



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Direktiva o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil je ključni pravni instrument, na katerem temelji nemoteno delovanje enotnega trga. Omogoča, da prebivalci EU s svojimi vozili nemoteno prehajajo notranje meje EU za poslovne in zasebne namene. Na podlagi enkratne premije lahko prebivalci EU potujejo kamor koli, ne da bi morali kupiti dodatno zavarovanje, hkrati pa je cilj Direktive doseči visoko stopnjo konvergence v smislu varstva potencialnih žrtev prometnih nesreč. Direktiva je ključna tudi za delovanje schengenskega območja.

Prva direktiva EU o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil¹ je bila sprejeta leta 1972 z dvojnimi cilji: varstva žrtev prometnih nesreč (s čezmejnimi elementom ali brez njega) in olajšanja prostega pretoka motornih vozil med državami članicami. Zakonodaja EU o avtomobilskem zavarovanju temelji na mednarodnem sistemu zelenih kart, ki je neevropski sporazum, v katerega je vključenih 48 držav, zakonodaja EU pa gre še dlje. Direktivo in njene določbe je od leta 1972 postopoma okrepilo pet direktiv o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil; te so bile združene v Direktivi 2009/103/ES (v nadaljnjem besedilu: Direktiva). Med ključnimi elementi Direktive so:

- obveznost, da imajo motorna vozila zavarovanje avtomobilske odgovornosti, ki velja za vse dele EU na podlagi ene same premije;
- obvezni minimalni zneski kritja, ki jih morajo take zavarovalne police zagotavljati (države članice lahko zahtevajo višje kritje na nacionalni ravni);
- prepoved državam članicam, da sistematično preverjajo zavarovanje vozil, ki se običajno nahajajo v drugi državi članici;
- obveznost držav članic, da oblikujejo škodne sklade za odškodnine žrtvam nesreč, ki jih povzročijo nezavarovana vozila ali neznana vozila;
- varstvo žrtev prometnih nesreč v državi članici, ki ni država članica njihovega prebivališča („žrtve iz tujine“);
- pravica imetnikov polic, da od svojega zavarovalca pridobijo izjavo o škodnem dogajanju v zadnjih petih letih.

Za oceno uspešnosti, učinkovitosti in skladnosti zakonodaje o avtomobilskem zavarovanju je bila v delovnem programu Komisije za leto 2016 napovedana ocena Direktive². V oceni je bilo ugotovljeno, da večina elementov Direktive še vedno ustreza svojemu namenu, vendar bi bile na nekaterih področjih primerne določene spremembe.

Poleg tega je Komisija v akcijskem načrtu o finančnih storitvah za potrošnike iz marca 2017³ napovedala, da se bo po oceni nemudoma odločila o morebitnih spremembah Direktive, da bi

¹ Direktiva Sveta 72/166/ES z dne 24. aprila 1972 o približevanju zakonodaje držav članic o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti.

² Glej začetno oceno učinka z dne 24. julija 2017, na voljo [tukaj](#). Dokončanje ocene je bilo odloženo na leto 2017, da bi počakali na sodbo Sodišča Evropske unije v zadevi Andrade, izrečeno 28. novembra 2017, in sodbo Sodišča Evropske unije v zadevi Torreiro, izrečeno 20. decembra 2017.

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

povečala varstvo žrtev prometnih nesreč v primeru insolventnosti zavarovalca in izboljšala priznavanje izjav o škodnem dogajanju, zlasti v čezmejnem okviru. Ta predlog obravnava navedeni vprašanji, skupaj s tremi drugimi, ugotovljenimi pri oceni: preverjanje zavarovanj za boj proti vožnji brez obveznega avtomobilskega zavarovanja, uskladitev minimalnih zneskov kritja in področje uporabe Direktive.

1) Insolventnost zavarovalca

V skladu z Direktivo morajo biti v vsaki državi članici vzpostavljeni odškodninski organi za kritje stroškov, ki nastanejo zaradi nesreč, ki jih povzročijo nezavarovana ali neznana vozila. Vendar se trenutno ne zahteva, da taki organi krijejo stroške, ki izhajajo iz zahtevkov, če je zavarovalec motornega vozila odgovorne osebe insolventen. To pomeni, da lahko žrtve nesreč, ki jih je povzročilo vozilo, zavarovano pri insolventnem zavarovalcu, ostanejo brez odškodnine, če nacionalna zakonodaja ne določa posebne zaščitne sheme.

Nesreča, ki vključuje odgovorno stranko z insolventnim zavarovalcem, predstavlja dve glavni težavi. Ni vedno jasno, kdo, če sploh kdo, je odgovoren za prvotno odškodnino žrtvi („sprejemna pisarna“). Drugič, ni jasno, kdo nosi končno finančno odgovornost za zahtevek („zaledna služba“). Ti vprašanji sta zlasti pomembni, kadar zavarovalec zavarovalne storitve opravlja čezmejno v okviru svobode opravljanja storitev. V številnih nedavnih takih primerih insolventnosti so žrtve prometnih nesreč, ki so jih povzročili imetniki polic pri insolventnih zavarovalcih, utrpeli zamude pri plačilu odškodnine, medtem ko se je v nacionalnih pravnih postopkih določalo odgovornost za odškodnino in višino odškodnine.

2) Škodno dogajanje

Akcijski načrt o potrošniških finančnih storitvah⁴ je navedel možne ukrepe na področju izjav o škodnem dogajanju, od katerih bi imeli koristi državljani, ki se preselijo iz ene države članice v drugo. Da bi se olajšal prehod k novemu ponudniku zavarovanj, sedanja direktiva določa, da morajo države članice imetniku police zagotoviti pravico, da zahteva izjavo o škodnem dogajanju, ki zajema zadnjih pet let. Vendar pa se od zavarovalcev ne zahteva, da take izjave upoštevajo pri izračunu premij. Pri oceni je bilo ugotovljeno, da zavarovalci takih izjav pogosto ne upoštevajo, zlasti če jih izda zavarovalec v drugi državi članici, in da se včasih pojavljajo dvomi o njihovi pristnosti. Da bi se olajšalo preverjanje pristnosti izjav o škodnem dogajanju za zavarovalce, je koristno, da sta vsebina in oblika po vsej EU enaki. Poleg tega v primeru, da zavarovalci škodno dogajanje upoštevajo pri določitvi premij, ne bi smelo prihajati do razlikovanja na podlagi državljanstva ali zgolj na podlagi predhodne države članice prebivališča imetnika police.

3) Tveganja zaradi vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja

Po mnenju Združenja evropskih organov za registracijo vozil in voznikov (EREG⁵) je vožnja brez obveznega avtomobilskega zavarovanja, torej vožnja z motornim vozilom brez obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti, v EU vedno večja težava. Stroški za EU so bili na podlagi zahtevkov v letu 2011 ocenjeni na 870 milijonov EUR za EU kot celoto.

Vožnja brez obveznega avtomobilskega zavarovanja negativno vpliva na širok krog deležnikov, vključno z žrtvami nesreč, zavarovalci, škodnimi skladi in imetniki polic avtomobilskega zavarovanja.

⁴ Glej opombo 3.

⁵ EREG, tematska skupina XI o reševanju vprašanja vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja, 8. april 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>.

