



Bruksela, dnia 24.5.2018 r.
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych jest podstawowym instrumentem prawnym, który leży u podstaw sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku. Umożliwia obywatelom UE podróżującym swoimi pojazdami w celach zawodowych i turystycznych płynne przekraczanie granic wewnętrznych UE. Po opłaceniu pojedynczej składki obywatele UE mogą podróżować po terenie całej Unii bez konieczności zakupu dodatkowego ubezpieczenia i dlatego też dyrektywa ma na celu osiągnięcie wysokiego poziomu zbieżności pod względem ochrony potencjalnych poszkodowanych w wypadkach drogowych. Dyrektywa ma także zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania strefy Schengen.

Pierwszą unijną dyrektywę w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych¹ przyjęto w 1972 r., mając na celu ochronę poszkodowanych w wypadkach drogowych (obejmujących element transgraniczny lub nieobejmujących takiego elementu) oraz ułatwienie swobodnego przepływu pojazdów mechanicznych między państwami członkowskimi. Podstawę unijnych przepisów dotyczących ubezpieczenia komunikacyjnego stanowi Międzynarodowy System Zielonej Karty, czyli niebędące częścią porządku prawnego UE porozumienie zawarte między 48 państwami, lecz zakres przepisów unijnych jest znacznie szerszy. Od 1972 r. przyjęto pięć dyrektyw w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych, stopniowo wzmacniając dyrektywę i rozszerzając jej przepisy; połączono je w dyrektywę 2009/103/WE (zwanej dalej „dyrektywą”). Główne elementy dyrektywy obejmują:

- obowiązek objęcia pojazdów mechanicznych polisą ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej ważną na całym terytorium UE za pojedynczą składkę;
- obowiązkowe minimalne sumy gwarancyjne, które muszą być zagwarantowane w ramach przedmiotowych polis ubezpieczeniowych (państwa członkowskie mogą wymagać wyższej sumy gwarancyjnej na szczeblu krajowym);
- zakaz prowadzenia przez państwa członkowskie systematycznych kontroli ubezpieczeń pojazdów normalnie przebywających w innym państwie członkowskim;
- obowiązek utworzenia przez państwa członkowskie funduszy gwarancyjnych odpowiedzialnych za wypłatę odszkodowań poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez pojazdy nieubezpieczone lub nieustalone;
- ochronę poszkodowanych w wypadkach drogowych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie zamieszkania („odwiedzający poszkodowani”);
- prawo ubezpieczającego do otrzymania od swojego ubezpieczyciela oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia za ostatnie pięć lat.

W celu przeprowadzenia oceny skuteczności, efektywności i spójności przepisów dotyczących ubezpieczenia komunikacyjnego Komisja zapowiedziała w swoim programie

¹ Dyrektywa Rady 72/166/WE z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności.

prac na 2016 r. ocenę dyrektywy². Z oceny wynika, że większość elementów dyrektywy pozostaje adekwatna do wyznaczonych celów, lecz należałoby wprowadzić pewne zmiany w konkretnych obszarach.

Ponadto w planie działania w sprawie detalicznych usług finansowych z marca 2017 r.³ Komisja zapowiedziała, że w następstwie przeprowadzonej oceny niezwłocznie podejmie decyzję co do możliwych zmian w dyrektywie mających na celu zwiększenie ochrony ofiar wypadków drogowych, w sytuacji gdy ubezpieczyciel jest niewypłacalny, oraz ułatwienie uznawania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia, szczególnie w kontekście transgranicznym. W niniejszym wniosku odniesiono się do tych dwóch kwestii, a także do trzech innych kwestii wskazanych w ocenie: kontroli ubezpieczenia mających zwalczać przypadki prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych, harmonizacji minimalnych sum gwarancyjnych i zakresu stosowania dyrektywy.

1) Niewypłacalność ubezpieczyciela

Zgodnie z dyrektywą w każdym państwie członkowskim należy ustanowić organy odszkodowawcze, których zadaniem jest pokrywanie kosztów wynikających z wypadków spowodowanych przez pojazdy nieubezpieczone lub nieustalone. Obecnie takie organy nie mają jednak obowiązku pokrywania kosztów wynikających z roszczeń powstałych w przypadku, gdy ubezpieczyciel komunikacyjny strony odpowiedzialnej jest niewypłacalny. Oznacza to, że jeżeli w prawie krajowym nie przewidziano żadnego specjalnego systemu ochrony, poszkodowani w wypadkach spowodowanych przez pojazdy ubezpieczone przez niewypłacalnego ubezpieczyciela mogą pozostać bez odszkodowania.

Z wypadkiem, w którym uczestniczy strona odpowiedzialna ubezpieczona przez niewypłacalnego ubezpieczyciela, wiążą się dwa główne problemy. Nie zawsze jest jasne, kto – o ile ktokolwiek – jest odpowiedzialny za wypłatę wstępnego odszkodowania na rzecz poszkodowanego (tzw. „front office”). Po drugie, nie jest jasne, kto ponosi ostateczną odpowiedzialność finansową z tytułu roszczenia (tzw. „back office”). Kwestie te są szczególnie istotne, gdy ubezpieczyciel świadczy transgraniczne usługi ubezpieczeniowe w ramach swobody świadczenia usług. W wielu tego rodzaju przypadkach niewypłacalności, które miały niedawno miejsce, wystąpiły opóźnienia w wypłacie odszkodowania na rzecz poszkodowanych w wypadkach drogowych spowodowanych przez osoby posiadające polisę wydaną przez niewypłacalnego ubezpieczyciela, natomiast odpowiedzialnych za wypłatę odszkodowania oraz jego wysokość ustalano w krajowych postępowaniach sądowych.

2) Przebieg ubezpieczenia

W planie działania w sprawie detalicznych usług finansowych⁴ określono możliwe działanie w obszarze oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia, z myślą o obywatelach w ruchu transgranicznym. W obowiązującej dyrektywie określono, że aby ułatwić zmianę ubezpieczyciela, państwa członkowskie muszą zapewnić ubezpieczającemu prawo do wystąpienia o oświadczenie o przebiegu ubezpieczenia za okres ostatnich pięciu lat. Ubezpieczyciele nie są jednak zobowiązani uwzględniać takie oświadczenia przy wyliczaniu wysokości składek. W ramach oceny wykazano, że ubezpieczyciele często ignorują takie oświadczenia, szczególnie gdy zostały one wydane przez ubezpieczyciela w innym państwie

² Zob. wstępna ocena skutków z dnia 24 lipca 2017 r. dostępna [tutaj](#). Zakończenie oceny przesunięto na 2017 r., aby poczekać na wyrok TSUE w sprawie „Andrade”, wydany w dniu 28 listopada 2017 r., oraz wyrok TSUE w sprawie „Torreiro”, wydany w dniu 20 grudnia 2017 r.

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

⁴ Zob. przypis 3.

członkowskim, a niekiedy kwestionują ich autentyczność. Aby ułatwić ubezpieczycielom ustalanie autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia, korzystne jest ujednoczenie ich treści i formatu w całej UE. Ponadto jeżeli ubezpieczyciele uwzględniają przebieg ubezpieczenia do celów określenia wysokości składek, nie powinni stosować rozróżnienia ze względu na narodowość lub wyłącznie w oparciu o poprzednie państwo członkowskie zamieszkania ubezpieczającego.

3) Ryzyko związane z prowadzeniem pojazdów nieubezpieczonych

Według Stowarzyszenia Europejskich Administracji ds. Rejestracji Pojazdów i Kierowców (EREG⁵) prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych, tj. będących w obiegu pojazdów mechanicznych nieposiadających obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej, stanowi coraz większy problem w UE. Oszacowano, że koszt roszczeń z tego tytułu za 2011 r. dla całej UE wyniósł 870 mln EUR.

Prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych wpływa negatywnie na szereg zainteresowanych stron, w tym na poszkodowanych w wypadkach, ubezpieczycieli, fundusze gwarancyjne i ubezpieczających posiadających polisę ubezpieczenia komunikacyjnego.

Prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych stanowi problem zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim. Art. 3 dyrektywy stanowi, że każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium. Chociaż w dyrektywie nie wskazano, jakie konkretnie środki należy zastosować, państwa członkowskie są zobowiązane do podjęcia skutecznych działań w celu ograniczenia ryzyka związanego z prowadzeniem pojazdów nieubezpieczonych. Mogą one prowadzić systematyczne weryfikacje ubezpieczeń komunikacyjnych od odpowiedzialności cywilnej zarejestrowanych pojazdów na szczeblu krajowym, wprowadzić kontrole drogowe i ustanowić skuteczne kary nakładane na właścicieli pojazdów nieubezpieczonych.

Prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych ma wymiar unijny, gdyż pojazdy nieubezpieczone poruszają się nie tylko po państwach członkowskich, w których są zarejestrowane, lecz również po innych państwach członkowskich. W art. 4 dyrektywy zakazano jednak prowadzenia kontroli ubezpieczenia pojazdów, które normalnie przebywają w innym państwie członkowskim, gdyż mogą one stanowić utrudnienie dla swobodnego przepływu pojazdów (i pośrednio osób) na rynku wewnętrznym.

W art. 4 obowiązującej dyrektywy zakazano prowadzenia wszelkich systematycznych kontroli ubezpieczenia pojazdów normalnie przebywających w innym państwie członkowskim, w tym kontroli, które nie wymagają zatrzymywania pojazdu. Rozwój określonych nowych technologii (technologia rozpoznawania tablic rejestracyjnych) umożliwia jednak prowadzenie kontroli bez hamowania ruchu pojazdów, nie zakłócając swobodnego przepływu osób i pojazdów. W związku z tym we wniosku przewidziano możliwość weryfikacji ubezpieczenia pojazdów, w przypadku gdy kontrole stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa, nie są dyskryminacyjne i nie wymagają zatrzymywania pojazdu, a także są konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia zakładanego celu.

Dodatkowo taka weryfikacja ubezpieczenia pojazdów wjeżdżających na terytorium kraju wymaga wymiany danych między państwami członkowskimi; w takim przypadku konieczna jest ochrona praw, wolności i uzasadnionego interesu osób, których te dane dotyczą. Przepisy

⁵ EREG, grupa tematyczna XI ds. przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów nieubezpieczonych, dnia 8 kwietnia 2013 r., <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

ogólnego rozporządzenia UE o ochronie danych⁶ mają zastosowanie do przetwarzania danych osobowych do celów przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów nieubezpieczonych. Przepisy krajowe musiałyby być zgodne z warunkami i wymogami określonymi w przedmiotowym rozporządzeniu, w szczególności w celu zapewnienia, aby dane osobowe były przetwarzane zgodnie z prawem oraz w sposób rzetelny i przejrzysty oraz były gromadzone do określonych wyraźnych i uzasadnionych celów, oraz zagwarantowania, że gromadzenie danych przebiega w oparciu o odpowiednią podstawę prawną dotyczącą ich przetwarzania, jest zgodne z odpowiednimi wymogami w zakresie bezpieczeństwa i poufności określonymi w ogólnym rozporządzeniu UE o ochronie danych i ma miejsce z poszanowaniem zasad konieczności, proporcjonalności, ograniczenia celu i proporcjonalnego okresu przechowywania danych. Ponadto uwzględnienie ochrony danych osobowych już w fazie projektowania i domyślna ochrona danych powinny być wbudowane we wszystkie systemy przetwarzania danych opracowywane i stosowane w ramach ustawodawstwa państw członkowskich. W przypadku wszystkich operacji obejmujących przetwarzanie danych, w tym operacji związanych ze współpracą administracyjną i wzajemną pomocą udzielaną sobie przez właściwe organy państw członkowskich, należy zapewnić zgodność z przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych określonymi w ogólnym rozporządzeniu UE o ochronie danych oraz z odpowiednimi przepisami krajowymi.

4) Minimalne sumy gwarancyjne

W art. 9 dyrektywy określono minimalne obowiązkowe sumy gwarancyjne, do wysokości których należy zapewnić odszkodowanie w ramach polisy ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej. Celem takich kwot minimalnych jest zapewnienie poszkodowanym w wypadkach drogowych wystarczającego poziomu minimalnej ochrony w całej UE w przypadku szkód na osobie i szkód materialnych, niezależnie od kategorii pojazdu. Chociaż dyrektywa ma na celu ustanowienie takich samych minimalnych sum gwarancyjnych we wszystkich państwach członkowskich UE, obecnie w 13 państwach członkowskich obowiązujące kwoty minimalne są jednak niższe niż wyższe kwoty określone w dyrektywie. Wynika to z okresów przejściowych przewidzianych w art. 1 ust. 2 dyrektywy 84/5/EWG, zmienionej dyrektywą 2005/14/WE, które pozwalają niektórym państwom członkowskim na odroczenie momentu wprowadzenia pełnych kwot minimalnych. Ponieważ jednak w odniesieniu do poszczególnych państw członkowskich obowiązują różne daty odniesienia na potrzeby okresowego przeliczania kwot minimalnych, występuje luka między tymi 13 państwami członkowskimi, które skorzystały z okresów przejściowych, a wszystkimi pozostałymi państwami członkowskimi. Sytuacja taka wynika z tego, że chociaż okresy przejściowe w międzyczasie wygasły, odpowiednie daty końca okresów przejściowych nadal stosuje się jako daty odniesienia na potrzeby prowadzonej co pięć lat waloryzacji wspomnianych kwot o wskaźnik inflacji. W związku z tym kwoty minimalne nadal nie są takie same we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą wymagać na poziomie krajowym, aby sumy gwarancyjne w polisach ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej były wyższe niż kwoty minimalne ustanowione dyrektywą, lecz większość spośród 13 państw członkowskich stosujących niższe kwoty obowiązkowe nie wymaga wprowadzenia wyższych sum gwarancyjnych.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

5) Zakres stosowania dyrektywy

W licznych wyrokach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, głównie w wyrokach w sprawie „Vnuk”, „Andrade” i „Torreiro”⁷, doprecyzowano zakres stosowania dyrektywy. W wyroku w sprawie Vnuk z września 2014 r. sprecyzowano, że zakresem obowiązku posiadania ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w art. 3 dyrektywy, objęte są wszelkie działania zgodne z „normalną funkcją” pojazdu, niezależnie od miejsca użytkowania tego pojazdu. W wyroku w sprawie Rodrigues de Andrade z dnia 28 listopada 2017 r. wyjaśniono, że ubezpieczeniem komunikacyjnym od odpowiedzialności cywilnej powinno być objęte normalne wykorzystanie pojazdu w charakterze środka transportu i niezależnie od terenu, wyłączając wypadki zaistniałe wówczas, gdy pojazd był wykorzystywany wyłącznie do celów rolniczych. We wspomnianych wyrokach doprecyzowano, że pojazdy mechaniczne mają normalnie służyć jako środki transportu, niezależnie od swych cech, oraz że ruch takich pojazdów obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu w charakterze środka transportu, niezależnie od terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany, oraz niezależnie od tego, czy pojazd jest nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu. W wyroku wyraźnie wskazano, że wypadki spowodowane podczas normalnego wykorzystywania pojazdu do celów transportu, w tym wykorzystywania go na terenie prywatnym, są objęte zakresem stosowania dyrektywy.

