlīgākos kompensācijas līmeņus (zaudējuma posteņus), izvēloties vai nu kompensāciju valstī, kurā noticis negadījums, vai arī kompensāciju dzīvesvietas valstī.

3.6. Direktīvas darbības joma

3.6.1. Komiteja atzinīgi vērtē paskaidrojumu par to, ko nozīmē transportlīdzeklis uz valsts vai privātiem ceļiem neatkarīgi no tā, vai tas stāv vai atrodas kustībā, izņemot lauksaimniecības transportlīdzekļus. Tomēr jānodrošina, ka direktīva attiecas arī uz lauksaimniecības transportlīdzekļiem, kas brauc pa publiskajiem ceļiem.

3.7. Saskaņotība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā

3.7.1. Komiteja arī norāda, ka Komisijas priekšlikumi ir saskaņoti ar personu brīvu pārvietošanos, preču brīvu apriti un iekšējā tirgus principiem, kas garantē, ka apdrošinātāji var brīvi sniegt pakalpojumus un brīvi veikt uzņēmējdarbību.

Briselē, 2018. gada 19. septembrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽⁵⁾ Direktīva 84/5/EEK, ko groza ar Direktīvu 2005/14/EK.