Vožnja brez obveznega avtomobilskega zavarovanja je problem na nacionalni in na evropski ravni. Člen 3 Direktive zahteva, da „vsaka država članica sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da je civilna odgovornost pri uporabi vozil, ki se običajno nahajajo na njenem ozemlju, krita z zavarovanjem“. Čeprav Direktiva ne predpisuje, katere ukrepe bi bilo treba sprejeti, morajo države članice sprejeti učinkovite ukrepe za zmanjšanje tveganj zaradi vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja. Izvajajo lahko notranje sistematično preverjanje zavarovanja avtomobilske odgovornosti na podlagi registriranih polic, vzpostavijo cestne preglede in določijo učinkovite kazni za lastnike nezavarovanih vozil.

Vožnja brez obveznega avtomobilskega zavarovanja ima razsežnost EU, saj nezavarovana vozila ne krožijo samo v državah članicah, v katerih so registrirana, temveč tudi v drugih državah članicah. Vendar člen 4 Direktive prepoveduje preverjanja zavarovanj pri vozilih, ki se običajno nahajajo v drugi državi članici, kot oviro za prost pretok vozil (in posredno oseb) na notranjem trgu.

Člen 4 sedanje direktive prepoveduje vsa sistematična preverjanja zavarovanj vozil, ki se običajno nahajajo v drugi državi članici, vključno s tistimi, pri katerih ni treba ustaviti vozila. Razvoj nekaterih novih tehnologij (tehnologija prepoznavanja registrskih tablic) pa omogoča preverjanje brez oviranja vozil in ne bi vplival na prost pretok oseb in vozil. Zato bi se s predlogom dovolilo preverjanje zavarovanja vozil, če preverjanja predstavljajo del splošnega sistema pregledov na nacionalnem ozemlju, niso diskriminatorna in ne zahtevajo ustavitve vozila ter so potrebna in sorazmerna za doseg zastavljenega cilja.

Poleg tega je za takšno preverjanje zavarovanja vozil, ki vstopajo na nacionalno ozemlje, potrebna izmenjava podatkov med državami članicami; v tem primeru je treba varovati pravice, svoboščine in pravne interese posameznika, na katerega se nanašajo osebni podatki. Za obdelavo osebnih podatkov za namene boja proti vožnji brez obveznega avtomobilskega zavarovanja se uporabljajo določbe splošne uredbe EU o varstvu podatkov⁶. Nacionalna zakonodaja bi morala upoštevati pogoje in zahteve iz navedene uredbe, zlasti za zagotovitev, da se osebni podatki obdelujejo zakonito, pošteno in pregledno, da se zbirajo za določene izrecne in zakonite namene, da se sklicujejo na ustrezno pravno podlago za obdelavo, izpolnjujejo ustrezne varnostne zahteve in zahteve glede zaupnosti iz splošne uredbe EU o varstvu podatkov ter spoštujejo načela potrebnosti, sorazmernosti, omejitve namena in sorazmernega obdobja hrambe podatkov. Poleg tega bi morali imeti vsi sistemi za obdelavo osebnih podatkov, ki se razvijajo in uporabljajo v okviru zakonodaje držav članic, vgrajene funkcije za varstvo podatkov in slednje zagotavljati privzeto. Vsi postopki obdelave, vključno s tistimi, ki se nanašajo na upravno sodelovanje in medsebojno pomoč med pristojnimi organi držav članic, bi se morali izvajati v skladu s pravili o varstvu osebnih podatkov, določenimi v splošni uredbi EU o varstvu podatkov, in v skladu z ustrezno nacionalno zakonodajo.

4) Minimalni zneski kritja

Člen 9 Direktive določa minimalne obvezne zneske kritja, do katerih je treba zagotoviti odškodnino v okviru police zavarovanja avtomobilske odgovornosti. Te minimalne vsote zagotavljajo zadostno minimalno varstvo žrtev prometnih nesreč v EU v primeru telesne poškodbe in materialne škode ne glede na kategorijo vozila. A čeprav je cilj Direktive določiti enake minimalne zneske kritja v vseh državah članicah EU, trenutno za 13 držav članic veljajo nižje minimalne vsote od določenih v Direktivi. To je posledica prehodnih obdobj v skladu s členom 1(2) Direktive 84/5/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2005/14/ES, s katerim je bilo nekaterim državam članicam dovoljeno, da odložijo uporabo polnih

⁶ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

minimalnih vsot. Vendar zaradi različnih referenčnih datumov za redno ponovno izračunavanje minimalnih vsot v različnih državah članicah ostaja vrzel med 13 državami članicami, ki so izkoristile prehodna obdobja, in vsemi drugimi državami članicami. Do tega je prišlo, ker se konci prehodnih obdobj še vedno uporabljajo kot referenčni datumi za petletno prilagoditev za inflacijo, čeprav so se prehodna obdobja že iztekla. Zato te minimalne vsote v vseh državah članicah še vedno niso enake. Države članice lahko v svoji državi zahtevajo zneske kritja v policah avtomobilskega zavarovanja, ki so višje od minimalnih vsot, določenih v Direktivi, vendar večina od 13 držav članic z nižjimi obveznimi vsotami ne zahteva višjih zneskov kritja.

5) Področje uporabe Direktive

Številne sodbe Sodišča Evropske unije, zlasti tiste v zadevah Vnuk, Andrade in Torreiro⁷, so pojasnile področje uporabe Direktive. V sodbi Vnuk iz septembra 2014 je bilo pojasnjeno področje uporabe obveznosti zavarovanja avtomobilske odgovornosti iz člena 3 Direktive, ki zajema vse dejavnosti, skladne z „običajno funkcijo“ vozila, ne glede na kraj, kjer se vozilo uporablja. V sodbi v zadevi Rodrigues de Andrade z dne 28. novembra 2017 je bilo pojasnjeno, da bi moralo zavarovanje avtomobilske odgovornosti kriti samo „običajno uporabo vozila kot prevoznega sredstva“ in „ne glede na značilnosti terena“, pri čemer se izključijo nesreče, pri katerih se je vozilo uporabljalo izključno v kmetijski funkciji. V teh sodbah je bilo zlasti pojasnjeno, da se motorna vozila običajno uporabljajo kot prevozna sredstva ne glede na značilnosti takih vozil in da uporaba takšnih vozil zajema vsako uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo vozila, ne glede na značilnosti zemljišča, na katerem se motorno vozilo uporablja, in ne glede na to, ali se vozilo premika ali ne. Iz sodbe je razvidno, da nesreče, povzročene med običajno uporabo vozila za prevoz, vključno z uporabo na zasebnih zemljiščih, spadajo na področje uporabe Direktive.

Da bi zagotovili pravno varnost in jasnost, ta predlog kodificira sodno prakso Sodišča v zakonodaji EU. To zagotavlja enotno izvajanje sodne prakse Sodišča v nacionalni zakonodaji.

• Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike

Predlagane spremembe so skladne s splošnimi cilji Direktive, da se zagotovi visoka raven varstva žrtev prometnih nesreč ter olajša prosto gibanje oseb in vozil po vsej EU. Prav tako bodo izboljšale zaupanje v enotni trg za avtomobilsko zavarovanje, saj se bo povečala pravna varnost v zvezi s čezmejno prodajo avtomobilskega zavarovanja na podlagi svobode opravljanja storitev in zmanjšalo tveganje zaradi morebitne insolventnosti zavarovatelja motornega vozila. Notranji trg za avtomobilsko zavarovanje je izjemnega pomena tudi za zavarovalnice, saj avtomobilsko zavarovanje predstavlja pomemben del neživljenjskih zavarovanj v Uniji. Zato bi morala biti okrepitev in konsolidacija notranjega trga na tem področju ključni cilj ukrepanja Unije na področju finančnih storitev.