W związku z tym, aby zapewnić pewność i jasność prawa, w oparciu o niniejszy wniosek orzecznictwo Trybunału włączono do prawodawstwa UE. Zapewni to jednolite wdrażanie orzecznictwa Trybunału do prawa krajowego.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowane zmiany są spójne z ogólnymi celami dyrektywy, a mianowicie zapewnieniem wysokiego poziomu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych i ułatwianiem swobodnego przepływu osób i pojazdów w obrębie UE. Spowodują również wzrost zaufania na jednolitym rynku w odniesieniu do ubezpieczeń komunikacyjnych dzięki zwiększeniu pewności prawa związanej z transgraniczną sprzedażą ubezpieczeń komunikacyjnych w ramach swobody świadczenia usług, co ograniczy ryzyko wynikające z potencjalnej niewypłacalności ubezpieczyciela pojazdu mechanicznego. Rynek wewnętrzny ubezpieczeń komunikacyjnych jest również niezwykle istotny dla zakładów ubezpieczeń, ponieważ ubezpieczenia komunikacyjne stanowią znaczną część unijnego rynku ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie. Wzmocnienie i skonsolidowanie rynku wewnętrznego w tym obszarze powinno zatem stanowić główny cel działania Unii w dziedzinie usług finansowych.

W szczególności zaproponowana zmiana dotycząca niewypłacalności ubezpieczyciela stanowi uzupełnienie przepisów art. 10, który przewiduje ochronę poszkodowanych w wypadkach z udziałem pojazdów nieubezpieczonych i nieustalonych. Dzięki zmianie art. 4 dyrektywy państwa członkowskie mają większe możliwości zapewnienia zgodności z ujętym w dyrektywie obowiązkiem ubezpieczenia, przy jednoczesnym zachowaniu swobodnego przepływu osób i pojazdów. Ponadto zmiana art. 9 dotycząca minimalnych sum gwarancyjnych zapewnia taką samą minimalną ochronę we wszystkich państwach członkowskich. Zmiana dotycząca oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia stanowi uzupełnienie istniejących wymogów określonych w art. 16 i zapewnia łatwiejsze ustalenie autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia i równe traktowanie ubezpieczających.

⁷ Wyrok w sprawie Vnuk (C-162/13), wyrok w sprawie Rodrigues de Andrade (C-514/16), wyrok w sprawie Torreiro (C-334/16).

Ponadto uwzględnienie orzecznictwa Trybunału służy doprecyzowaniu zakresu stosowania dyrektywy.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek wspiera swobodny przepływ osób i swobodny przepływ towarów, stanowiące podstawowe wolności Unii Europejskiej. Jest on również spójny z zasadami rynku wewnętrznego, zapewniając ubezpieczycielom swobodę świadczenia usług i swobodę przedsiębiorczości. Na przykład większe prawa w odniesieniu do oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia ułatwią swobodny przepływ osób, a przepisy dotyczące niewypłacalności ubezpieczycieli zwiększą zaufanie obywateli do transgranicznej sprzedaży ubezpieczeń komunikacyjnych.

Wniosek jest również spójny z ogólnym rozporządzeniem UE o ochronie danych⁸, zapewniając odpowiednie gromadzenie i przetwarzanie danych na potrzeby dopuszczalnego w ramach dyrektywy egzekwowania prawa.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną wniosku wprowadzającego zmiany w dyrektywie jest art. 114 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) umożliwiający przyjęcie środków służących zbliżeniu przepisów krajowych, których celem jest ustanowienie i funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Proponowane zmiany mają na celu dalszą eliminację niektórych bezpośrednich i pośrednich przeszkód dla właściwego funkcjonowania i utworzenia zintegrowanego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, ułatwienie swobodnego przepływu pojazdów między państwami członkowskimi i zagwarantowanie porównywalnego traktowania niezależnie od miejsca wypadku w UE. Przyczynią się one do wzmocnienia jednolitego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, zapewniając, aby ubezpieczający i potencjalni poszkodowani mieli pewność, że otrzymają pełne odszkodowanie nawet w przypadku niewypłacalności ubezpieczyciela komunikacyjnego mającego siedzibę w innym państwie członkowskim.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Zgodnie z art. 4 TFUE działania UE podejmowane w celu urzeczywistnienia rynku wewnętrznego należy oceniać w świetle zasady pomocniczości określonej w art. 5 ust. 3 TUE.

W tym kontekście przypomina się, że dyrektywa chroni poszkodowanych w wypadkach, które miały miejsce w państwach członkowskich UE innych niż ich państwa członkowskie zamieszkania, oraz obywateli danego państwa poszkodowanych w wypadku spowodowanym przez kierowcę z innego państwa członkowskiego. Środki przewidziane w niniejszym wniosku można wprowadzić wyłącznie na poziomie unijnym, gdyż dotyczą one ubezpieczycieli świadczących usługi transgraniczne, ubezpieczających posiadających polisę ubezpieczenia komunikacyjnego przemieszczających się między państwami członkowskimi i transgranicznych kontroli ubezpieczenia pojazdów.

Wyplata odszkodowania poszkodowanym w wypadkach drogowych w przypadku niewypłacalności ubezpieczycieli wywierającej skutki w wymiarze transgranicznym ma pierwszorzędne znaczenie dla sprawnego funkcjonowania jednolitego rynku. Nieskoordynowane działania przybierające postać dobrowolnych ram i porozumień między

⁸ Zob. przypis 6.

krajowymi biurami ubezpieczeń komunikacyjnych nie dają gwarancji wypłaty poszkodowanym należytego odszkodowania i równego rozłożenia ryzyka między państwa członkowskie. Równych warunków we wszystkich państwach członkowskich w zakresie minimalnych sum gwarancyjnych zapewniających jednakową minimalną ochronę poszkodowanych w wypadkach drogowych w całej UE nie da się zapewnić poprzez nieskoordynowane działania podejmowane przez poszczególne państwa członkowskie. Działania na szczeblu krajowym nie są wystarczające do tego, by rozwiązać problem prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych w przypadku ruchu transgranicznego. Ponadto zapewnienie ochrony poszkodowanych w wypadkach, w sytuacji gdy ubezpieczyciel świadczący transgraniczne usługi jest niewypłacalny, jest możliwe wyłącznie na poziomie unijnym. Jednolity zakres stosowania dyrektywy można osiągnąć wyłącznie poprzez działania na szczeblu unijnym. Ponadto nieskoordynowane działania nie są w stanie zapewnić, aby ubezpieczyciele w jednakowy sposób traktowali oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia przedkładane przez potencjalnych ubezpieczających przemieszczających się między państwami.

- **Proporcjonalność**

We wniosku w pełni uwzględniono zasadę proporcjonalności, zgodnie z którą działania UE nie powinny wykraczać poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów Traktatów. Dokonano starannej oceny wybranych wariantów strategicznych i opracowano je w taki sposób, aby uzyskać właściwą równowagę między interesem publicznym (w szczególności koniecznością ograniczenia przypadków prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych i zapewnienia równego minimalnego poziomu ochrony poszkodowanych) a potencjalnymi kosztami ponoszonymi przez organy publiczne, ubezpieczycieli i ubezpieczających, tak aby zapewnić opłacalność proponowanych środków.

- **Wybór instrumentu**

Art. 114 TFUE pozwala na przyjęcie aktów w postaci rozporządzenia lub dyrektywy. Wybrano dyrektywę, gdyż akt prawny, do którego odnoszą się zmiany będące przedmiotem niniejszego wniosku, również jest dyrektywą.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post* / kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Aby dokonać oceny skuteczności i efektywności funkcjonowania dyrektywy, przeprowadzono ocenę obejmującą konsultacje publiczne, które odbyły się w dniach 28 lipca – 20 października 2017 r.⁹

Wyniki konsultacji publicznych wykazały wysoki poziom zadowolenia zainteresowanych stron z funkcjonowania większości elementów dyrektywy. Inicjatywa UE mająca zapewnić szybką wypłatę odszkodowań poszkodowanym w wypadkach w przypadku niewypłacalności ubezpieczyciela komunikacyjnego, szczególnie w kontekście transgranicznym, zyskała szerokie poparcie zainteresowanych stron należących do wszystkich kategorii. Większość zainteresowanych stron popiera wariant, zgodnie z którym ostateczna odpowiedzialność finansowa spoczywałaby w takich przypadkach na państwie członkowskim siedziby danego ubezpieczyciela komunikacyjnego, przy czym wstępną odpowiedzialność ponosiłoby państwo

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

członkowskie zamieszkania osoby poszkodowanej, co ma zapewnić szybką wypłatę odszkodowania.