Natančneje, predlagana sprememba v zvezi z insolventnostjo zavarovatelja dopolnjuje člen 10, ki zajema varstvo žrtev nesreč, v katerih so udeležena nezavarovana in neznana vozila. S spremembo člena 4 Direktive se izboljšujejo možnosti držav članic za zagotavljanje skladnosti z obveznostjo zavarovanja iz Direktive, hkrati pa ohranja prost pretok oseb in vozil. S spremembo člena 9 o minimalnih zneskih kritja se nadalje zagotavlja enako minimalno varstvo v vseh državah članicah. Sprememba v zvezi z izjavami o škodnem dogajanju dopolnjuje obstoječe zahteve iz člena 16 in zagotavlja lažjo preverjanje pristnosti

⁷ Sodba v zadevi Vnuk (C-162/13), sodba v zadevi Rodrigues de Andrade (C-514/16), sodba v zadevi Torreiro (C-334/16).

izjav o škodnem dogajanju ter enako obravnavo imetnikov polic. S kodifikacijo sodne prakse Sodišča EU se poleg tega pojasnjuje področje uporabe Direktive.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog podpira prosto gibanje oseb in vozil, ki sta temeljni svoboščini Evropske unije. Prav tako je skladen z načeli notranjega trga, ki zavarovateljem zagotavljajo svobodo opravljanja storitev in svobodo ustanavljanja. Okrepljena pravica glede izjave o škodnem dogajanju bo na primer olajšala prost pretok oseb, določbe o insolventnosti zavarovateljev pa bodo povečale zaupanje javnosti v čezmejno prodajo avtomobilskega zavarovanja.

Predlog je skladen tudi s splošno uredbo EU o varstvu podatkov⁸, ki zagotavlja ustrezno zbiranje in obdelavo podatkov za namene preprečevanja, odkrivanja in preiskovanja kaznivih dejanj, ki je dovoljeno v okviru Direktive.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga tega predloga za spremembo Direktive je člen 114(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU), ki dovoljuje sprejetje ukrepov za približevanje nacionalnih določb, katerih predmet je vzpostavitev in delovanje notranjega trga. S predlaganimi spremembami se nadalje odpravljajo nekatere neposredne in posredne ovire za pravilno delovanje in dokončanje integriranega trga za avtomobilsko zavarovanje, olajšuje prost pretok vozil med državami članicami in zagotavlja primerljiva obravnava ne glede na to, kje v EU pride do nesreče. Z njimi se bo okrepil enotni trg za avtomobilsko zavarovanje, saj se bo imetnikom polic in potencialnim žrtvam zagotovila polna odškodnina, tudi v primeru insolventnosti čezmejnega zavarovatelja motornih vozil.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

V skladu s členom 4 PDEU mora biti ukrepanje EU za dokončanje notranjega trga ocenjeno z vidika načela subsidiarnosti iz člena 5(3) PEU.

V zvezi s tem je treba opozoriti, da Direktiva ščiti žrtve nesreč v državah članicah EU, ki niso države njihovega prebivališča, in domače žrtve nesreč, ki jih povzročijo vozniki iz druge države članice. Ukrepi, predvideni v predlogu, se lahko sprejmejo samo na ravni EU, saj zadevajo čezmejno aktivne zavarovatelje, čezmejno mobilne imetnike polic avtomobilskega zavarovanja in čezmejno preverjanje zavarovanja vozil.

Odškodnina za žrtve prometnih nesreč v primeru čezmejne insolventnosti zavarovatelja je bistvenega pomena za nemoteno delovanje enotnega trga. Neusklajeno ukrepanje s številnimi prostovoljnimi okviri in sporazumi med nacionalnimi biroji za avtomobilska zavarovanja ne more zagotoviti, da žrtve prejmejo ustrezno nadomestilo in da se tveganja enakomerno porazdelijo med države članice. Z neusklajenimi prizadevanji držav članic ni mogoče doseči enakih konkurenčnih pogojev v vseh državah članicah v smislu minimalnih zneskov kritja za zagotovitev enakega minimalnega varstva žrtev prometnih nesreč v EU. Težave vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja v primeru čezmejnega prometa ni mogoče rešiti z ukrepanjem na nacionalni ravni. Poleg tega lahko samo ukrepanje na ravni EU zagotovi varstvo žrtev v primeru nesreč, ki vključujejo insolventnega čezmejnega zavarovatelja. Samo z ukrepanjem na ravni EU se lahko zagotovi enotna uporaba področja uporabe Direktive. In končno, z neusklajenim ukrepanjem ni mogoče zagotoviti, da bodo zavarovatelji enako

⁸ Glej opombo 6.

obravnavali izjave o škodnem dogajanju potencialnih imetnikov polic, ki se preselijo iz ene države članice v drugo.

- **Sorazmernost**

Predlog v celoti upošteva načelo sorazmernosti, ki določa, da ukrepi EU ne smejo presežati tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev Pogodb. Izbrane možnosti politike so bile skrbno ocenjene in oblikovane, da bi dosegle pravo ravnovesje med zadevnim javnim interesom (zlasti potrebo po zmanjšanju vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja in zagotovitvi enake minimalne ravni varstva žrtev) in morebitnimi stroški za javne organe, zavarovalce in imetnike polic, da bi se zagotovila stroškovna učinkovitost predlaganih ukrepov.

- **Izbira instrumenta**

Člen 114 PDEU omogoča sprejetje aktov v obliki uredb ali direktiv. Direktiva je bila izbrana, ker je pravni akt, na katerega se nanašajo predlagane spremembe, tudi direktiva.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAJINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Za oceno uspešnosti in učinkovitosti delovanja Direktive je bila opravljena ocena, ki je vključevala javno posvetovanje, ki je potekalo od 28. julija do 20. oktobra 2017⁹.

Rezultati javnega posvetovanja so pokazali, da so zainteresirane strani na splošno zadovoljne z delovanjem večine elementov Direktive. Vse kategorije zainteresiranih strani so večinsko podprle pobudo EU za zagotovitev hitrega izplačevanja odškodnin žrtvam nesreč v primeru insolventnosti zavarovalca motornih vozil, zlasti v čezmejnih primerih. Večina zainteresiranih strani podpira možnost, ki nalaga končno finančno odgovornost v takih primerih matični državi članici sedeža zadevnega zavarovalca motornih vozil, prvotno odgovornost, da zagotovi hitro odškodnino, pa nosi država članica prebivališča žrtve.

Zainteresirane strani niso ugovarjale uskladitvi minimalnih zneskov kritja za avtomobilsko zavarovanje na višji ravni, ki se že uporablja v 15 državah članicah. Nekatere potrošniške organizacije so podprle diferencirano višjo raven obveznega kritja za večja vozila, kot so tovornjaki in avtobusi, vendar so temu predlogu nasprotovali zavarovalniški sektor ter avtoprevozniki in avtobusna podjetja, saj po njihovem mnenju ni podprt z dokazi in bi povzročil višje stroške zavarovanja, ki bi se prenesli na končne potrošnike (zlasti ker lahko nesrečo, ki vključuje avtobus s številnimi potniki, povzroči tudi manjše vozilo).

Kar zadeva priznavanje izjav o škodnem dogajanju s strani novega zavarovalca, zlasti v novi državi članici, je več posameznih državljanov v zvezi s tem imelo negativne izkušnje in pozvalo k posredovanju, da bi se zagotovilo, da zavarovalci čezmejno mobilnih državljanov pri priznavanju izjav o škodnem dogajanju ne bi obravnavali drugače od obstoječih rezidentov v državi članici. Zavarovalniški sektor je v zvezi s tem nasprotoval zavezujočim obveznostim za zavarovalce, saj bi bilo to po njihovem mnenju nesorazmerno.

V zvezi z vožnjo brez obveznega avtomobilskega zavarovanja ni bilo nasprotovanja dovoljevanju nevsiljivih preverjanj zavarovanja z uporabo tehnologije prepoznavanja registrskih tablic, ki ne zahteva ustatitve vozil.

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

Poleg tega je bila izražena splošna podpora pojasnitvi področja uporabe Direktive glede na novo sodno prakso Sodišča. Zainteresirane strani iz sektorja avtomobilističnih in avto-moto športov so se zavzele za izključitev navedenega sektorja iz Direktive.

Predlog temelji tudi na rezultatih:

- javnega posvetovanja (od 30. septembra 2015 do 31. januarja 2016) v okviru poziva k predložitvi dokazov o regulativnem okviru EU za finančne storitve, ki je pozval k predložitvi povratnih informacij in empiričnih dokazov o koristih, nenamernih učinkih, doslednosti in skladnosti finančne zakonodaje¹⁰, ter javne obravnave na podlagi poziva k predložitvi dokazov, ki je potekala 17. maja 2016¹¹;
- okrogle mize o pregledu Direktive, ki je potekala 12. julija 2017, na kateri so sodelovale skupine zainteresiranih strani, zlasti zavarovatelji, potrošniške organizacije, Svet birojev in organi držav članic;
- izmenjave mnenj s strokovnjaki iz organov držav članic (strokovna skupina za bančništvo, plačila in zavarovanje);
- statističnih podatkov in poročil Sveta birojev za avtomobilsko zavarovanje (organi zasebnega prava, ki so z Direktivo pooblaščen za opravljanje nekaterih nalog).

• Ocena učinka

Komisija je v skladu s politiko „boljše zakonodaje“ izvedla oceno učinka alternativnih možnosti politike¹². Odbor za regulativni nadzor je oceno učinka podprl s pozitivnim mnenjem, ki ga je izdal 9. marca 2018¹³. V svojih pripombah je predlagal, da bi bilo treba v oceni učinka pojasniti obseg predvidene zakonodajne spremembe področja uporabe Direktive in razloge, zakaj ni bila izvedena popolna ocena njenih posledic. Poleg tega je zahteval, da se ocena učinka poveže z oceno stanja, in zahteval izboljšanje utemeljenosti predlaganih zakonodajnih ukrepov. Odbor je zahteval tudi boljša pojasnila glede tega, zakaj se Direktiva v luči novega tehnološkega razvoja, kot so samovozeča vozila in električna kolesa, šteje kot primerna za prihodnost. Predlog je skladen s sklepi v oceni učinka.

Kot odziv na pripombe Odbora je v revidirani oceni učinka pojasnjeno, da je v smislu področja uporabe Direktive bolje kodificirati, torej v bistvu vstaviti ključno določbo zaporednih sodb Sodišča Evropske unije o področju uporabe Direktive, da se zagotovi pravna jasnost. To bi državam članicam omogočilo, da pravilno in pregledno izvajajo spremembe, ki izhajajo iz sodb. Poleg tega bi tako v zvezi s področjem uporabe Direktive zagotovili večjo pravno varnost za zainteresirane strani, saj bi se sodbe Sodišča neposredno prenesle v nacionalno zakonodajo. Kodifikacija olajšuje tudi izvrševanje prava EU na tem področju, saj bi jo spremljal standardni postopek prenosa.

V zvezi s prihodnjim tehnološkim razvojem je v oceni učinka dodatno pojasnjeno, da obveznost iz Direktive glede sklenitve obveznega zavarovanja avtomobilske odgovornosti velja tudi za samovozeča in delno samovozeča vozila. Glavna utemeljitev je stalna potreba po varstvu žrtev nesreč in izplačilu odškodnin žrtvam prometnih nesreč, ki vključujejo samovozeča vozila, ki krožijo v EU. Prišlo je že do več nesreč, ki so jih povzročila samovozeča (in delno samovozeča) vozila, kar kaže na potrebo po varstvu državljanov EU v primeru nesreče. Poleg tega je v oceni učinka pojasnjeno, da nove vrste motornih vozil, kot so

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 DODATI pred objavo dokumenta.

¹³ DODATI pred objavo dokumenta.

električna kolesa, segwayi in električni skuterji, že spadajo na področje uporabe Direktive. Zaradi uporabe teh novih vrst električnih motornih vozil v prometu lahko pride do prometnih nesreč, žrtve v njih pa je treba zaščititi in jim hitro izplačati odškodnino. Vendar sedanja direktiva državam članicam daje tudi pooblastilo, da taka vozila izvzamejo iz zavarovanja avtomobilske odgovornosti, če to smatrajo kot potrebno. Med javnim posvetovanjem so številna združenja, ki zastopajo industrijo električnih koles, pozvala k takšnemu izvzetju v sami Direktivi, saj so trdila, da bi zahteva po zavarovanju za civilno odgovornost lahko ogrozila uporabo električnih koles. Glede na pooblastilo držav članic, da lahko določijo izvzetje za električna kolesa ali druga nova električna motorna vozila, se to ne smatra kot potrebno. V tem primeru bi stroške odškodnine žrtvam prometnih nesreč, ki jih povzročijo te nove vrste vozil, nosili nacionalni škodni skladi. To zagotavlja najvišjo raven varstva žrtev, ne da bi bilo potrebno dodatno ukrepanje EU.

V oceni učinka je bilo analiziranih več možnosti politike za vsako ugotovljeno težavo:

ker Direktiva že obstaja, je bila osnovna možnost v vseh primerih, da se Direktiva ne spremeni. Poleg osnovnega scenarija so bile v oceni učinka analizirane tudi druge možnosti politike.

Kar zadeva insolventnost zavarovateljev, temo, ki trenutno ni vključena v Direktivo, je bila druga možnost, da se določi odgovornost za prvotno odškodnino za žrtve, ne pa končna odgovornost. Tretja možnost je bila, da se določita obe odgovornosti, pri čemer bi bila prvotno odgovorna država članica prebivanja žrtve, končno odgovornost pa bi nosila država članica sedeža insolventnega zavarovatelja. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da je tretja možnost prednostna izbira politike, saj ne bi zagotovila le hitre odškodnine za žrtve, ampak bi tudi zavarovateljem, nacionalnim odškodninskim organom in imetnikom polic avtomobilskega zavarovanja zagotovila večjo pravno varnost pri prvotni in končni poravnavi zahtevkov, s čimer bi se zmanjšala potreba po pravnih postopkih.