Zainteresowane strony nie sprzeciwiały się harmonizacji minimalnej sumy gwarancyjnej w odniesieniu do ubezpieczenia komunikacyjnego do wyższego poziomu, który stosuje się już w 15 państwach członkowskich. Niektóre organizacje konsumenckie poparły stosowanie zróżnicowanego wyższego poziomu obowiązkowej ochrony w odniesieniu do większych pojazdów takich jak samochody ciężarowe i autokary, lecz sprzeciw wobec tego pomysłu wyraziły sektor ubezpieczeń oraz przedsiębiorstwa przewozowe i autokarowe, twierdząc, że nie ma dowodów na jego uzasadnienie oraz że działanie to spowoduje wzrost kosztów ubezpieczenia, które zostałyby przeniesione na konsumentów końcowych (tym bardziej, że wypadek, w którym bierze udział autokar przewożący wielu pasażerów, może być również spowodowany przez mniejszy pojazd).

Jeżeli chodzi o uznawanie oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przez nowego ubezpieczyciela, szczególnie w nowym państwie członkowskim, wielu poszczególnych obywateli odniosło się do swoich negatywnych doświadczeń w tym względzie i wezwało do interwencji w celu zapewnienia, aby obywatele przenoszący się za granicę nie byli traktowani przez ubezpieczycieli inaczej niż zwykli mieszkańcy danego państwa członkowskiego pod względem uznawania ich oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia. Sektor ubezpieczeń sprzeciwił się nałożeniu na ubezpieczycieli wiążących zobowiązań w tym względzie, twierdząc, że są one nieproporcjonalne.

Jeżeli chodzi o prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych, sprzeciwu nie wywołało dopuszczenie nieuciążliwych kontroli ubezpieczeń z zastosowaniem technologii rozpoznawania tablic rejestracyjnych, które to kontrole nie wymagają zatrzymywania pojazdów.

Ponadto z szerokim poparciem spotkało się doprecyzowanie zakresu stosowania dyrektywy w świetle nowego orzecznictwa Trybunału. Zainteresowane strony z sektora sportów motorowych zwróciły się o wyłączenie tego sektora z zakresu stosowania dyrektywy.

Wniosek opracowano również na podstawie wyników:

- konsultacji publicznych (prowadzonych od dnia 30 września 2015 r. do dnia 31 stycznia 2016 r.) w ramach zaproszenia do zgłaszania uwag w sprawie ram regulacyjnych UE dotyczących usług finansowych, w których zachęcano do przekazywania uwag i dowodów empirycznych dotyczących korzyści, niezamierzonych skutków, zgodności i spójności przepisów finansowych¹⁰, oraz wysłuchania publicznego dotyczącego zaproszenia do zgłaszania uwag, które odbyło się w dniu 17 maja 2016 r.¹¹;
- obrad okrągłego stołu na temat przeglądu dyrektywy, które odbyły się w dniu 12 lipca 2017 r. i w których uczestniczyły grupy zainteresowanych stron, w szczególności ubezpieczyciele, organizacje konsumenckie, rada biur i organy państw członkowskich;
- wymian poglądów z ekspertami z organów państw członkowskich (Grupą Ekspertów ds. Bankowości, Płatności i Ubezpieczeń);
- statystyk i sprawozdań rady biur ubezpieczeń komunikacyjnych (podmioty prawa prywatnego, którym powierzono w dyrektywie określone zadania).

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

- **Ocena skutków**

Zgodnie z polityką „lepszego stanowienia prawa” Komisja przeprowadziła ocenę skutków wariantów polityki¹². Ocena skutków uzyskała pozytywną opinię Rady ds. Kontroli Regulacyjnej w dniu 9 marca 2018 r.¹³. W swoich uwagach Rada zasugerowała, że w ocenie skutków należy wyjaśnić zakres przewidywanej zmiany legislacyjnej dotyczącej zakresu stosowania dyrektywy oraz uzasadnienie nieprzeprowadzenia pełnej oceny jej wpływu. Ponadto Rada wezwała do skorelowania oceny skutków z oceną i do poprawy uzasadnienia proponowanych środków legislacyjnych. Rada wezwała również do dokładniejszego wyjaśnienia powodu, dla którego dyrektywę uznano za nieulegającą dezaktualizacji w świetle rozwoju nowych technologii takich jak pojazdy autonomiczne i rowery elektryczne. Niniejszy wniosek jest zgodny z ustaleniami dokonanyymi w ramach oceny skutków.

W odpowiedzi na uwagi zgłoszone przez Radę w zmienionej ocenie skutków wyjaśniono, że – jeżeli chodzi o zakres dyrektywy – wskazane jest uwzględnienie (zasadniczo poprzez włączenie w treść dyrektywy) kolejnych wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczących zakresu dyrektywy w celu zapewnienia jasności prawa. Pozwoliłoby to państwom członkowskim wdrożyć zmiany wynikające z orzecznictwa w uporządkowany i przejrzysty sposób. Ponadto zapewniłoby to zainteresowanym stronom większą pewność prawa w odniesieniu do zakresu dyrektywy, ponieważ wyroki Trybunału zostałyby bezpośrednio przetransponowane do prawa krajowego. Kodyfikacja ułatwia również egzekwowanie przepisów prawa Unii w tej dziedzinie, gdyż towarzyszyłaby jej standardowa procedura transpozycji.

Jeśli chodzi o rozwój technologiczny w przyszłości, w ocenie skutków wyjaśniono także, że przewidziany w dyrektywie wymóg uzyskania obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej ma już zastosowanie do pojazdów autonomicznych i półautonomicznych. Głównym argumentem jest konieczność zapewnienia nieprzerwanej ochrony poszkodowanych w wypadkach z udziałem pojazdów autonomicznych poruszających się po terenie UE i zagwarantowania im odszkodowania. Miał już miejsce szereg wypadków spowodowanych przez pojazdy autonomiczne (i półautonomiczne), co wskazuje na potrzebę ochrony obywateli UE w takich sytuacjach. Ponadto w ocenie skutków wyjaśniono, że nowe rodzaje pojazdów mechanicznych, takie jak rowery elektryczne, pojazdy typu segway, skutery elektryczne, wchodzą już w zakres dyrektywy. Użytkowanie tych nowych rodzajów pojazdów napędzanych silnikiem elektrycznym w ruchu drogowym może prowadzić do wypadków, których ofiary należy chronić i zapewnić im szybką wypłatę odszkodowania. W obowiązującej dyrektywie przyznano jednak również państwom członkowskim prawo wyłączenia tego rodzaju pojazdów z wymogu posiadania ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej, jeżeli uznają to za konieczne. W trakcie konsultacji publicznych szereg stowarzyszeń reprezentujących branżę rowerów elektrycznych zaapelowało o wprowadzenie wyłączenia dla tych pojazdów w samej dyrektywie, twierdząc, że wymóg posiadania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej zagrozi popularyzacji rowerów elektrycznych. Nie uznano jednak tego za konieczne, mając na względzie przysługujące państwom członkowskim uprawnienie do wprowadzenia zwolnień dla rowerów elektrycznych lub wszelkich innych nowych silnikowych pojazdów elektrycznych. W takim przypadku koszty wypłaty odszkodowania poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez te nowe typy pojazdów ponosiłyby krajowe fundusze gwarancyjne. Zapewnia to najwyższy poziom ochrony poszkodowanych bez potrzeby podejmowania dodatkowego działania na szczeblu UE.

¹² TO BE ADDED before publication of the document.

¹³ TO BE ADDED before publication of the document.