Kar zadeva minimalne zneske kritja, je bila poleg osnovnega scenarija druga možnost uskladitev zneskov kritja na najvišjo obvezno minimalno raven, ki se trenutno uporablja v državah članicah. Tretja obravnavana možnost je bila uvedba višjih obveznih zneskov kritja za večja vozila, kot so tovornjaki in avtobusi. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da je druga možnost prednostna izbira politike, saj zagotavlja enako minimalno varstvo žrtev po vsej EU, v podporo tretji možnosti pa ni zadostnih dokazov.

V zvezi s škodnim dogajanjem je bila poleg osnovnega scenarija druga možnost, da se državam članicam izda priporočilo o obravnavi izjav o škodnem dogajanju. Tretja možnost je bila le uskladitev predloge za izjave o škodnem dogajanju, pri čemer zavarovateljem ne bi naložili obvezne obravnave, da bi se olajšalo preverjanje pristnosti zaradi boja proti goljufijam. Četrta možnost je bila, da se zavarovateljem nadalje naloži zahteva po nediskriminatorni obravnavi izjav o škodnem dogajanju, ki jih izdajo zavarovatelji v drugih državah članicah, in zahteva glede preglednosti pri uporabi izjave. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da je ta zadnja možnost prednostna izbira politike, saj z njo ne bi samo spodbudili standardizacije izjav o škodnem dogajanju, ampak bi tudi zagotovili enako obravnavo škodnega dogajanja med domačimi imetniki polic in tistimi, ki se preselijo iz ene države članice v drugo.

Kar zadeva vožnjo brez obveznega avtomobilskega zavarovanja, je bila poleg osnovnega scenarija druga možnost, da se državam članicam odobri nevsiljive preverjanja (trenutno prepovedana) na prostovoljni osnovi. Tretja možnost je bila, da bi nevsiljivo preverjanje zavarovanja na meji postalo obvezno. Smatralo se je, da ima tretja možnost v primerjavi z drugo večji potencial za zmanjšanje vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja. Kljub temu je bilo v oceni učinka izraženo mnenje, da bi stroški, povezani s tretjo možnostjo,

utegnili prevladati nad koristmi v več državah članicah, saj se stopnje vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja v EU razlikujejo. Zato je bilo v oceni učinka ugotovljeno, da je druga možnost (prostovoljno nevsiljivo preverjanje) prednostna izbira politike.

V zvezi s področjem uporabe Direktive je v prilogi k oceni učinka pojasnjeno, da bo obstoječa sodna praksa Sodišča kodificirana z opredelitvijo pojma „uporaba vozila“, glede na to, da zainteresirane strani niso predložile nobenih dokazov, da bi obseg, kot je opredeljen v sodni praksi, povzročil prekomerne stroške. Nekaterе države članice dejansko že predpisujejo zahtevo glede zavarovanja avtomobilske odgovornosti v skladu s sodno prakso, brez prekomerno visokih zavarovalnih premij, tudi za avtomobilistične in avto-moto dogodke.

Predlog ne bo imel večjega vpliva na okolje, saj predlagane spremembe ne bodo vplivale na obseg prometa.

Predlog naj ne bi imel pomembnih socialnih posledic, razen že opisanih koristi. Cilj predlaganih sprememb je zmanjšati vožnjo brez obveznega avtomobilskega zavarovanja, potencialno znižati premije za avtomobilsko zavarovanje in izboljšati raven varstva žrtev prometnih nesreč, kar bi lahko koristilo vsem državljanom EU. S predlogom se preprečuje tveganje za morebitna velika zvišanja premij avtomobilskega zavarovanja. Zlasti predlagani ukrepi glede minimalnega kritja vključujejo samo uskladitev minimalnih zneskov kritja za zagotovitev enakega minimalnega varstva v vseh državah članicah.

Predlog nima posebnih učinkov za mala in srednje velika podjetja, razen v njihovi vlogi imetnikov polic avtomobilskega zavarovanja odgovornosti. Mala in srednja podjetja ter mikropodjetja bodo prizadeta kot upravljavci vozil, ki morajo biti zavarovana. V državah članicah, v katerih se bodo minimalni zneski kritja popravili rahlo navzgor, so za imetnike polic, vključno z MSP in mikropodjetji, možna mala zvišanja zavarovalnih premij.

• **Temeljne pravice**

Ta predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, priznana v Listini Evropske unije o temeljnih pravicah, zlasti pravico do varstva osebnih podatkov (člen 8 Listine), lastninsko pravico (člen 17 Listine) ter načelo enakosti žensk in moških (člen 23 Listine). Prispeva tudi k ciljem člena 16 Listine, ki zagotavlja svobodo gospodarske pobude, ciljem člena 38 Listine, ki določa visoko raven varstva potrošnikov, in ciljem člena 45 Listine v zvezi s svobodo gibanja in prebivanja državljanov.

USTREZNOST IN USPEŠNOST PREDPISOV

Predlog je skladen s cilji poenostavitve in znižanja stroškov. V zvezi z insolventnostjo zavarovateljev se bodo znižali stroški sodnih postopkov, saj bi Direktiva določala jasne vloge pri prvotni odškodnini žrtvi in končni odgovornosti za zahtevek. Poleg tega bi se lahko z zmanjšanjem tveganja vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja z nevsiljivim preverjanjem zmanjšalo število zahtevkov pri odškodninskih organih in znižali prispevki za zavarovatelje. Dodatno bi večja standardizacija izjav o škodnem dogajanju poenostavila preverjanje pristnosti izjav o škodnem dogajanju, ki jih zagotovijo tuji zavarovatelji. Končno predlog javnim organom ne nalaga novih zahtev glede poročanja.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun EU.

Predlog bi lahko vplival na nacionalne proračune tistih držav članic, ki bi uporabile možnost, da na meji nevsiljivo preverjajo zavarovanje vozil, ki se običajno nahajajo v drugi državi

članici, zaradi česar bi bila potrebna uporaba tehnologije prepoznavanja registrskih tablic in izmenjava informacij o zavarovalnem statusu vozil z drugimi državami članicami.

Poleg tega bodo morale države članice določiti organ, pristojen za odškodnine žrtvam v primerih čezmejne insolventnosti zavarovateljev, vendar se pričakuje, da bi to lahko bila dodatna naloga za obstoječi organ (splošni zavarovalni škodni sklad ali nacionalni škodni sklad za nesreče, ki jih povzročijo nezavarovana ali neznana vozila). Stroški se bodo financirali s prispevki zavarovalnic.

5. DRUGI ELEMENTI

• Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja

Komisija bo spremljala izvajanje politike v sodelovanju z državami članicami. Pet let po datumu prenosa bo pripravila oceno te direktive. V oceni se bo presojala uspešnost, učinkovitost, ustreznost, skladnost in dodana vrednost predloga, vključno z vsemi znatnimi učinki na podjetja.

• Obrazložitevni dokumenti (za direktive)

Za izpolnitev cilja tega predloga ter preprečitev morebitnih pomanjkljivosti in neskladij v smislu prenosa v nacionalno zakonodajo držav članic bodo obrazložitevni dokumenti potrebni, da bodo v pomoč pri prenosu in da se omogoči učinkovito preverjanje. To upravičuje potrebo, da države članice prigrasitvi ukrepov za prenos priložijo obrazložitevne dokumente, na primer v obliki korelacijske tabele.

• Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga

S členom 1 predloga se spreminja Direktiva. Če ni določeno drugače, se sklicevanja v nadaljevanju nanašajo na spremenjene ali nove člene Direktive.