W ocenie skutków przeanalizowano kilka wariantów strategicznych w odniesieniu do każdego z określonych problemów.

Ponieważ dyrektywa już istnieje, podstawowy wariant w każdym wypadku zakładał niewprowadzanie żadnych zmian do treści dyrektywy. Oprócz scenariusza podstawowego w ocenie skutków przeanalizowano również szereg możliwych wariantów strategicznych.

W odniesieniu do upadłości ubezpieczycieli, czyli kwestii, która obecnie nie jest przedmiotem dyrektywy, drugi wariant obejmował przypisanie odpowiedzialności za wstępną wypłatę odszkodowania osobom poszkodowanym, lecz nie ostatecznej odpowiedzialności. Zgodnie z trzecim wariantem miały zostać przypisane oba rodzaje odpowiedzialności, przy czym wstępną odpowiedzialność miało ponosić państwo członkowskie zamieszkania poszkodowanego, a ostateczną odpowiedzialność państwo członkowskie siedziby niewypłacalnego ubezpieczyciela. W ocenie skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem strategicznym jest wariant trzeci, gdyż zapewni on nie tylko szybką wypłatę odszkodowania poszkodowanemu, lecz zapewni również ubezpieczycielom, krajowym organom odszkodowawczym i ubezpieczającym posiadającym polisę ubezpieczenia komunikacyjnego większą pewność prawa co do wstępnego i ostatecznego zaspokojenia roszczeń, ograniczając w ten sposób konieczność wszczynania postępowania sądowego.

W odniesieniu do minimalnych sum gwarancyjnych poza scenariuszem podstawowym w drugim wariantcie przewidziano harmonizację sum gwarancyjnych do najwyższego obowiązkowego minimalnego poziomu, który obecnie jest stosowany w państwach członkowskich. W trzecim rozważanym wariantcie zakładano wprowadzenie wyższych obowiązkowych sum gwarancyjnych dla większych pojazdów takich jak samochody ciężarowe i autobusy. W ocenie skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem strategicznym jest wariant drugi, gdyż zapewnia on równą minimalną ochronę poszkodowanych w całej UE, oraz że nie ma wystarczających dowodów na poparcie wariantu trzeciego.

W odniesieniu do oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia poza scenariuszem podstawowym w drugim wariantcie przewidziano wydanie skierowanego do państw członkowskich zalecenia dotyczącego traktowania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia. Trzeci wariant przewidywał wyłącznie harmonizację wzoru oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia bez wprowadzania obowiązku określonego traktowania takich oświadczeń przez ubezpieczycieli, aby ułatwić ustalanie ich autentyczności w celu zapobiegania nadużyciom. Czwarty wariant zakładał nałożenie na ubezpieczycieli wymogu niedyskryminacyjnego traktowania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia wydanych przez ubezpieczycieli w innych państwach członkowskich oraz wymogu dotyczącego przejrzystości w zakresie wykorzystywania tych oświadczeń. W ocenie skutków stwierdzono, że wariantem preferowanym jest wariant ostatni, gdyż nie tylko ułatwi on standaryzację oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia, lecz również zapewni równe traktowanie oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przedkładanych przez ubezpieczających z danego państwa i ubezpieczających z zagranicy.

W odniesieniu do prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych poza scenariuszem podstawowym w drugim wariantcie przewidziano dopuszczenie – na zasadzie dobrowolności – prowadzenia nieuciążliwych kontroli (które są obecnie zakazane) przez państwa członkowskie. Zgodnie z wariantem trzecim nieuciążliwe kontrole ubezpieczenia na granicy miałyby być obowiązkowe. Uznano, że wariant trzeci ma w porównaniu z wariantem drugim większy potencjał ograniczenia prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych. W ocenie skutków uznano jednak, że koszty związane z wariantem trzecim mogą w wielu państwach członkowskich przewyższyć korzyści, gdyż skala problemu prowadzenia nieubezpieczonych pojazdów jest w UE nierówna. W związku z tym w ocenie skutków stwierdzono, że

preferowanym wariantem strategicznym jest wariant drugi (dobrowolne nieuciążliwe kontrole).

W odniesieniu do zakresu stosowania dyrektywy w załączniku do oceny skutków wyjaśniono, że uwzględnienie istniejącego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości nastąpi za sprawą definicji „ruchu pojazdu”, zważywszy, że zainteresowane strony nie przedstawiły żadnych dowodów świadczących o tym, że zakres stosowania przepisów w kształcie zdefiniowanym w orzecznictwie będzie generował nadmierne koszty. Niektóre państwa członkowskie rzeczywiście nałożyły już zgodnie z orzecznictwem wymóg posiadania ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej bez nadmiernie wysokich składek ubezpieczeniowych, w tym w odniesieniu do wydarzeń związanych ze sportami motorowymi.

Wniosek nie będzie miał żadnego znaczącego wpływu na środowisko, gdyż proponowane zmiany nie będą miały wpływu na wielkość ruchu.

Nie oczekuje się, aby niniejszy wniosek wywarł znaczne skutki społeczne, inne niż opisane już powyżej korzyści. Proponowane zmiany mają na celu ograniczenie prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych, potencjalne ograniczenie składek za ubezpieczenie komunikacyjne oraz zwiększenie poziomu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, z czego potencjalne korzyści odniosą wszyscy obywatele UE. Wniosek pozwala uniknąć ryzyka znacznego potencjalnego wzrostu składek za ubezpieczenia komunikacyjne. W szczególności proponowane środki w zakresie minimalnej sumy gwarancyjnej wiążą się wyłącznie z ujednoczeniem minimalnych sum gwarancyjnych, aby zapewnić taką samą minimalną ochronę we wszystkich państwach członkowskich.

Wniosek nie powoduje żadnych szczególnych skutków dla małych i średnich przedsiębiorstw z wyjątkiem sytuacji, gdy występują one w charakterze zwykłych posiadaczy polis ubezpieczenia komunikacyjnego. Wniosek będzie miał wpływ na MŚP i mikroprzedsiębiorstwa jako na podmioty użytkujące pojazdy wymagające ubezpieczenia. W państwach członkowskich, w których w wyniku rewizji minimalne sumy gwarancyjne nieznacznie wzrosną, możliwy jest niewielki wzrost składek ubezpieczeniowych dla ubezpieczających z tych państw członkowskich, w tym dla MŚP i mikroprzedsiębiorstw.

• **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek zredagowano z poszanowaniem praw podstawowych i zasad zapisanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności prawa do ochrony danych osobowych (art. 8 Karty), prawa własności (art. 17 Karty) oraz zasady równości kobiet i mężczyzn (art. 23 Karty). Wniosek przyczynia się również do osiągnięcia celów art. 16 Karty, który przewiduje wolność prowadzenia działalności gospodarczej, celów art. 38 Karty, który przewiduje wysoki poziom ochrony konsumentów oraz celów art. 45 Karty w odniesieniu do swobody przemieszczania się i pobytu obywateli.

REFIT

Wniosek jest spójny z celami, jakimi są uproszczenie i obniżenie kosztów. W kwestii niewypłacalności ubezpieczycieli koszty postępowań sądowych będą niższe, gdyż w dyrektywie określone zostaną wyraźne role, jeśli chodzi o wstępną wypłatę odszkodowania na rzecz poszkodowanego i ostateczną odpowiedzialność za roszczenia. Ponadto zmniejszenie ryzyka związanego z prowadzeniem pojazdów nieubezpieczonych dzięki prowadzeniu nieuciążliwych kontroli może pomóc w zmniejszeniu liczby roszczeń zgłaszanych do organów odszkodowawczych i zmniejszeniu składek na rzecz ubezpieczycieli. Dodatkowo większy stopień standaryzacji oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia ułatwiłby weryfikację

autentyczności tych oświadczeń wydawanych przez zagranicznych ubezpieczycieli. Ponadto w ramach wniosku nie nałożono na organy publiczne żadnych nowych wymogów dotyczących sprawozdawczości.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet UE.