V členu 1 se uvede opredelitev pojma „uporaba vozila“, da se vključijo sodbe Sodišča Evropske unije v zadevah Vnuk (C-162/13 z dne 14. septembra 2014), Rodrigues de Andrade (C-514/16 z dne 28. novembra 2017) in Torreiro (C-334/16 z dne 20. decembra 2017). Sodišče Evropske unije je v svojih sodbah pojasnilo, da se motorna vozila običajno uporabljajo kot prevozna sredstva ne glede na značilnosti takih vozil. Poleg tega je pojasnilo, da uporaba takšnih vozil zajema vsako uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo vozila kot prevoznega sredstva, ne glede na značilnosti zemljišča, na katerem se motorno vozilo uporablja, in ne glede na to, ali se vozilo premika ali ne.

V zvezi z vožnjo brez obveznega avtomobilskega zavarovanja se člen 4 spremeni tako, da državam članicam dovoljuje izvajanje preverjanj zavarovanja pri vozilih, ki se običajno nahajajo na ozemlju druge države članice, in vozilih, ki se običajno nahajajo na ozemlju tretje države in na njihovo ozemlje vstopajo iz ozemlja druge države članice, samo, če so nediskriminatorna, potrebna in sorazmerna, so del splošnega sistema pregledov na nacionalnem ozemlju in ne zahtevajo ustavitve vozila za tako preverjanje. Navedena preverjanja je treba izvajati v skladu z Uredbo (ES) 2016/679 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov.

Da se zagotovi enaka raven minimalnega varstva žrtev nesreč z motornimi vozili na ravni EU, se:

– člen 9(1) spremeni, da se uskladijo obvezni minimalni zneski kritja za žrtve po vsej EU brez poseganja v višja jamstva, ki jih lahko določijo države članice;

– člen 9(2) spremeni, da se Komisija pooblasti za sprejemanje delegiranih aktov za posodobitev minimalnih zneskov kritja za žrtve v skladu z inflacijo vsakih pet let.

Da se zagotovi varstvo žrtev v primeru insolventnosti ali prenehanja ali nesodelovanja zavarovalca, novi člen 10a določa zlasti, da:

– vsaka država članica ustanovi ali imenuje organ, katerega naloga je zagotavljanje odškodnine za materialno škodo ali telesne poškodbe, ki jih je povzročilo vozilo, zavarovano pri zavarovalnici, ki je v postopku stečaja ali prenehanja, ali kadar zavarovatelj ni predložil utemeljenega odgovora v treh mesecih od dne, ko je oškodovanec vložil zahtevek za odškodnino, za katerega zavarovatelj ni predložil utemeljenega odgovora;

– oškodovanci prejmejo odškodnino od takega organa v državi članici, v kateri imajo stalno prebivališče;

– ima ta organ pravico zahtevati povračilo te odškodnine od organa države članice, v kateri ima sedež zavarovalnica, ki je izdala polico (ta organ nosi končno odgovornost);

– se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi določi postopkovne naloge in postopkovne obveznosti organov, ustanovljenih ali pooblaščenih v skladu s členom 10a, v zvezi s povračilom.

Člen 16 se v zvezi z izjavami o škodnem dogajanju spremeni, da se:

– uskladijo izjave v zvezi z uspešnimi zahtevki tretjih oseb do imetnika police v zadnjih petih letih. Take izjave temeljijo na standardizirani predlogi, ki jo Evropska komisija sprejme z izvedbenim aktom;

– zagotovi nediskriminatorna obravnava škodnega dogajanja s strani zavarovalnic ne glede na državljanstvo ali prejšnjo državo članico prebivališča državljana.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹⁴,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zavarovanje civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil (avtomobilsko zavarovanje) je posebnega pomena za evropske državljane, bodisi kot imetnike zavarovalnih polic ali kot potencialne žrtve nesreč. Izjemnega pomena je tudi za zavarovalnice, saj predstavlja pomemben segment poslov neživiljenjskega zavarovanja v Uniji. Avtomobilsko zavarovanje vpliva tudi na prost pretok ljudi, blaga in vozil. Zato bi morala biti okrepitev in konsolidacija notranjega trga za avtomobilska zavarovanja ključni cilj ukrepanja Unije na področju finančnih storitev.
- (2) Komisija je opravila oceno delovanja Direktive 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵, vključno z njeno uspešnostjo, učinkovitostjo in skladnostjo z drugimi politikami Unije. Ugotovitev ocene je bila, da Direktiva 2009/103/ES na splošno dobro deluje in da v večini vidikov ne potrebuje sprememb. Vendar so bila ugotovljena štiri področja, na katerih bi bilo primerno sprejeti ciljno usmerjene spremembe: odškodnine žrtvam nesreč v primeru insolventnosti zavarovalnice, minimalni obvezni zneski zavarovalnega kritja, preverjanje zavarovanja vozil s strani držav članic in uporaba izjav imetnikov polic o škodnem dogajanju pri novi zavarovalnici.
- (3) Poleg tega je Sodišče Evropske unije v svojih nedavnih sodbah, in sicer v zadevah Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ in Torreiro¹⁸, pojasnilo pomen izraza „uporaba

¹⁴ UL C, , str. .

¹⁵ Direktiva 2009/103/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o zavarovanju civilne odgovornosti pri uporabi motornih vozil in o izvajanju obveznosti zavarovanja takšne odgovornosti (UL L 263, 7.10.2009, str. 11).

¹⁶ Sodba Sodišča z dne 4. decembra 2014 v zadevi Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

vozila“. Sodišče Evropske unije je zlasti pojasnilo, da se motorna vozila običajno uporabljajo kot prevozna sredstva ne glede na značilnosti takih vozil in da uporaba takšnih vozil zajema vsako uporabo vozila, ki je skladna z običajno funkcijo vozila, ne glede na značilnosti zemljišča, na katerem se motorno vozilo uporablja, in ne glede na to, ali se vozilo premika ali ne. Zaradi pravne varnosti je primerno, da se ta sodna praksa v Direktivi 2009/103/ES izrazi z uvedbo opredelitve pojma „uporaba vozila“.