Wniosek może mieć wpływ na budżety krajowe tych państw członkowskich, które skorzystają z możliwości prowadzenie na granicy nieuciążliwych kontroli ubezpieczenia pojazdów normalnie przebywających w innym państwie członkowskim, co wymagałoby stosowania technologii rozpoznawania tablic rejestracyjnych i wymiany informacji dotyczących statusu ubezpieczenia pojazdów z innymi państwami członkowskimi.

Ponadto państwa członkowskie będą musiały wyznaczyć instytucję odpowiedzialną za wypłatę odszkodowań dla poszkodowanych w przypadku niewypłacalności ubezpieczycieli wywierającej skutki transgraniczne, choć oczekuje się, że mogłoby to stanowić dodatkowe zadanie dla istniejących instytucji (ogólny ubezpieczeniowy fundusz gwarancyjny albo krajowy fundusz gwarancyjny dla wypadków spowodowanych przez pojazdy nieubezpieczone lub nieustalone). Koszty funkcjonowania tego organu zostaną pokryte ze składek uiszczanych przez zakłady ubezpieczeń.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować wdrażanie polityki we współpracy z państwami członkowskimi. Pięć lat po dacie transpozycji Komisja przeprowadzi ocenę tej dyrektywy. W ramach oceny zbadane zostaną: skuteczność, efektywność, adekwatność, spójność i wartość dodana wniosku, w tym wszelki znaczący wpływ na przedsiębiorstwa.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Aby osiągnąć cel niniejszego wniosku oraz uniknąć potencjalnych luk i rozbieżności pod względem wdrażania dyrektywy przez państwa członkowskie do ich prawa krajowego, niezbędne będą dokumenty wyjaśniające, aby wspomóc prawidłową transpozycję i umożliwić skuteczną weryfikację. Dlatego państwa członkowskie wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji powinny przedkładać dokumenty wyjaśniające, przykładowo w postaci tabeli korelacji.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W art. 1 wniosku określono zmiany wprowadzane w dyrektywie. Poniższe odniesienia dotyczą zmienionych lub nowych artykułów dyrektywy, chyba że określono inaczej.

W art. 1 wprowadzono definicję „ruchu pojazdu”, aby uwzględnić wyroki Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie Vnuk C-162/13 z dnia 14 września 2014 r., w sprawie Rodrigues de Andrade C-514/16 z dnia 28 listopada 2017 r. i w sprawie Torreiro C-334/16 z dnia 20 grudnia 2017 r. W swoich wyrokach Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że pojazdy mechaniczne mają normalnie służyć jako środki transportu, niezależnie od swych cech. Ponadto Trybunał doprecyzował, że ruch takich pojazdów obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu w charakterze środka transportu, niezależnie od terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany, oraz niezależnie od tego, czy pojazd jest nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu.

Jeśli chodzi o prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych, art. 4 zmieniono, aby upoważnić państwa członkowskie do przeprowadzania kontroli ubezpieczenia pojazdów normalnie przebywających na terytorium innego państwa członkowskiego oraz pojazdów normalnie przebywających na terytorium państwa trzeciego, wjeżdżających na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że kontrole te są niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne, stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa i nie wymagają zatrzymywania pojazdu na potrzeby takiej kontroli. Kontrole te muszą być prowadzone zgodnie z przepisami rozporządzenia 2016/679 w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych.

W celu zapewnienia równego minimalnego poziomu ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych na poziomie UE:

- zmieniono art. 9 ust. 1 w celu harmonizacji obowiązkowych minimalnych sum gwarancyjnych dla poszkodowanych w całej UE, bez uszczerbku dla możliwości określenia przez państwa członkowskie jakichkolwiek wyższych gwarancji;
- zmieniono art. 9 ust. 2 w celu przyznania Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych w celu waloryzacji co pięć lat zharmonizowanych minimalnych sum gwarancyjnych dla poszkodowanych o wskaźnik inflacji.

Aby zapewnić ochronę poszkodowanych w przypadku niewypłacalności lub likwidacji ubezpieczyciela lub braku współpracy z jego strony, nowy art. 10a stanowi w szczególności, że:

- każde państwo członkowskie ustanawia lub wyznacza instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań za szkody materialne lub szkody na osobie spowodowane przez pojazd ubezpieczony przez zakład ubezpieczeń, który ogłosił upadłość lub jest przedmiotem postępowania likwidacyjnego, lub w przypadku gdy w przeciągu trzech miesięcy od dnia zgłoszenia przez stronę poszkodowaną roszczenia o odszkodowanie ubezpieczyciel nie udzielił odpowiedzi wraz z uzasadnieniem;
- strony poszkodowane otrzymują odszkodowanie od takiej instytucji w swoim państwie członkowskim zamieszkania;
- instytucja ta uprawniona jest do domagania się zwrotu takiego odszkodowania od instytucji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę zakład ubezpieczeń, który wydał polisę (druga instytucja ponosi ostateczną odpowiedzialność);
- Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych w celu określenia zadań proceduralnych i obowiązków proceduralnych instytucji ustanowionych lub wyznaczonych zgodnie z art. 10a w odniesieniu do zwrotu wypłaconego odszkodowania.

W odniesieniu do oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia zmieniono art. 16 w celu:

- harmonizacji oświadczeń zawierających wyszczególnienie skutecznych roszczeń odszkodowawczych osób trzecich względem ubezpieczającego z ostatnich pięciu lat. Oświadczenia takie powinny być sporządzane według jednolitego wzoru, który Komisja Europejska ma przyjąć w drodze aktu wykonawczego;

– zapewnienia niedyskryminacyjnego traktowania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przez zakłady ubezpieczeń, niezależnie od narodowości lub poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania obywatela.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁴,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenia komunikacyjne) mają dla europejskich obywateli, zarówno ubezpieczonych, jak i potencjalnie poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie. Budzą one również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowią ważny segment unijnego rynku ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie. Ubezpieczenia komunikacyjne mają również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. Głównym celem działania Unii w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie wewnętrznego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.
- (2) Komisja przeprowadziła ocenę funkcjonowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE¹⁵, w tym jej skuteczności, efektywności i spójności z innymi politykami Unii. Z oceny wynika, że co do zasady dyrektywa 2009/103/WE funkcjonuje prawidłowo i większość jej aspektów nie wymaga zmian. Wskazano jednak cztery obszary, w których należałoby wprowadzić ukierunkowane zmiany: wypłata odszkodowania poszkodowanym w wypadkach w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń, minimalne sumy gwarancyjne, kontrole ubezpieczenia pojazdów przez państwa członkowskie i korzystanie przez nowy zakład

¹⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 263 z 7.10.2009, s. 11).

ubezpieczeń z przedkładanych przez ubezpieczających oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia.

- (3) Ponadto w wydanych w ostatnim czasie decyzjach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, mianowicie w sprawach Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ i Torreiro¹⁸, Trybunał doprecyzował znaczenie sformułowania „ruch pojazdu”. W szczególności Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że pojazdy mechaniczne mają normalnie służyć jako środki transportu, niezależnie od swych cech, oraz że ruch takich pojazdów obejmuje każde użytkowanie pojazdu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu w charakterze środka transportu, niezależnie od terenu, na którym pojazd silnikowy jest używany, oraz niezależnie od tego, czy pojazd jest nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu. W celu zapewnienia pewności prawa należy uwzględnić to orzecznictwo w dyrektywie 2009/103/WE poprzez wprowadzenie definicji „ruchu pojazdu”.
- (4) Państwa członkowskie powinny obecnie powstrzymać się od prowadzenia kontroli ubezpieczenia w odniesieniu do pojazdów, które normalnie przebywają na terytorium innego państwa członkowskiego, oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego i normalnie przebywają na terytorium państwa trzeciego. Rozwój nowych technologii umożliwia prowadzenie kontroli ubezpieczenia pojazdów bez ich zatrzymywania, a zatem bez zakłócenia swobodnego przepływu osób. Należy zatem dopuścić te kontrole ubezpieczenia pojazdów tylko wówczas, gdy są one niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne, stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa i nie wymagają zatrzymywania pojazdu.
- (5) Państwa członkowskie, które zdecydują się na ustanowienie systemu przetwarzania danych osobowych, które mogą następnie podlegać przekazaniu do innych państw członkowskich, jak np. dane uzyskane przy pomocy technologii rozpoznawania tablic rejestracyjnych, powinny ustanowić przepisy pozwalające im na przetwarzanie danych osobowych na potrzeby przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów nieubezpieczonych, przyjmując jednocześnie odpowiednie środki mające na celu ochronę praw, wolności i uzasadnionych interesów osób, których te dane dotyczą. Do przetwarzania danych osobowych na potrzeby przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów nieubezpieczonych stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679¹⁹. Przepisy państw członkowskich powinny w szczególności określać dokładny cel, zawierać odniesienie do odpowiedniej podstawy prawnej, być zgodne z odpowiednimi wymogami bezpieczeństwa i powinny zostać sformułowane z zachowaniem zasad konieczności, proporcjonalności i ograniczenia celu, a także określać proporcjonalny okres przechowywania danych. Ponadto zasada przewidująca uwzględnienie kwestii ochrony danych osobowych już w fazie projektowania i zasada domyślnej ochrony danych powinny mieć zastosowanie do wszystkich systemów przetwarzania danych opracowywanych i stosowanych w ramach ustawodawstwa państw członkowskich.

¹⁶ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 grudnia 2014 r. w sprawie Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 28 listopada 2017 r. w sprawie Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 20 grudnia 2017 r. w sprawie Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

- (6) Obecnie w dyrektywie 2009/103/WE określone są różne daty odniesienia na potrzeby okresowego przeliczania minimalnych sum gwarancyjnych w różnych państwach członkowskich, w wyniku czego minimalne sumy gwarancyjne są różne w zależności od państwa członkowskiego. Aby zapewnić w całej Unii równą minimalną ochronę stron poszkodowanych, wspomniane kwoty minimalne należy poddać harmonizacji, a także należy wprowadzić jednolitą klauzulę rewizyjną, stosując jako punkt odniesienia zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych publikowany przez Eurostat, jak również przepisy proceduralne regulujące taki przegląd i ustanawiające jednolite ramy czasowe.
- (7) Skuteczna i efektywna ochrona poszkodowanych w wypadkach drogowych wymaga zapewnienia, by osoby te zawsze otrzymywały odszkodowanie za szkody na osobie lub za szkody majątkowe, niezależnie od tego, czy zakład ubezpieczeń strony odpowiedzialnej jest wypłacalny, czy też nie. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić lub wyznaczyć instytucję odpowiedzialną za wypłatę wstępnego odszkodowania stronom poszkodowanym, których miejsce zwykłego pobytu znajduje się na ich terytorium, posiadającą prawo do występowania o zwrot wypłaconego odszkodowania do instytucji ustanowionej lub wyznaczonej w tym samym celu w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba zakładu ubezpieczeń, który wystawił polisę dla pojazdu strony odpowiedzialnej. Aby uniknąć wnoszenia równoległych roszczeń, poszkodowani w zdarzeniach drogowych nie powinni jednak mieć możliwości zgłaszania tej instytucji swoich roszczeń o odszkodowanie, jeżeli zgłosili je już przedmiotowemu zakładowi ubezpieczeń lub podjęli wobec niego działania prawne, a roszczenie nie zostało jeszcze rozpatrzone i postępowanie jest nadal w toku.
- (8) Powinna istnieć możliwość prostego stwierdzenia autentyczności dotychczasowego przebiegu ubezpieczenia ubezpieczających, którzy chcą zawrzeć nową umowę ubezpieczeniową z zakładem ubezpieczeń, aby ułatwić uznanie takiego przebiegu ubezpieczenia podczas zawierania nowej polisy ubezpieczeniowej. Do celów uproszczenia weryfikacji i stwierdzania autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia istotne jest, aby treść i format takiego oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia były jednakowe we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto zakłady ubezpieczeń, które uwzględniają oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia do celów określenia wysokości składek ubezpieczenia komunikacyjnego, nie powinny dyskryminować ubezpieczających ze względu na narodowość lub wyłącznie na podstawie poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania ubezpieczającego. Aby umożliwić państwom członkowskim weryfikację sposobu traktowania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przez zakłady ubezpieczeń, zakłady ubezpieczeń powinny publikować swoją politykę w zakresie wykorzystywania przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu wysokości składek.
- (9) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrożenia niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do określenia treści i formy oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia. Wykonywanie tych uprawnień powinno przebiegać zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁰.

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (10) Aby zapewnić, aby wysokość minimalnych sum gwarancyjnych odzwierciedlała zmieniającą się rzeczywistość gospodarczą (i nie ulegały deprecjacji wraz z upływem czasu), należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej w celu uwzględnienia zmieniającej się rzeczywistości gospodarczej, a także określenia zadań proceduralnych i obowiązków proceduralnych instytucji, które ustanowiono w celu wypłaty odszkodowań lub którym powierzono zadanie wypłaty odszkodowań zgodnie z art. 10a, w odniesieniu do zwrotu wypłaconego odszkodowania. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (11) W ramach oceny funkcjonowania dyrektywy Komisja Europejska powinna monitorować jej stosowanie, uwzględniając liczbę poszkodowanych, kwotę roszczeń niezaspokojonych ze względu na opóźnienia w płatnościach będące następstwem przypadków niewypłacalności transgranicznej, wysokość minimalnych sum gwarancyjnych w państwach członkowskich, kwoty roszczeń powstałych na skutek prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych w związku z ruchem transgranicznym oraz liczbę skarg dotyczących oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia.
- (12) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, szczególnie cel, jakim jest zapewnienie takiej samej minimalnej ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych w całej Unii i zapewnienie ochrony poszkodowanych w przypadku niewypłacalności zakładów ubezpieczeń, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich skutki cele te można zrealizować skuteczniej na szczeblu Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (13) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających²¹ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy prawodawca uważa za uzasadnione przedstawienie takich dokumentów.
- (14) Dyrektywa 2009/103/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

²¹ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 2009/103/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a. »ruch pojazdu« oznacza każde użytkowanie takiego pojazdu mającego normalnie służyć jako środek transportu, które jest zgodne z normalną funkcją tego pojazdu, niezależnie od cech pojazdu i terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany, oraz niezależnie od tego, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu;”;

2) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Kontrole ubezpieczenia

1. Państwa członkowskie odstępują od kontrolowania ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w przypadku pojazdów, które normalnie przebywają na terytorium innego państwa członkowskiego, oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego i normalnie przebywają na terytorium państwa trzeciego.

Państwa członkowskie mogą jednak prowadzić takie kontrole ubezpieczenia, pod warunkiem że są one niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia stawianego celu oraz:

a) są dokonywane w ramach kontroli, której wyłącznym celem nie jest sprawdzenie ubezpieczenia; lub

b) stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa i nie wymagają zatrzymywania się pojazdu.

2. W stosownych przypadkach – na podstawie przepisów państwa członkowskiego, któremu podlega kontroler – dane osobowe mogą być przetwarzane na potrzeby przeciwdziałania prowadzeniu pojazdów nieubezpieczonych poruszających się w państwach członkowskich innych niż państwo członkowskie, w którym pojazd normalnie przebywa, jak określono w art. 1. Przepisy te muszą być zgodne z rozporządzeniem (UE) 2016/679* i muszą również określać odpowiednie środki mające na celu ochronę praw, wolności i uzasadnionych interesów osoby, której te dane dotyczą.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).”;

3) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„1. Bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez państwa członkowskie wyższych sum gwarancyjnych każde państwo członkowskie wymaga obowiązkowego ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3, w zakresie następujących kwot minimalnych:

- a) w przypadku szkód na osobie: 6 070 000 EUR w odniesieniu do jednego wypadku bez względu na liczbę poszkodowanych lub 1 220 000 EUR w odniesieniu do jednego poszkodowanego;
- b) w przypadku szkód materialnych: 1 220 000 EUR w odniesieniu do jednego zdarzenia bez względu na liczbę poszkodowanych.