- (4) Države članice bi se trenutno morale vzdržati preverjanj zavarovanja v zvezi z vozili, ki se običajno nahajajo na ozemlju druge države članice, in v zvezi z vozili, ki se običajno nahajajo na ozemlju tretje države, vendar na njihovo ozemlje vstopajo iz ozemlja druge države članice. Vendar nov tehnološki razvoj omogoča preverjanje zavarovanja vozil brez njihovega ustavljanja in tako ne posega v prost pretok oseb. Zato je primerno dovoliti navedena preverjanja zavarovanja vozil samo, če so ta preverjanja nediskriminatorna, potrebna in sorazmerna, predstavljajo del splošnega sistema pregledov na nacionalnem ozemlju in ne zahtevajo ustavitve vozila.
- (5) Države članice, ki se odločijo vzpostaviti sistem, s katerim se obdelujejo osebni podatki, ki se pozneje lahko delijo z drugimi državami članicami, kot so podatki na podlagi tehnologije za prepoznavanje registrskih tablic, morajo sprejeti zakonodajo, ki omogoča obdelavo osebnih podatkov za namene boja proti vožnji brez obveznega avtomobilskega zavarovanja ter določa ustrezne ukrepe za zaščito pravic in svoboščin ter pravnih interesov posameznika, na katerega se nanašajo osebni podatki. Za obdelavo osebnih podatkov za namene boja proti vožnji brez obveznega avtomobilskega zavarovanja se uporabljajo določbe Uredbe (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷. Zakonodaja držav članic bi morala zlasti podrobno opredeliti namen, se sklicevati na ustrezno pravno podlago, izpolnjevati ustrezne varnostne zahteve ter spoštovati načela nujnosti, sorazmernosti in omejitve namena ter določiti sorazmerno obdobje hrambe podatkov. Poleg tega bi morali vsi sistemi za obdelavo osebnih podatkov, ki se razvijejo in uporabljajo v okviru zakonodaje držav članic, vključevati vgrajeno in privzeto varstvo podatkov.
- (6) Direktiva 2009/103/ES trenutno določa različne referenčne datume za redni ponovni izračun minimalnih zneskov kritja v različnih državah članicah, kar vodi do različnih minimalnih zneskov kritja, odvisno od države članice. Da bi zagotovili enako minimalno varstvo oškodovancev v celotni Uniji, bi bilo treba minimalne vsote uskladiti in uvesti enotno klavzulo o pregledu, pri čemer bi se kot merilo uporabila harmonizirani indeks cen življenjskih potrebščin, ki ga objavlja Eurostat, ter postopkovna pravila, ki urejajo takšen pregled in s katerimi se določi enotni časovni okvir.
- (7) Za uspešno in učinkovito varstvo žrtev prometnih nesreč morajo te žrtve vedno dobiti odškodnino za svoje telesne poškodbe ali za materialno škodo ne glede na to, ali je zavarovalnica odgovorne osebe solventna ali ne. Zato bi morale države članice ustanoviti ali imenovati organ, ki zagotovi prvotno nadomestilo oškodovancem, ki običajno prebivajo na njihovem ozemlju, in ki ima pravico zahtevati povračilo tega nadomestila od organa, ki je bil za isti namen ustanovljen ali imenovan v državi članici sedeža zavarovalnice, ki je izdala plico za vozilo odgovorne osebe. Da pa bi

¹⁷ Sodba Sodišča z dne 28. novembra 2017 v zadevi Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Sodba Sodišča z dne 20. decembra 2017 v zadevi Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).

se izognili vzporednim zahtevkom, se žrtvam prometnih nesreč ne bi smelo dovoliti, da vložijo zahtevek za odškodnino pri tem organu, če so že vložili svoj zahtevek pri zadevni zavarovalnici ali sprožili sodni postopek proti njej, zahtevek pa je še vedno v obravnavi in sodni postopek še ni končan.

- (8) Preverjanje pristnosti podatkov o škodnem dogajanju imetnikov polic, ki želijo skleniti nove zavarovalne pogodbe z zavarovalnicami, bi moralo biti preprosto, da bi olajšali priznavanje takega škodnega dogajanja ob sklenitvi nove zavarovalne police. Da bi poenostavili preverjanje in potrjevanje pristnosti izjav o škodnem dogajanju, je pomembno, da sta vsebina in oblika izjave o takem škodnem dogajanju enaki v vseh državah članicah. Poleg tega zavarovalnice, ki upoštevajo izjave o škodnem dogajanju pri določitvi premij avtomobilskega zavarovanja, ne bi smele diskriminirati na podlagi državljanstva ali zgolj na podlagi predhodne države članice prebivališča imetnika police. Da bi države članice lahko preverile, kako zavarovalnice obravnavajo izjave o škodnem dogajanju, bi morale zavarovalnice objaviti svoje politike v zvezi z uporabo izjav o škodnem dogajanju pri izračunu premij.
- (9) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z vsebino in obliko izjav o škodnem dogajanju. Navedena izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁰.
- (10) Da bi zagotovili, da minimalne vsote ostanejo skladne z spreminjajočimi se gospodarskimi razmerami (in se sčasoma ne znižajo), bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s prilagoditvijo teh minimalnih zneskov kritja zavarovanja avtomobilske odgovornosti, da se upošteva spreminjajoča se gospodarska realnost, ter za opredelitev postopkovnih nalog in postopkovnih obveznosti organov, ki so ustanovljeni za zagotovitev odškodnine ali ki jim je zaupana naloga zagotavljanja odškodnine v skladu s členom 10a, v zvezi s povračilom. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (11) V okviru ocene delovanja Direktive bi morala Evropska komisija spremljati uporabo Direktive ob upoštevanju števila žrtev, obsega nezaključenih zahtevkov zaradi zamud pri plačilih v čezmejnih primerih insolventnosti, višine minimalnih zneskov kritja v državah članicah, obsega škodnih zahtevkov zaradi vožnje brez obveznega avtomobilskega zavarovanja v čezmejnem prometu in števila pritožb v zvezi z izjavami o škodnem dogajanju.
- (12) Ker ciljev te direktive, namreč zagotovitve enakega minimalnega varstva žrtev prometnih nesreč v Uniji in zagotovitve varstva žrtev v primeru insolventnosti zavarovalnic, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovih učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti

²⁰ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

- (13) Države članice so se v skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitvenih dokumentih²¹ zavezale, da bodo uradnemu obvestilu o ukrepih za prenos v upravičenih primerih priložile enega ali več dokumentov, v katerih bo pojasnjeno razmerje med sestavnimi elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takšnih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.
- (14) Direktivo 2009/103/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2009/103/ES se spremeni:

- (1) v členu 1 se vstavi naslednja točka 1a:

„1a. ‚uporaba vozila‘ pomeni vsako uporabo takega vozila, ki se običajno uporablja kot prevozno sredstvo, ki je skladna z običajno funkcijo tega vozila, ne glede na značilnosti vozila in ne glede na zemljišče, na katerem se motorno vozilo uporablja, in ne glede na to, ali vozilo miruje ali se premika;“;

- (2) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Preverjanje zavarovanja

1. Države članice se vzdržijo preverjanj zavarovanja civilne odgovornosti v zvezi z vozili, ki se običajno nahajajo na ozemlju druge države članice, ter v zvezi z vozili, ki se običajno nahajajo na ozemlju tretje države in na njihovo ozemlje vstopajo iz ozemlja druge države članice.

Vendar lahko opravljajo taka preverjanja zavarovanja pod pogojem, da so ta preverjanja nediskriminatorna, potrebna in sorazmerna za doseg zastavljenega cilja ter da

- a) se izvajajo kot del nadzora, ki ni usmerjen izključno v preverjanje zavarovanj, ali
- b) so del splošnega sistema pregledov na nacionalnem ozemlju in ne zahtevajo ustavitve vozila.

2. Na podlagi zakonodaje države članice, ki velja za upravljavca, se lahko osebni podatki po potrebi obdelajo za namene boja proti vožnji brez obveznega avtomobilskega zavarovanja z vozili, s katerimi se vozi v državah članicah, ki niso države, kjer se vozilo običajno nahaja, kot je določeno v členu 1. Ta zakon je skladen z Uredbo (EU) 2016/679* in določa tudi ustrezne ukrepe za zaščito pravic in svoboščin ter pravnih interesov posameznika, na katerega se nanašajo osebni podatki.

²¹ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

* Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1)“;

(3) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„1. Brez poseganja v višja jamstva, ki jih lahko določijo države članice, vsaka država članica zahteva, da je zavarovanje iz člena 3 obvezno za naslednje minimalne vsote:

- (a) za telesne poškodbe: 6 070 000 EUR na nesrečo, ne glede na število žrtev ali 1 220 000 EUR na žrtev;
- (b) za materialno škodo: 1 220 000 EUR na zahtevek, ne glede na število žrtev.