W przypadku państw członkowskich, które nie przyjęły euro, kwoty minimalne przelicza się na ich walutę krajową, stosując kurs wymiany obowiązujący na dzień [*Publications Office – set the date of entry in force of this Directive*] r., opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

2. Co pięć lat od dnia [*date of entry into force of this Directive*] r. Komisja dokonuje przeglądu kwot, o których mowa w ust. 1, zgodnie ze zharmonizowanym wskaźnikiem cen konsumpcyjnych (HICP) ustanowionym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/792**.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 28b dotyczących dostosowania wysokości tych kwot do HICP w terminie sześciu miesięcy od zakończenia każdego pięcioletniego okresu.

W odniesieniu do państw członkowskich, które nie przyjęły euro, kwoty przelicza się na ich walutę krajową, stosując opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej kurs wymiany obowiązujący na dzień obliczania nowych kwot minimalnych.

** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/792 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie zharmonizowanych wskaźników cen konsumpcyjnych oraz wskaźnika cen nieruchomości mieszkalnych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 2494/95 (Dz.U. L 135 z 24.5.2016, s. 11).”;

- 4) dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Artykuł 10a

Ochrona stron poszkodowanych w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń lub braku współpracy ze strony zakładu ubezpieczeń

1. Państwa członkowskie ustanawiają lub wyznaczają instytucję odpowiedzialną za wypłatę odszkodowań stronom poszkodowanym mającym miejsce zwykłego pobytu na ich terytorium, co najmniej do wysokości kwot obowiązkowego ubezpieczenia, o których mowa w art. 9 ust. 1, w odniesieniu do szkód na osobie lub szkód materialnych spowodowanych przez pojazd ubezpieczony przez zakład ubezpieczeń, w którejkolwiek z poniższych sytuacji:

- a) zakład ubezpieczeń jest przedmiotem postępowania upadłościowego;
- b) zakład ubezpieczeń jest przedmiotem postępowania likwidacyjnego zgodnie z definicją zawartą w art. 268 lit. d) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/138/WE***;
- c) zakład ubezpieczeń lub jego przedstawiciel wyznaczony do rozpatrywania i zaspokajania roszczeń nie przekazał odpowiedzi (wraz z uzasadnieniem) na kwestie poruszone w roszczeniu o odszkodowanie w terminie trzech miesięcy od dnia, w którym strona poszkodowana zgłosiła swoje roszczenia temu zakładowi ubezpieczeń.

2. Strony poszkodowane nie mogą zgłaszać roszczenia instytucji, o której mowa w ust. 1, jeżeli zgłosiły roszczenie bezpośrednio zakładowi ubezpieczeń lub

podjęły działania prawne bezpośrednio przeciwko temu zakładowi, a takie roszczenie nie zostało jeszcze rozpatrzone lub postępowanie jest nadal w toku.

3. Instytucja, o której mowa w ust. 1, udziela odpowiedzi na roszczenie w terminie dwóch miesięcy od dnia, w którym strona poszkodowana zgłosiła swoje roszczenie o odszkodowanie.

4. Jeżeli strona poszkodowana ma miejsce zamieszkania w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie siedziby zakładu ubezpieczeń, o którym mowa w ust. 1, instytucja, o której mowa w ust. 1 i która wypłaciła odszkodowanie stronie poszkodowanej w państwie członkowskim jej miejsca zamieszkania, uprawniona jest do domagania się zwrotu kwoty wypłaconej tytułem odszkodowania od instytucji, o której mowa w ust. 1, w państwie członkowskim siedziby zakładu ubezpieczeń, który wystawił polisę stronie odpowiedzialnej.

5. Ust. 1–4 pozostają bez uszczerbku dla:

- a) prawa państw członkowskich do uznawania odszkodowania wypłacanego przez instytucję, o której mowa w ust. 1, za pomocnicze lub główne;
- b) prawa państwa członkowskiego do ustanowienia przepisów regulujących zaspokajanie roszczeń w związku z tym samym wypadkiem pomiędzy:
 - (i) instytucją, o której mowa w ust. 1;
 - (ii) osobą odpowiedzialną lub osobami odpowiedzialnymi za spowodowanie wypadku;
 - (iii) innymi zakładami ubezpieczeń lub organami zabezpieczenia społecznego zobowiązanymi do wypłaty odszkodowania stronie poszkodowanej.

6. Państwa członkowskie nie zezwalają instytucji, o której mowa w ust. 1, na uzależnienie wypłaty odszkodowania od spełnienia jakichkolwiek innych wymogów niż wymogi określone w niniejszej dyrektywie, a w szczególności od spełnienia wymogu, zgodnie z którym strona poszkodowana musi wykazać, że strona odpowiedzialna jest niezdolna do wypłacenia odszkodowania lub odmawia jego zapłaty.

7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 28b, w celu określenia zadań proceduralnych i obowiązków proceduralnych instytucji ustanowionych lub wyznaczonych zgodnie z art. 10a w odniesieniu do wypłaty odszkodowania.

*** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/138/WE z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie podejmowania i prowadzenia działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Wypłacalność II) (Dz.U. L 335 z 17.12.2009, s. 1).”;

5) w art. 16 wprowadza się następujące zmiany:

- a) na końcu akapitu drugiego dodaje się zdanie w brzmieniu:

„W tym celu korzysta z formularza oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia.”;
- b) dodaje się akapity w brzmieniu:

„Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń lub organy, o których mowa w akapicie drugim, uwzględniając oświadczenia

o przebiegu ubezpieczenia wydane przez inne zakłady ubezpieczeń lub inne organy, o których mowa w akapicie drugim, nie traktowały ubezpieczających w sposób dyskryminujący lub nie stosowały zwyczajki ich składek ze względu na ich narodowość lub wyłącznie na podstawie ich poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania.

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń publikowały swoją politykę w zakresie wykorzystywania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu wysokości składek.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów wykonawczych zgodnie z art. 28a ust. 2, określających treść i format oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia, o którym mowa w akapicie drugim. Oświadczenie to musi zawierać wszystkie poniższe elementy:

- a) dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, który wydał oświadczenie o przebiegu ubezpieczenia;
- b) informacje na temat tożsamości ubezpieczającego;
- c) informacje na temat ubezpieczonego pojazdu;
- d) okres ochrony ubezpieczonego pojazdu;
- e) liczbę i wartość roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej zgłoszonych w okresie objętym oświadczeniem o przebiegu ubezpieczenia.”;

6) dodaje się art. 28a, 28b i 28c w brzmieniu:

„Artykuł 28a

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Europejski Komitet ds. Ubezpieczeń i Emerytur Pracowniczych ustanowiony decyzją Komisji 2004/9/WE****. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011*****.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 28b

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 2 i art. 10a ust. 7, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia, o którym mowa w art. 30.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 2 i art. 10a ust. 7, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 2 i art. 10a ust. 7 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 28c

Ocena

Nie później niż po upływie siedmiu lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy przeprowadza się ocenę niniejszej dyrektywy. Komisja przekazuje wnioski z tej oceny, wraz ze swoimi uwagami, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu.

**** Decyzja Komisji 2004/9/WE z dnia 5 listopada 2003 r. ustanawiająca Europejski Komitet ds. Ubezpieczeń i Emerytur Pracowniczych (Dz.U. L 3 z 7.1.2004, s. 34).

***** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”.

Artykuł 2

Transpozycja

Państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej do dnia [*PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force*] r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia [*PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force*] r.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*