Za države članice, ki niso sprejele eura, se minimalne vsote pretvorijo v njihovo nacionalno valuto z uporabo menjalnega tečaja na dan [Urad za publikacije – navedite datum začetka veljavnosti te direktive], objavljen v Uradnem listu Evropske unije.

2. Komisija vsakih pet let od [datum začetka veljavnosti te direktive] pregleda vsote iz odstavka 1 v skladu s harmoniziranim indeksom cen življenjskih potrebščin, določenim v skladu z Uredbo (EU) 2016/792 Evropskega parlamenta in Sveta **.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 28b v zvezi s prilagoditvijo navedenih zneskov harmoniziranemu indeksu cen življenjskih potrebščin v šestih mesecih po koncu vsakega petletnega obdobja.

Za države članice, ki niso sprejele eura, se minimalne vsote pretvorijo v njihovo nacionalno valuto z uporabo menjalnega tečaja na dan izračuna novih minimalnih vsot in kot je objavljen v Uradnem listu Evropske unije.“

** Uredba (EU) 2016/792 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o harmoniziranih indeksih cen življenjskih potrebščin in harmoniziranem indeksu cen stanovanjskih nepremičnin ter razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 2494/95 (UL L 135, 24.5.2016, str. 11).;

(4) vstavi se naslednji člen 10 a:

„Člen 10a

Varstvo oškodovancev v primeru insolventnosti zavarovalnice ali pomanjkanja sodelovanja zavarovalnice

1. Države članice ustanovijo ali pooblastijo organ, da oškodovancem, ki običajno prebivajo na njihovem ozemlju, zagotovi odškodnino vsaj do omejitev obveznosti zavarovanja iz člena 9(1) za telesne poškodbe ali materialno škodo, ki jo povzroči vozilo, zavarovano pri zavarovalnici, v katerem koli od naslednjih primerov:

- (a) zavarovalnica je v stečajnem postopku;
- (b) zavarovalnica je v postopku prenehanja, kot je opredeljen v členu 268(d) Direktive 2009/138/ES Evropskega parlamenta in Sveta***;

- (c) zavarovalnica ali njen pooblaščenec za obravnavo odškodninskih zahtevkov ni predložil utemeljenega odgovora na odškodninski zahtevek v treh mesecih po datumu, na katerega je oškodovanec vložil svoj zahtevek do navedene zavarovalnice.
2. Oškodovanci ne smejo vložiti zahtevka pri organu iz odstavka 1, če so vložili zahtevek neposredno pri zavarovalnici ali sprožili sodni postopek neposredno proti njej in ta zahtevek še ni rešen ali sodni postopek še ni zaključen.
3. Organ iz odstavka 1 na zahtevek odgovori v dveh mesecih po datumu, na katerega je oškodovanec vložil odškodninski zahtevek.
4. Če je oškodovanec rezident druge države članice, ki ni država članica, v kateri ima sedež zavarovalnica iz odstavka 1, ima organ iz odstavka 1, ki je plačal odškodnino oškodovancu v njegovi državi članici prebivališča, pravico, da od organa iz odstavka 1 v državi članici, v kateri ima sedež zavarovalnica, ki je izdala polico odgovorne osebe, zahteva povračilo zneska plačane odškodnine.
5. Odstavki 1 do 4 ne vplivajo na:
- (a) pravico držav članic, da odškodnino, ki jo plača organ iz odstavka 1, štejejo za subsidiarno ali nesubsidiarno;
- (b) pravico držav članic, da predvidijo poravnavo zahtevkov v zvezi z isto nesrečo med:
- (i) organom iz odstavka 1;
- (ii) osebo ali osebami, odgovornimi za nesrečo;
- (iii) drugimi zavarovalnicami ali organi socialne varnosti, ki so dolžni plačati odškodnino oškodovancu.
6. Države članice organu iz odstavka 1 ne dovolijo, da bi plačilo odškodnine pogojeval s kakršnimi koli zahtevami, razen s tistimi, ki so opredeljene v tej direktivi, še zlasti z zahtevo, da bi moral oškodovanec dokazati, da je odgovorna oseba plačilno nesposobna ali da noče plačati.
7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s postopkom iz člena 28b, da se opredelijo postopkovne naloge in postopkovne obveznosti organov, ustanovljenih ali pooblaščenih v skladu s členom 10a, v zvezi s povračilom.“

*** Direktiva 2009/138/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2009 o začetku opravljanja in opravljanju dejavnosti zavarovanja in pozavarovanja (Solventnost II) (UL L 335, 17.12.2009, str. 1).“;

- (5) člen 16 se spremeni:
- (a) na koncu drugega pododstavka se doda naslednji stavek:
- „V ta namen uporabi obrazec za izjavo o škodnem dogajanju.“;
- (b) dodata se naslednja pododstavka:
- „Države članice zagotovijo, da zavarovalnice ali organi iz drugega pododstavka pri upoštevanju izjav o škodnem dogajanju, ki jih izdajo druge zavarovalnice ali drugi organi iz drugega pododstavka, imetnikov polic ne obravnavajo na diskriminatoren način ali da ne zaračunavajo dodatka pri

premiji zaradi njihovega državljanstva ali zgolj na podlagi predhodne države članice njihovega prebivališča.

Države članice zagotovijo, da zavarovalnice objavijo svoje politike v zvezi z uporabo izjav o škodnem dogajanju pri izračunu premij.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov v skladu s členom 28a(2), ki določajo vsebino in obliko izjave o škodnem dogajanju iz drugega pododstavka. Ta izjava vsebuje informacije o vsem naslednjem:

- (a) identiteti zavarovalnice, ki je izdala izjavo o škodnem dogajanju;
- (b) identiteti imetnika police;
- (c) zavarovanem vozilu;
- (d) obdobju kritja zavarovanega vozila;
- (e) številu in vrednosti prijavljenih zahtevkov tretjih oseb v obdobju, ki ga zajema izjava o škodnem dogajanju.“;

(6) vstavijo se naslednji členi 28a, 28b in 28c:

„Člen 28a

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Evropski odbor za zavarovanja in poklicne pokojnine, ustanovljen s Sklepom Komisije 2004/9/ES****. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta*****.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 28b

Izvajanje delegiranih pooblastil

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se na Komisijo prenese pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 9(2) in 10a(7) se na Komisijo prenese za nedoločen čas od datuma iz člena 30.

3. Prenos pooblastila iz členov 9(2) in 10a(7) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 9(2) in 10a(7), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v dveh mesecih od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 28c

Ocena

Ocena te direktive se izvede najpozneje sedem let po njenem prenosu. Komisija zaključke ocene skupaj s svojimi pripombami pošlje Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru.

**** Sklep Komisije 2004/9/ES z dne 5. novembra 2003 o ustanovitvi Evropskega odbora za zavarovanja in poklicne pokojnine (UL L 3, 7.1.2004, str. 34).

***** Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“

Člen 2

Prenos

Države članice najpozneje do [Urad za publikacije: vstavite datum 12 mesecev po začetku veljavnosti] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji nemudoma sporočijo besedila navedenih predpisov.

Navedene predpise uporabljajo od [Urad za publikacije: vstavite datum 12 mesecev po začetku veljavnosti].

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik