

Bruxelles, 30. svibnja 2018.
(OR. en)

9365/18

**Međuinstitucijski predmet:
2018/0168 (COD)**

**EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27**

PRIJEDLOG

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	24. svibnja 2018.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2018) 336 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2018) 336 final.

Priloženo: COM(2018) 336 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 24.5.2018.
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Direktiva o osiguranju motornih vozila bitan je pravni instrument za neometano funkcioniranje jedinstvenog tržišta jer se njome stanovnicima EU-a omogućuje da bez poteškoća svojim vozilima putuju preko unutarnjih granica EU-a, poslovno ili radi razonode. Na temelju jedinstvene premije stanovnici EU-a mogu putovati kamo god žele bez dodatnog osiguranja te se Direktivom nastoji postići i visok stupanj usklađenosti u smislu zaštite potencijalnih žrtava prometnih nezgoda. Osim toga, Direktiva je ključna za funkcioniranje schengenskog područja.

Prva Direktiva EU-a o osiguranju motornih vozila¹ donesena je 1972. s dvostrukim ciljem zaštite žrtava prometnih nezgoda (s prekograničnim elementom ili bez njega) i olakšavanja slobodnog kretanja motornih vozila među državama članicama. Osnovu zakonodavstva EU-a o osiguranju motornih vozila čini međunarodni sustav zelene karte, neeuropski sporazum koji uključuje 48 zemalja, ali zakonodavstvo EU-a ga nadilazi. Od 1972., pet direktiva o osiguranju motornih vozila postupno je ojačalo Direktivu i poboljšalo njezine odredbe; one su konsolidirane u Direktivi 2009/103/EZ (u daljnjem tekstu: „Direktiva”). Ključni su elementi Direktive sljedeći:

- obvezna polica osiguranja motornog vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama koja je valjana na cijelom području EU-a na temelju jedinstvene premije,
- obvezni minimalni iznosi pokrića koje takve police osiguranja moraju zajamčiti (države članice mogu zahtijevati veće pokriće na nacionalnoj razini),
- zabrana sustavnih provjera osiguranja u državama članicama za vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice,
- obveza osnivanja garancijskih fondova u državama članicama radi naknade štete žrtvama nezgoda koje su prouzročila neosigurana ili nepoznata vozila,
- zaštita za žrtve prometnih nezgoda u državi članici koja nije država članica njihova boravišta („žrtve nezgoda izvan države članice boravišta”),
- pravo ugovaratelja osiguranja da od svojeg osiguravatelja dobije potvrdu o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima tijekom proteklih pet godina.

Kako bi se procijenila djelotvornost, učinkovitost i usklađenost zakonodavstva o osiguranju motornih vozila, u Programu rada Komisije za 2016. najavljena je evaluacija Direktive². Zaključak evaluacije bio je da većina elemenata Direktive i dalje odgovara svrsi, ali da bi u posebnim područjima bile primjerene određene izmjene.

Nadalje, u Akcijskom planu za financijske usluge namijenjene potrošačima iz ožujka 2017.³ Komisija je najavila da će nakon evaluacije odmah odlučiti o mogućim izmjenama Direktive

¹ Direktiva Vijeća 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti.

² Vidjeti Početnu procjenu učinka od 24. srpnja 2017. dostupnu [ovdje](#). Završetak evaluacije odgođen je do 2017. kako bi se pričekala presuda Suda EU-a u predmetu „Andrade”, koja je donesena 28. studenoga 2017., i presuda Suda EU-a u predmetu „Torreiro”, koja je donesena 20. prosinca 2017.

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

kako bi se pojačala zaštita žrtava prometnih nezgoda u slučaju nesolventnosti osiguravatelja i poboljšalo priznavanje potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, posebno u prekograničnom kontekstu. Ovim se Prijedlogom rješavaju ta dva pitanja, zajedno s dodatna tri koja su utvrđena evaluacijom: provjere osiguranja radi suzbijanja vožnje bez osiguranja, usklađivanje minimalnih iznosa pokrića i područje primjene Direktive.

1) Nesolventnost osiguravatelja

Prema Direktivi, u svakoj državi članici moraju se osnovati tijela za naknadu štete radi podmirivanja troškova koji proizlaze iz nezgoda uzrokovanih neosiguranim ili nepoznatim vozilima. Međutim, takva tijela trenutačno nisu obvezna podmirivati troškove koji proizlaze iz odštetnih zahtjeva ako je osiguravatelj motornog vozila odgovorne strane nesolventan. To znači da, ako u nacionalnom pravu nije predviđen nikakav poseban sustav zaštite, žrtve nezgoda uzrokovanih vozilom osiguranim kod nesolventnog osiguravatelja mogu ostati bez naknade štete.

U nezgodi u kojoj sudjeluje odgovorna strana osigurana kod nesolventnog osiguravatelja javljaju se dva glavna pitanja. Nije uvijek jasno tko je, ako itko jest, odgovoran za početnu naknadu štete žrtvi (eng. „front office”). Drugo, nije jasno tko snosi krajnju financijsku odgovornost za odštetni zahtjev (eng. „back office”). Ta su pitanja posebno važna kada osiguravatelj na temelju slobode pružanja usluga posluje prekogranično. U nekoliko nedavnih slučajeva takve nesolventnosti, žrtve prometnih nezgoda koje su uzrokovali ugovaratelji osiguranja nesolventnih osiguravatelja pretrpjele su kašnjenja u isplati naknade štete dok su se nacionalnim pravnim postupcima utvrđivali odgovornost i razina naknade štete.

2) Eventualno postavljeni odštetni zahtjevi

U Akcijskom planu za financijske usluge namijenjene potrošačima⁴ opisana je moguća mjera u pogledu potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima od koje bi imali koristi građani koji mijenjaju državu članicu boravišta. Kako bi se olakšao prelazak na novog pružatelja osiguranja, sadašnjom Direktivom propisuje se da države članice moraju osigurati da ugovaratelj osiguranja ima pravo zatražiti potvrdu o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima za razdoblje od prethodnih pet godina. Međutim, osiguravatelji nisu obvezni uzeti u obzir takve potvrde pri izračunu premija. Evaluacija je pokazala da osiguravatelji često zanemaruju takve potvrde, posebno kad ih je izdao osiguravatelj u drugoj državi članici, a ponekad se dovodi u pitanje i njihova vjerodostojnost. Kako bi osiguravatelji mogli lakše provjeriti vjerodostojnost potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, bilo bi korisno da su sadržaj i format tih potvrda isti u cijelom EU-u. Osim toga, ako osiguravatelji uzimaju u obzir eventualno postavljene odštetne zahtjeve u svrhu utvrđivanja premija, ne bi trebali različito postupati na temelju državljanstva ili isključivo na temelju prethodne države članice boravišta ugovaratelja osiguranja.

3) Rizici koji proizlaze iz vožnje bez osiguranja

Prema Udruzi europskih tijela za registraciju vozila i vozača (EREG⁵), vožnja bez osiguranja, odnosno prometovanje motornim vozilom bez obaveznog osiguranja motornog vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama, sve je veći problem u EU-u. Trošak za cijeli EU u 2011. procjenjuje se na 870 milijuna eura u odštetnim zahtjevima.

⁴ [Vidjeti](#) bilješku 3.

⁵ EREG, XI. tematska skupina za borbu protiv vožnje bez osiguranja, 8. travnja 2013., <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

Vožnja bez osiguranja negativno utječe na brojne dionike, uključujući žrtve nezgoda, osiguravatelje, garancijske fondove i ugovaratelje osiguranja motornih vozila.

Vožnja bez osiguranja problem je na nacionalnoj i na europskoj razini. Na temelju članka 3. Direktive svaka država članica mora „poduzeti sve prikladne mjere kako bi osigurala da je građanskopravna odgovornost u pogledu upotrebe vozila koja se uobičajeno nalaze na njezinu području pokrivena osiguranjem”. Iako se Direktivom ne propisuje koje bi se mjere trebale poduzeti, države članice obvezne su poduzimati učinkovite mjere kako bi smanjile rizike povezane s vožnjom bez osiguranja. Dopušteno im je na svojem državnom području provoditi sustavnu provjeru registriranih polica osiguranja motornih vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama, uspostaviti provjere na cesti i učinkovite kazne za vlasnike neosiguranih vozila.

Vožnja bez osiguranja ima dimenziju EU-a jer neosigurana vozila ne prometuju samo u državama članicama u kojima su registrirana, već i u drugim državama članicama. Međutim, člankom 4. Direktive zabranjuje se provjera osiguranja za vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice jer je to zapreka slobodnom kretanju vozila na unutarnjem tržištu (a neizravno i slobodnom kretanju osoba).

Člankom 4. sadašnje Direktive zabranjuju se sve sustavne provjere osiguranja vozila koja se uobičajeno nalaze u drugoj državi članici, uključujući provjere koje se provode bez zaustavljanja vozila. Međutim, zahvaljujući nekim novim tehnološkim dostignućima (tehnologija prepoznavanja registarskih pločica) provjere su moguće bez ometanja vozila te se njima ne bi ometalo slobodno kretanje osoba i vozila. Stoga bi se Prijedlogom dopustile provjere osiguranja vozila ako su one dio općeg sustava provjera na državnom području, ako nisu diskriminirajuće i ako za njihovu provedbu nije nužno zaustavljanje vozila te ako su nužne i razmjerne s obzirom na cilj koji se nastoji ostvariti.

Osim toga, takve provjere osiguranja vozila koja ulaze na nacionalno područje zahtijevaju razmjenu podataka među državama članicama, pa je u tom slučaju potrebno zaštititi prava, slobode i legitimne interese ispitanika. Odredbe Opće uredbe EU-a o zaštiti podataka⁶ primjenjuju se na obradu osobnih podataka u svrhu borbe protiv vožnje bez osiguranja. Nacionalno zakonodavstvo trebalo bi poštovati uvjete i zahtjeve utvrđene u navedenoj uredbi, posebno kako bi se osiguralo da se osobni podaci obrađuju zakonito, pošteno i transparentno, prikupljaju u točno utvrđene, nedvosmislene i zakonite svrhe, te bi trebalo sadržavati upućivanje na relevantnu pravnu osnovu za obradu, biti u skladu s relevantnim sigurnosnim zahtjevima i zahtjevima povjerljivosti utvrđenima Općom uredbom EU-a o zaštiti podataka i poštovati načela nužnosti, proporcionalnosti, ograničenja svrhe i proporcionalnog razdoblja zadržavanja podataka. Osim toga, tehnička i integrirana zaštita osobnih podataka trebala bi biti ugrađena u sve sustave za obradu podataka koji se razvijaju i koriste u okviru zakonodavstva država članica. Svi postupci obrade, uključujući one povezane s administrativnom suradnjom i uzajamnom pomoći nadležnih tijela država članica trebali bi se provoditi u skladu s pravilima o zaštiti osobnih podataka utvrđenima Općom uredbom EU-a o zaštiti podataka i relevantnim nacionalnim zakonodavstvom.

4) Minimalni iznosi pokrića

Člankom 9. Direktive utvrđeni su minimalni obvezni iznosi pokrića do kojih se naknada štete mora osigurati na temelju police osiguranja motornog vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama. Tim minimalnim iznosima osigurava se dovoljna razina minimalne

⁶ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

zaštite žrtvama prometnih nezgoda u cijelom EU-u u slučaju tjelesne ozljede i materijalne štete, neovisno o kategoriji vozila. Međutim, iako je cilj Direktive utvrditi jednake minimalne iznose pokrića u svim državama članicama EU-a, trenutačno se u 13 država članica primjenjuju minimalni iznosi koji su niži od većih iznosa propisanih Direktivom. To je posljedica prijelaznih razdoblja u skladu s člankom 1. stavkom 2. Direktive 84/5/EEZ, kako je izmijenjena Direktivom 2005/14/EZ, kojima je nekim državama članicama omogućena odgoda primjene punih minimalnih iznosa. Međutim, zbog različitih referentnih datuma koje različite države članice upotrebljavaju za periodični ponovni izračun minimalnih iznosa, i dalje postoji raskorak između onih 13 država članica koje su iskoristile prijelazno razdoblje i svih ostalih država članica. Razlog tome je činjenica da se datumi završetka prijelaznih razdoblja, iako su prijelazna razdoblja u međuvremenu istekla, i dalje koriste kao referentni datumi za ažuriranje koje se provodi svakih pet godina kako bi se u obzir uzela inflacija. Stoga ti minimalni iznosi još uvijek nisu isti u svim državama članicama. Države članice imaju slobodu na svojem državnom području zahtijevati da iznosi pokrića u policama osiguranja motornih vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama budu veći od minimalnih iznosa utvrđenih Direktivom, ali od 13 država članica s nižim obveznim iznosima većina ne zahtijeva veće iznose pokrića.

5) Područje primjene Direktive

Brojnim presudama Suda Europske unije, ponajprije onima u predmetima „Vnuk”, „Andrade” i „Torreiro”⁷ pojašnjeno je područje primjene Direktive. U presudi Vnuk iz rujna 2014. pojašnjeno je da područje primjene obveze osiguranja motornog vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama iz članka 3. Direktive obuhvaća sve aktivnosti koje su u skladu s „uobičajenom funkcijom” vozila, neovisno o mjestu na kojem se vozilo upotrebljava. U presudi Rodrigues de Andrade od 28. studenoga 2017. pojašnjeno je da bi samo „uobičajena upotreba vozila kao prijevoznog sredstva” i „neovisno o terenu” trebala biti pokrivena osiguranjem motornog vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama, isključujući nezgode u kojima se vozilo upotrebljavalo isključivo u poljoprivredne svrhe. U tim je presudama pojašnjeno da se motorna vozila neovisno o svojim značajkama obično upotrebljavaju kao prijevozna sredstva te da upotreba takvih vozila podrazumijeva svaku upotrebu vozila koja je u skladu s njegovom uobičajenom funkcijom prijevoznog sredstva, neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava i neovisno o tomu je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu. U presudi se jasno navodi da su nezgode uzrokovane tijekom uobičajene upotrebe vozila u svrhu prijevoza, uključujući njegovu upotrebu na privatnom posjedu, obuhvaćene područjem primjene Direktive.

Kako bi se osigurala pravna sigurnost i jasnoća, ovim se Prijedlogom sudska praksa Suda kodificira u zakonodavstvu EU-a. Time se osigurava jedinstvena provedba sudske prakse u nacionalnom pravu.

• Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području

Predložene izmjene u skladu su s općim ciljevima Direktive, odnosno osiguranjem visoke razine zaštite žrtava prometnih nezgoda i olakšanjem slobodnog kretanja osoba i vozila u cijelom EU-u. Osim toga, njima će se povećati povjerenje u jedinstveno tržište za osiguranje motornih vozila jer će se povećati pravna sigurnost povezana s prekograničnom prodajom osiguranja motornih vozila u okviru slobode pružanja usluga i smanjiti rizik koji proizlazi iz moguće nesolventnosti osiguravatelja motornog vozila. Unutarnje tržište osiguranja motornih vozila od velikog je značaja i za društva za osiguranje jer je osiguranje motornih vozila važan

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

dio djelatnosti neživotnog osiguranja u Uniji. Stoga bi jedan od ključnih ciljeva djelovanja Unije u području financijskih usluga trebao biti jačanje i konsolidacija unutarnjeg tržišta u tom području.

Konkretno, predloženom izmjenom koja se odnosi na nesolventnost osiguravatelja nadopunjuje se članak 10., koji se odnosi na zaštitu žrtava nezgoda u kojima sudjeluju neosigurana i nepoznata vozila. Izmenom članka 4. Direktive poboljšavaju se mogućnosti država članica da osiguraju poštovanje obveze osiguranja iz Direktive, uz održavanje slobode kretanja osoba i vozila. Nadalje, izmjenom članka 9. o minimalnim iznosima pokrića osigurava se jednaka minimalna zaštita u svim državama članicama. Izmenom koja se odnosi na potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima dopunjuju se postojeći zahtjevi iz članka 16. i omogućuje lakša provjera vjerodostojnosti tih potvrda i jednako postupanje prema ugovarateljima osiguranja. Osim toga, kodifikacijom sudske prakse Suda EU-a pojašnjava se područje primjene Direktive.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlogom se podupire slobodno kretanje osoba i robe, što su temeljne slobode Europske unije. Isto tako, on je u skladu s načelima unutarnjeg tržišta kojima se osigurava slobodno pružanje usluga i sloboda poslovnog nastana osiguravatelja. Na primjer, poboljšanim pravima u pogledu potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima olakšat će slobodno kretanje osoba, a odredbama o nesolventnosti osiguravatelja povećat će se povjerenje javnosti u prekograničnu prodaju osiguranja motornih vozila.

Prijedlog je također u skladu s Općom uredbom EU-a o zaštiti podataka⁸ jer se njime osigurava odgovarajuće prikupljanje i obrada podataka u svrhu provedbe zakona koje je dopušteno u okviru Direktive.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova Prijedloga izmjene Direktive članak 114. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), kojim se omogućuje donošenje mjera za usklađivanje nacionalnih odredbi čiji je cilj uspostava i funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Predloženim izmjenama dodatno se otklanjaju određene izravne i neizravne zapreke pravilnom funkcioniranju i dovršenju integriranog tržišta za osiguranje motornih vozila, olakšava se slobodno kretanje vozila među državama članicama i jamči usporedivo postupanje neovisno o tome gdje se u EU-u nezgoda dogodi. Njima će se ojačati jedinstveno tržište za osiguranje motornih vozila tako što će se ugovarateljima osiguranja i potencijalnim žrtvama zajamčiti puna naknada štete, čak i u slučaju nesolventnosti prekograničnog osiguravatelja motornog vozila.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Na temelju članka 4. UFEU-a mjere EU-a za dovršetak unutarnjeg tržišta moraju se procijeniti uzimajući u obzir načelo supsidijarnosti utvrđeno u članku 5. stavku 3. UFEU-a.

U tom kontekstu podsjeća se da se Direktivom štite žrtve nezgode i u državama članicama EU-a koje nisu država članica njihova boravišta te domaće žrtve nezgoda koju je uzrokovao vozač iz druge države članice. Mjere predviđene Prijedlogom mogu se donijeti samo na razini EU-a jer se odnose na osiguravatelje koji posluju prekogranično, ugovaratelje osiguranja

⁸ Vidjeti bilješku 6.

motornih vozila koji mijenjaju državu članicu boravišta i prekogranične provjere osiguranja vozila.

Naknada štete žrtvama prometnih nezgoda u slučaju prekogranične nesolventnosti osiguravatelja izuzetno je važna za nesmetano funkcioniranje jedinstvenog tržišta. Neusklađenim djelovanjem preko raznih dobrovoljnih okvira i sporazuma među nacionalnim uredima za osiguranje motornih vozila ne može se zajamčiti odgovarajuća odšteta za žrtve ni jednaka podjela rizika među državama članicama. Ravnopravni uvjeti u svim državama članicama u smislu minimalnih iznosa pokrića radi osiguranja jednake minimalne zaštite žrtava prometnih nezgoda u cijelom EU-u ne mogu se postići neusklađenim naporima država članica. Problem vožnje bez osiguranja u slučaju prekograničnog prometa ne može se riješiti mjerama na nacionalnoj razini. Nadalje, samo se djelovanjem na razini EU-a može osigurati zaštita žrtava u slučaju nezgoda u kojima sudjeluje nesolventni prekogranični osiguravatelj. Jedino se djelovanjem na razini EU-a može osigurati jedinstvena primjena područja primjene Direktive. Konačno, neusklađenim djelovanjem ne može se osigurati da će osiguravatelji jednako postupati s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima potencijalnih ugovaratelja osiguranja koji promijene državu članicu boravišta.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog u potpunosti uzima u obzir načelo proporcionalnosti, prema kojem djelovanje EU-a ne bi trebalo premašiti ono što je potrebno za ostvarivanje ciljeva Ugovorâ. Odabrane opcije politike pažljivo su ocijenjene i osmišljene kako bi se postigla odgovarajuća ravnoteža između predmetnog javnog interesa (posebno potrebe za smanjenjem vožnje bez osiguranja i osiguranjem jednake minimalne razine zaštite žrtava) i potencijalnih troškova za javna tijela, osiguravatelje i ugovaratelje osiguranja, kako bi se osigurala troškovna učinkovitost predloženih mjera.

- **Odabir instrumenta**

U skladu s člankom 114. UFEU-a dopušteno je donošenje akata u obliku uredbe ili direktive. Odabrana je direktiva s obzirom na to da je i pravni akt na koji se odnose predložene izmjene direktiva.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- ***Ex post* evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Kako bi se procijenila djelotvornost i učinkovitost funkcioniranja Direktive, provedena je evaluacija, uključujući javno savjetovanje od 28. srpnja do 20. listopada 2017.⁹

Rezultati javnog savjetovanja pokazali su da su dionici uglavnom zadovoljni funkcioniranjem većine elemenata Direktive. Sve kategorije dionika uvelike prihvaćaju inicijativu EU-a da se osigura brza isplata naknade štete žrtvama nezgoda u slučaju nesolventnosti osiguravatelja motornih vozila, posebno u prekograničnom kontekstu. Većina dionika podupire opciju da u takvim slučajevima krajnju financijsku odgovornost snosi matična država članica u kojoj je poslovni nastan predmetnog osiguravatelja motornog vozila, a prvu odgovornost država članica boravišta žrtve kako bi se osigurala brza naknada štete.

Dionici se nisu usprotivili tome da se minimalni iznosi pokrića za osiguranje motornih vozila usklade na višu razinu koja se već primjenjuje u 15 država članica. Neke organizacije za

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

zaštitu potrošača zauzimale su se za diferenciranu višu razinu obveznog pokrića za veća vozila kao što su kamioni i autobusi, ali tome su se usprotivili sektor osiguranja i društva za kamionski i autobusni prijevoz, prema čijem mišljenju to nije opravdano dokazima te bi uzrokovalo veće troškove osiguranja, koji bi se prenijeli na krajnje potrošače (posebno zbog toga što nezgodu u koju je uključen autobus s mnogo putnika može uzrokovati manje vozilo).

Kad je riječ o priznavanju potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima na razini novog osiguravatelja, posebno u novoj državi članici, mnogi pojedinačni građani iznijeli su svoja negativna iskustva u tom pogledu i zatražili mjere kojima bi se zajamčilo da osiguravatelji prema građanima koji promijene državu članicu boravišta postupaju jednako kao prema stanovnicima predmetne države članice kad je riječ o priznavanju njihovih potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima. Sektor osiguranja usprotivio se obvezujućim obvezama za osiguravatelje u tom pogledu jer bi to po njihovu mišljenju bilo nerazmjerno.

Kad je riječ o vožnji bez osiguranja, nije bilo protivljenja odobravanju neometajućih provjera osiguranja upotrebom tehnologije prepoznavanja registarskih pločica za čiju provedbu nije potrebno zaustavljanje vozila.

Nadalje, iskazana je široka potpora pojašnjavanju područja primjene Direktive s obzirom na novu sudsku praksu Suda. Dionici iz sektora sportova u kojima se upotrebljavaju motorna vozila zatražili su isključenje tog sektora iz Direktive.

Prijedlog se temelji i na rezultatima sljedećeg:

- javnog savjetovanja (od 30. rujna 2015. do 31. siječnja 2016.) u okviru poziva na očitovanje o regulatornom okviru EU-a za financijske usluge u kojem su se tražile povratne informacije i empirijski dokazi o prednostima, nenamjernim učincima, dosljednosti i koherentnosti financijskog zakonodavstva¹⁰ i javne rasprave o pozivu na očitovanje održane 17. svibnja 2016.¹¹,
- okruglog stola o preispitivanju Direktive koji je održan 12. srpnja 2017. i uključivao je skupine dionika, konkretno osiguravatelje, organizacije potrošača, Vijeće ureda za osiguranje motornih vozila i tijela država članica,
- razmjene stajališta sa stručnjacima iz tijela država članica (stručna skupina za bankarstvo, plaćanja i osiguranje),
- statističkih podataka i izvješća Vijeća ureda za osiguranje motornih vozila (tijela privatnog prava kojima su na temelju Direktive povjereni određeni poslovi).

• Procjena učinka

U skladu sa svojom politikom „bolje regulative” Komisija je provela procjenu učinka opcija politike¹². Odbor za nadzor regulative 9. ožujka 2018. donio je pozitivno mišljenje o procjeni učinka¹³. Odbor je u svojim primjedbama predložio da bi se u procjeni učinka trebao pojasniti opseg predviđenih zakonodavnih izmjena područja primjene Direktive i razlozi zbog kojih nije provedena potpuna procjena njihova mogućeg učinka. Nadalje, Odbor je zatražio povezivanje procjene učinka i evaluacije te bolje obrazloženje predloženih zakonodavnih mjera. Odbor je također zatražio da se bolje objasni zašto se Direktiva smatra održivom u budućnosti s obzirom na nova tehnološka dostignuća kao što su autonomna vozila i električni bicikli. Prijedlog je u skladu sa zaključcima procjene učinka.

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 prije objave dokumenta.

¹³ DODATI prije objave dokumenta.

Kao odgovor na primjedbe Odbora, u revidiranoj procjeni učinka objašnjava se da je poželjno kodificirati područje primjene Direktive, odnosno da je radi pravne sigurnosti poželjno u Direktivu umetnuti glavne odredbe iz uzastopnih presuda Suda Europske unije o području primjene. Time bi se državama članicama omogućilo da na pravilan i transparentan način provedu izmjene koje proizlaze iz presuda. Osim toga, dionicima bi se pružila veća pravna sigurnost u pogledu područja primjene Direktive jer bi se presude Suda izravno prenijele u nacionalno zakonodavstvo. Kodifikacijom se i olakšava provedba prava EU-a u predmetnom području jer bi se usporedno provodio standardni postupak prenošenja.

Nadalje, kad je riječ o budućem tehnološkom razvoju, u procjeni učinka objašnjava se da se obveza osiguranja motornih vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama utvrđena Direktivom već primjenjuje na autonomna i poluautonomna vozila zbog stalne potrebe da se žrtvama nezgoda koje uključuju autonomna vozila koja prometuju u EU-u osigura zaštita i nadoknada štete. Autonomna (i poluautonomna vozila) uzrokovala su već niz nezgoda, što dokazuje da postoji potreba za zaštitom građana EU-a u slučaju nezgode. Nadalje, u procjeni učinka objašnjava se da su nove vrste motornih vozila, primjerice električni bicikli, osobni transporteri *Segway*, električni romobili, već obuhvaćeni područjem primjene Direktive. Upotreba tih novih vrsta električnih motornih vozila u prometu mogla bi uzrokovati nezgode i u tom slučaju žrtve treba zaštititi i brzo im nadoknaditi štetu. Međutim, prema postojećoj Direktivi, države članice mogu izuzeti takva vozila iz osiguranja motornih vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama ako to smatraju potrebnim. Tijekom javnog savjetovanja više udruženja koja predstavljaju industriju električnih bicikala zatražilo je da se izuzeće takvih vozila utvrdi samom Direktivom, tvrdeći da bi zahtjev za osiguranje od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama mogao negativno utjecati na upotrebu električnih bicikala. Smatra se da to nije potrebno jer države članice mogu izuzeti električne bicikle ili bilo koja nova električna motorna vozila. U tom bi slučaju nacionalni garancijski fondovi snosili troškove nadoknade štete žrtvama nezgoda uzrokovanih upotrebom tih novih vrsta vozila. Time se osigurava najviša razina zaštite žrtava bez potrebe za dodatnim djelovanjem EU-a.

U procjeni učinka analizirano je nekoliko opcija politike za svaki od utvrđenih problema:

budući da Direktiva već postoji, osnovna opcija u svim slučajevima bila je ne izmijeniti Direktivu. Osim osnovnog scenarija, u procjeni učinka analiziran je i niz drugih mogućih opcija politike.

Kad je riječ o nesolventnosti osiguravatelja, predmetu koji trenutačno nije dio Direktive, druga opcija bila je odrediti odgovornost za početnu naknadu štete žrtvama, ali ne i krajnju odgovornost. Treća opcija bila je utvrditi obje odgovornosti tako da početnu odgovornost snosi država članica boravišta žrtve, a krajnju odgovornost država članica u kojoj je poslovni nastan nesolventnog osiguravatelja. Zaključak je procjene učinka da se prednost daje trećoj opciji politike jer bi se njom osigurala brza naknada štete žrtvama i istodobno osiguravateljima, nacionalnim tijelima za naknadu štete i ugovarateljima osiguranja motornih vozila pružila veća pravna sigurnost u pogledu početne i krajnje likvidacije štete, smanjujući potrebu za pravnim postupcima.

Kad je riječ o minimalnim iznosima pokrića, uz osnovni scenarij druga je opcija bila uskladiti iznose pokrića s najvišom obveznom minimalnom razinom koja se trenutačno primjenjuje u državama članicama. Treća razmatrana opcija bila je uvesti veće iznose obveznog pokrića za veća vozila kao što su kamioni i autobusi. Zaključak je procjene učinka da se prednost daje drugoj opciji politike jer se njom osigurava jednaka minimalna zaštita žrtava u cijelom EU-u i da nema dovoljno dokaza u prilog trećoj opciji.

Kad je riječ o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, uz osnovni scenarij druga je opcija bila izdati preporuku državama članicama o postupanju s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima. Treća je opcija bila samo uskladiti obrazac potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, bez nametanja obveznog postupanja osiguravatelja u pogledu takvih potvrda, kako bi se olakšala provjera vjerodostojnosti radi suzbijanja prijevara. Četvrta je opcija bila uvesti dodatan zahtjev za osiguravatelje za nediskriminaciju u postupanju s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima koje izdaju osiguravatelji u drugim državama članicama i zahtjev za transparentnost u pogledu korištenja potvrda. Zaključak je procjene učinka da se prednost daje potonjoj opciji politike jer bi se njom olakšala standardizacija potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima i istodobno osiguralo jednako postupanje s eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima za domaće ugovaratelje osiguranja i one koji su se preselili iz jedne države članice u drugu.

Kad je riječ o vožnji bez osiguranja, uz osnovni scenarij druga je opcija bila državama članicama odobriti provedbu neometajućih provjera (koje su trenutačno zabranjene) na dobrovoljnoj osnovi. Treća je opcija bila učiniti neometajuće granične provjere osiguranja obveznima. Za treću se opciju smatralo da ima veći potencijal smanjenja vožnje bez osiguranja u usporedbi s drugom opcijom. Unatoč tome, u procjeni učinka smatra se da bi u mnogim državama članicama troškovi povezani s trećom opcijom mogli biti veći od koristi jer je problem vožnje bez osiguranja prisutan u različitim mjerama u različitim državama članicama EU-a. Stoga je zaključak procjene učinka da se prednost daje drugoj opciji politike (dobrovoljne neometajuće provjere).

Kad je riječ o području primjene Direktive, u prilogu procjeni učinka objašnjava se da će se postojeća sudska praksa Suda EU-a kodificirati definicijom „upotrebe vozila” s obzirom na to da dionici nisu uspjeli dokazati da će područje primjene kako je definirano u sudskoj praksi uzrokovati prekomjerne troškove. Naime, određene države članice već su uvele zahtjev za osiguranje motornih vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama u skladu sa sudskom praksom bez pretjerano visokih premija osiguranja, među ostalim i za sportska događanja koja uključuju motorna vozila.

Prijedlog neće imati značajan utjecaj na okoliš jer predložene izmjene neće utjecati na količinu prometa.

Ne očekuje se da će Prijedlog imati znatan socijalni učinak, osim već opisanih prednosti. Cilj je predloženih izmjena smanjenje vožnje bez osiguranja, moguće smanjenje premija osiguranja motornih vozila i povećanje razine zaštite žrtava prometnih nezgoda, što bi moglo koristiti svim građanima EU-a. Prijedlogom se izbjegava rizik od mogućih velikih povećanja premija osiguranja motornih vozila. Konkretno, predložene mjere povezane s minimalnim pokrićem podrazumijevaju samo usklađivanje minimalnih iznosa pokrića kako bi se osigurala jednaka minimalna zaštita u svim državama članicama.

Prijedlog neće imati poseban učinak na mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) osim u njihovu svojstvu redovitih ugovaratelja osiguranja motornih vozila. Prijedlog će utjecati na MSP-ove i mikropoduzeća koji se kao prijevoznici koriste vozilima za koja je obvezno osiguranje. U državama članicama u kojima će se minimalni iznosi pokrića blago povećati moguća su mala povećanja premija osiguranja za ugovaratelje osiguranja u tim državama članicama, uključujući MSP-ove i mikropoduzeća.

- **Temeljna prava**

Prijedlogom se poštuju temeljna prava i načela priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima, posebno pravo na zaštitu osobnih podataka (članak 8. Povelje), pravo na vlasništvo (članak 17. Povelje) i načelo ravnopravnosti muškaraca i žena (članak 23. Povelje). Njim se isto tako doprinosi ciljevima članka 16. Povelje, kojim se predviđa sloboda poduzetništva, ciljevima članka 38. Povelje, kojim se predviđa visoka razina zaštite potrošača i ciljevima članka 45. Povelje o slobodi kretanja i boravka građana.

Program REFIT

Prijedlog je u skladu s ciljevima pojednostavnjenja i smanjenja troškova. Kad je riječ o nesolventnosti osiguravatelja, smanjit će se troškovi sudskih sporova jer bi se Direktivom utvrdile jasne uloge o početnoj isplati naknade žrtvi i krajnjoj odgovornosti za odštetni zahtjev. Nadalje, smanjenjem rizika od vožnje bez osiguranja provedbom neometajućih provjera mogla bi se smanjiti količina odštetnih zahtjeva upućenih tijelima za naknadu štete te doprinosi za osiguravatelje. Osim toga, većom standardizacijom potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima olakšala bi se provjera vjerodostojnosti takvih potvrda koje izdaju inozemni osiguravatelji. Naposljetku, Prijedlog ne uključuje nove zahtjeve za izvješćivanje za javna tijela.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun EU-a.

Prijedlog bi mogao utjecati na nacionalne proračune država članica koje bi iskoristile opciju neometajuće granične provjere osiguranja motornih vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice, što bi zahtijevalo upotrebu tehnologije prepoznavanja registarskih pločica i razmjenu informacija s drugim državama članicama o statusu osiguranja vozila.

Osim toga, države članice trebat će odrediti tijelo odgovorno za naknadu štete žrtvama u slučajevima prekogranične nesolventnosti osiguravatelja, no to bi mogla biti i dodatna zadaća postojećeg tijela (opći garancijski fond za osiguranja ili nacionalni garancijski fond za nezgode uzrokovane neosiguranim ili nepoznatim vozilima). Troškovi će se financirati doprinosima društava za osiguranje.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija će pratiti provedbu politike u suradnji s državama članicama. Pet godina nakon datuma prenošenja Komisija će izraditi evaluaciju ove Direktive. U okviru evaluacije ispitat će se djelotvornost, učinkovitost, relevantnost, dosljednost i dodana vrijednost Prijedloga, uključujući moguće bitne učinke na poduzeća.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Da bi se ispunio cilj ovog Prijedloga i da bi se izbjegle moguće pravne praznine i neusklađenosti u provođenju propisa u nacionalnom pravu država članica, kao pomoć pri prenošenju i instrument za djelotvornu provjeru bit će potrebni dokumenti s obrazloženjima. Zbog toga je opravdana potreba da države članice uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje prilože dokumente s obrazloženjima, na primjer u obliku korelacijske tablice.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Člankom 1. Prijedloga izmjenjuje se Direktiva. Upućivanja u nastavku odnose se na izmijenjene ili nove članke u Direktivi, osim ako je navedeno drukčije.

U članku 1. uvodi se definicija „upotrebe vozila” kako bi se uključile presude Suda Europske unije u predmetu Vnuk C-162/13 od 14. rujna 2014., predmetu Rodrigues de Andrade C-514/16 od 28. studenoga 2017. i predmetu Torreiro C-334/16 od 20. prosinca 2017. Sud Europske unije u svojim je presudama pojasnio da se motorna vozila neovisno o svojim značajkama obično upotrebljavaju kao prijevozna sredstva. Nadalje, Sud je pojasnio da upotreba takvih vozila podrazumijeva svaku upotrebu vozila koja je u skladu s njegovom uobičajenom funkcijom prijevoznog sredstva, neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava i neovisno o tomu je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu.

Kad je riječ o vožnji bez osiguranja, članak 4. mijenja se kako bi se državama članicama odobrila provjera osiguranja vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice i vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i na njihovo područje dolaze s područja neke druge države članice ako su takve provjere nediskriminirajuće, nužne i razmjerne, ako su dio općeg sustava provjera na državnom području i ako za njihovu provedbu nije potrebno fizičko zaustavljanje vozila. Te se provjere moraju provoditi u skladu s Uredbom 2016/679 o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka.

Kako bi se osigurala jednaka razina minimalne zaštite žrtava prometnih nezgoda na razini EU-a:

- članak 9. stavak 1. mijenja se kako bi se uskladili obvezni minimalni iznosi pokrića za žrtve u cijelom EU-u, ne dovodeći u pitanje viša jamstva koja države članice mogu propisati,

- članak 9. stavak 2. mijenja se kako bi se Komisiju ovlastilo za donošenje delegiranih akata kako bi se svakih pet godina usklađeni minimalni iznosi pokrića za žrtve ažurirali s obzirom na inflaciju.

Kako bi se osigurala zaštita žrtava u slučaju nesolventnosti, likvidacije ili izostanka suradnje osiguravatelja, novim člankom 10.a propisuje se posebno sljedeće:

- svaka država članica osniva ili zadužuje tijelo za isplatu naknade za materijalnu štetu ili tjelesne ozljede koje je uzrokovalo vozilo koje osigurava društvo koje je u stečajnom postupku ili postupku likvidacije ili ako u roku od tri mjeseca od datuma kada je oštećena osoba podnijela odštetni zahtjev osiguravatelj nije dao obrazloženi odgovor,

- naknadu štete oštećenim osobama isplaćuje takvo tijelo države članice njihova boravišta,

- to tijelo ima pravo zatražiti nadoknadu iznosa isplaćene naknade štete od tijela države članice u kojoj je poslovni nastan društva za osiguranje koje je izdalo policu (potonje tijelo snosi krajnju odgovornost),

- Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata kako bi utvrdila postupovne zadaće i postupovne obveze tijela osnovanih ili ovlaštenih na temelju članka 10.a u pogledu nadoknade.

Kad je riječ o potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, članak 16. mijenja se kako bi se postiglo sljedeće:

- uskladile potvrde koje se odnose na uspješne odštetne zahtjeve u vezi s odgovornošću za štetu nanесenu trećim osobama prema ugovaratelju osiguranja u posljednjih pet godina. Takve se potvrde temelje na standardiziranom obrascu koji će Europska komisija donijeti provedbenim aktom;
- osiguralo nediskriminirajuće postupanje društava za osiguranje s eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima neovisno o državljanstvu ili prethodnoj državi članici boravišta građanina.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁴,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (osiguranje motornih vozila) posebno je važno za europske građane, kako za ugovaratelje osiguranja tako i za potencijalne žrtve nezgoda. Od velike je važnosti i za društva za osiguranje jer je bitan segment djelatnosti neživotnog osiguranja u Uniji. Osiguranje motornih vozila utječe i na slobodno kretanje osoba, robe i vozila. Stoga bi jedan od ključnih ciljeva djelovanja Unije u području financijskih usluga trebao biti jačanje i konsolidacija unutarnjeg tržišta osiguranja motornih vozila.
- (2) Komisija je ispitala funkcioniranje Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵, među ostalim, njezinu učinkovitost, djelotvornost i usklađenost s drugim politikama Unije. Zaključak je evaluacije da Direktiva 2009/103/EZ uglavnom dobro funkcionira te da u pogledu većine aspekata nije potrebna njezina izmjena. Međutim, utvrđena su četiri područja u kojima bi ciljne izmjene bile primjerene: naknada štete žrtvama nezgoda u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, minimalni obvezni iznosi osiguravateljnog pokrića, provjere osiguranja vozila koje se provode na razini država članica i korištenje potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima na razini novog društva za osiguranje.
- (3) Nadalje, u svojim nedavnim odlukama, konkretno odlukama u predmetima Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ i Torreiro¹⁸, Sud Europske unije pojasnio je značenje pojma

¹⁴ SL C, , str. .

¹⁵ Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (SL L 263, 7.10.2009., str. 11.).

¹⁶ Presuda Suda od 4. prosinca 2014., Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Presuda Suda od 28. studenoga 2017., Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

„upotreba vozila”. Konkretno, Sud je pojasnio da se motorna vozila neovisno o svojim značajkama obično upotrebljavaju kao prijevozna sredstva te da upotreba takvih vozila podrazumijeva svaku upotrebu vozila koja je u skladu s njegovom uobičajenom funkcijom prijevoznog sredstva, neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tomu je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu. U interesu pravne sigurnosti primjereno je da se u Direktivu 2009/103/EZ uvede definicija pojma „upotreba vozila” kako bi ona odražavala spomenutu sudsku praksu.

- (4) U skladu s postojećim odredbama države članice trebale bi se suzdržavati od provjera osiguranja vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice i vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i na njihovo područje dolaze s područja neke druge države članice. Zahvaljujući novim tehnološkim dostignućima provjere osiguranja vozila moguće su bez zaustavljanja vozila, odnosno bez ometanja slobodnog kretanja osoba. Stoga je primjereno dopustiti takve provjere osiguranja vozila samo ako su nediskriminirajuće, razmjerne, dio općeg sustava provjera na državnom području i ako za njihovu provedbu nije nužno zaustavljanje vozila.
- (5) Države članice koje se odluče uspostaviti sustav za obradu osobnih podataka koji bi se poslije mogli podijeliti s drugim državama članicama, kao što su podaci dobiveni s pomoću tehnologije prepoznavanja registarskih pločica, trebaju donijeti propise kojima će se omogućiti obrada osobnih podataka za potrebe suzbijanja vožnje bez osiguranja te istovremeno donijeti odgovarajuće mjere zaštite prava i sloboda te legitimnih interesa ispitanika. Odredbe Uredbe (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹ primjenjuje se na obradu osobnih podataka u svrhu suzbijanja vožnje bez osiguranja. Države bi članice u svojim propisima trebale posebno navesti točnu svrhu i upućivanje na relevantnu pravnu osnovu i tim bi se propisima trebali poštovati relevantni sigurnosni zahtjevi i načela nužnosti, proporcionalnosti i ograničenja svrhe te utvrditi proporcionalno razdoblje čuvanja podataka. Osim toga, načela tehničke i integrirane zaštite osobnih podataka trebala bi se primjenjivati na sve sustave za obradu podataka koji se razvijaju i koriste u okviru zakonodavstva država članica.
- (6) Direktivom 2009/103/EZ trenutačno su utvrđeni različiti referentni datumi za periodični ponovni izračun minimalnih iznosa pokrića u različitim državama članicama, zbog čega se minimalni iznosi pokrića razlikuju ovisno o državi članici. Kako bi se osigurala jednaka minimalna zaštita oštećenih osoba u cijeloj Uniji, ti bi se minimalni iznosi trebali uskladiti i trebala bi se uvesti jedinstvena klauzula o preispitivanju, u kojoj se kao referentna vrijednost upotrebljava harmonizirani indeks potrošačkih cijena koji objavljuje Eurostat, te postupovna pravila kojima se uređuje takvo preispitivanje i utvrđuju jedinstveni rokovi.
- (7) Za djelotvornu i učinkovitu zaštitu žrtava prometnih nezgoda nužno je da se tim žrtvama uvijek isplati naknada za zadobivene tjelesne ozljede ili oštećenje stvari, neovisno o tomu je li društvo za osiguranje odgovorne osobe solventno ili nije. Stoga bi države članice trebale osnovati ili zadužiti tijelo za isplatu početne naknade štete oštećenim osobama s uobičajenim boravištem na njihovu državnom području, koje ima pravo zatražiti povrat te naknade od tijela koje je za to osnovano ili zaduženo u državi članici u kojoj društvo za osiguranje koje je izdalo policu osiguranja za vozilo odgovorne osobe ima poslovni nastan. Međutim, kako bi se izbjeglo podnošenje

¹⁸ Presuda Suda od 20. prosinca 2017., *Torreiro*, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).

usporednih zahtjeva, žrtvama prometnih nezgoda ne bi trebalo biti dopušteno podnošenje odštetnog zahtjeva navedenom tijelu ako su već podnijele zahtjev predmetnom društvu za osiguranje ili pokrenule pravni postupak protiv tog društva te se taj zahtjev još razmatra odnosno taj je pravni postupak još u tijeku.

- (8) Trebalo bi omogućiti jednostavnu provjeru vjerodostojnosti potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima ugovaratelja osiguranja koji s društvom za osiguranje želi sklopiti novi ugovor o osiguranju i na taj način olakšati priznavanje takve potvrde pri ugovaranju nove police osiguranja. Kako bi se olakšala provjera i utvrđivanje vjerodostojnosti potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, važno je da su sadržaj i format tih potvrda jednaki u svim državama članicama. Osim toga, društva za osiguranje koja pri određivanju premija osiguranja motornog vozila uzimaju u obzir potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima ne bi smjela diskriminirati na temelju državljanstva ili isključivo na temelju prethodne države članice boravišta ugovaratelja osiguranja. Kako bi države članice mogle provjeriti kako društva za osiguranje postupaju s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, društva za osiguranje trebala bi objaviti svoje politike u pogledu upotrebe eventualno postavljenih odštetnih zahtjeva pri izračunu premija.
- (9) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u vezi sa sadržajem i formatom potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima. Te bi provedbene ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²⁰.
- (10) Kako bi se osigurala redovita prilagodba minimalnih iznosa u skladu s promjenama u gospodarstvu (te da s vremenom ne izgube na vrijednosti), Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s prilagodbom tih minimalnih iznosa pokrića osiguranja motornih vozila od odgovornosti za štetu nanесenu trećim osobama kako bi se uzele u obzir promjene u gospodarstvu te ovlast za utvrđivanje postupovnih zadaća i postupovnih obveza u pogledu nadoknade koje imaju tijela koja su na temelju članka 10.a osnovana ili zadužena za naknadu štete. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (11) U okviru evaluacije funkcioniranja ove Direktive Europska komisija trebala bi pratiti primjenu Direktive, uzimajući u obzir broj žrtava, iznos neisplaćenih naknada štete zbog kašnjenja u plaćanju uzrokovanih prekograničnim slučajevima nesolventnosti, razinu minimalnih iznosa pokrića u državama članicama, količinu odštetnih zahtjeva zbog vožnje bez osiguranja u prekograničnom prometu i broj pritužbi povezanih s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima.
- (12) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, posebno jednaku minimalnu zaštitu žrtava prometnih nezgoda u cijeloj Uniji i zaštitu žrtava u slučaju nesolventnosti društava za osiguranje, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog svojih učinaka oni

²⁰ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

- (13) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima²¹, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o svojim mjerama za prenošenje priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.
- (14) Direktivu 2009/103/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 2009/103/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. umeće se sljedeća točka 1.a:
„1.a „upotreba vozila” znači svaka upotreba takva vozila, koje je namijenjeno tomu da se uobičajeno upotrebljava kao prijevozno sredstvo, koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila, neovisno o značajkama vozila i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tomu je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu.”;
2. članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 4.

Provjera osiguranja

1. Države članice suzdržavaju se od provjere osiguranja od građanskopravne odgovornosti za vozila koja se uobičajeno nalaze na području druge države članice i vozila koja se uobičajeno nalaze na području treće zemlje i na njihovo područje dolaze s područja neke druge države članice.

One međutim mogu provoditi takve provjere osiguranja ako su te provjere nediskriminirajuće, nužne i razmjerne s obzirom na cilj koji se nastoji ostvariti i

- a) provode se u okviru nadzora koji nije usmjeren isključivo na provjeru osiguranja ili
- b) dio su općeg sustava provjera na državnom području i za njihovu provedbu nije nužno zaustavljanje vozila.

2. Na temelju propisa države članice kojem podliježe vođa obrade, osobni podaci mogu se obrađivati ako je to potrebno u svrhu borbe protiv vožnje neosiguranim vozilima koja prometuju u drugim državama članicama od onih u kojima se uobičajeno nalaze u smislu članka 1. Taj propis mora biti u skladu s Uredbom (EU) 2016/679* i njime se moraju utvrditi i prikladne mjere za zaštitu prava i sloboda te legitimnih interesa ispitanika.

²¹ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

* Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.)”;

3. članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ne dovodeći u pitanje bilo kakva viša jamstva koja države članice mogu propisati, svaka država članica zahtijeva da osiguranje iz članka 3. bude obvezno u pogledu sljedećih minimalnih iznosa:

- (a) za tjelesne ozljede: 6 070 000 EUR po nezgodi, neovisno o broju žrtava, ili 1 220 000 EUR po žrtvi;
- (b) za oštećenje stvari, 1 220 000 EUR po odštetnom zahtjevu, neovisno o broju žrtava.

Za države članice koje nisu uvele euro minimalni iznosi preračunavaju se u njihovu nacionalnu valutu primjenom važećeg deviznog tečaja na dan [*Ured za publikacije – unijeti datum stupanja na snagu ove Direktive*] kako je objavljen u *Službenom listu Europske unije*.

2. Svakih pet godina od [datum stupanja na snagu ove Direktive] Komisija preispituje iznose iz stavka 1. u skladu s harmoniziranim indeksom potrošačkih cijena (HIPC) utvrđenim na temelju Uredbe (EU) 2016/792 Europskog parlamenta i Vijeća **.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 28.b u vezi s prilagodbom tih iznosa HIPC-u u roku od šest mjeseci nakon isteka svakog petogodišnjeg razdoblja.

Za države članice koje nisu uvele euro iznosi se preračunavaju u njihovu nacionalnu valutu primjenom važećeg deviznog tečaja na datum izračuna novih minimalnih iznosa kako je objavljen u *Službenom listu Europske unije*.”

** Uredba (EU) 2016/792 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o harmoniziranim indeksima potrošačkih cijena i indeksu cijena stambenih objekata i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 2494/95 (SL L 135, 24.5.2016., str. 11.).

4. umeće se sljedeći članak 10.a:

„Članak 10.a

Zaštita oštećenih osoba u slučaju nesolventnosti ili izostanka suradnje društva za osiguranje

1. Države članice osnivaju ili zadužuju tijelo za isplatu naknade štete oštećenim osobama s uobičajenim boravištem na njihovu državnom području, barem do granica obveze osiguranja iz članka 9. stavka 1. za tjelesne ozljede ili materijalnu štetu koji su prouzročeni vozilom koje osigurava društvo za osiguranje, u bilo kojoj od sljedećih situacija:

- (a) nad društvom za osiguranje provodi se stečajni postupak;
- (b) društvo za osiguranje u postupku je likvidacije kako je utvrđen u članku 268. točki (d) Direktive 2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća***;

(c) društvo za osiguranje ili njegov predstavnik za likvidaciju štete nije dalo utemeljen odgovor na točke navedene u odštetnom zahtjevu u roku od tri mjeseca od datuma na koji je oštećena osoba podnijela svoj odštetni zahtjev tom društvu za osiguranje.

2. Oštećene osobe ne mogu podnijeti odštetni zahtjev tijelu iz stavka 1. ako su podnijele zahtjev izravno društvu za osiguranje ili pokrenule pravni postupak izravno protiv tog društva i takav se zahtjev još razmatra odnosno taj je pravni postupak još u tijeku.

3. Tijelo iz stavka 1. odgovara na zahtjev u roku od dva mjeseca od datuma na koji je oštećena osoba podnijela svoj odštetni zahtjev.

4. Ako oštećena osoba nema boravište u državi članici u kojoj društvo za osiguranje iz stavka 1. ima poslovni nastan, tijelo iz stavka 1. koje je isplatilo naknadu štete toj oštećenoj osobi u državi članici njezina boravišta ima pravo tijelu iz stavka 1. koje se nalazi u državi članici u kojoj je poslovni nastan društva za osiguranje koje je izdalo policu odgovornoj osobi podnijeti zahtjev za nadoknadu iznosa isplaćene naknade štete.

5. Stavcima od 1. do 4. ne dovodi se u pitanje:

(a) pravo država članica da naknadu štete koju isplati tijelo iz stavka 1. smatraju supsidijarnom ili ravnopravnom;

(b) pravo država članica da za istu nezgodu propišu likvidaciju štete između:

i. tijela iz stavka 1.;

ii. osobe ili osoba odgovornih za nezgodu;

iii. drugih društava za osiguranje ili ustanova za socijalno osiguranje koji su dužni nadoknaditi štetu oštećenoj osobi.

6. Države članice ne dopuštaju tijelu iz stavka 1. da isplatu naknade štete uvjetuje bilo kojim zahtjevima osim onima koji su predviđeni ovom Direktivom, a posebno zahtjevom da oštećena osoba mora dokazati da odgovorna osoba nije u mogućnosti ili odbija isplatiti naknadu štete.

7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s postupkom iz članka 28.b kako bi utvrdila postupovne zadaće i postupovne obveze u pogledu nadoknade koje imaju tijela osnovana ili ovlaštena na temelju članka 10.a.”

*** Direktiva 2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2009. o osnivanju i obavljanju djelatnosti osiguranja i reosiguranja (Solventnost II) (SL L 335, 17.12.2009., str. 1.).”;

5. članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) na kraju drugog podstavka dodaje se sljedeća rečenica:

„Pritom se koriste obrascem potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima.”;

(b) dodaju se sljedeći podstavci:

„Države članice osiguravaju da društva za osiguranje ili tijela iz drugog podstavka pri uzimanju u obzir potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima koje su izdala druga društva za osiguranje ili druga tijela iz drugog podstavka ne postupaju prema ugovarateljima osiguranja na diskriminirajući način i ne naplaćuju im prekomjerne premije zbog njihova

državljanstva ili isključivo na temelju njihove prethodne države članice boravišta.

Države članice osiguravaju da društva za osiguranje objavljuju svoje politike u pogledu načina na koji upotrebljavaju potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima pri izračunu premija.

Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenih akata u skladu s člankom 28.a stavkom 2. kojima se pobliže određuje sadržaj i oblik potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima iz drugog podstavka. Potvrda sadržava informacije o sljedećem:

- (a) identitet društva za osiguranje izdavatelja potvrde;
- (b) identitet ugovaratelja osiguranja;
- (c) osigurano vozilo;
- (d) razdoblje pokrića osiguranog vozila;
- (e) broj i iznos prijavljenih odštetnih zahtjeva u vezi s odgovornošću za štetu nanесenu trećim osobama u razdoblju obuhvaćenom potvrdom o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima.”

6. umeću se sljedeći članci 28.a, 28.b i 28.c:

„Članak 28.a

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Europski odbor za osiguranje i strukovno mirovinsko osiguranje osnovan Odlukom Komisije 2004/9/EZ ****. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*****.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 28.b

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9. stavka 2. i članka 10.a stavka 7. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od datuma iz članka 30.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9. stavka 2. i članka 10.a stavka 7. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

5. Delegirani akt donesen na temelju članka 9. stavka 2. i članka 10.a stavka 7. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta

Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 28.c

Evaluacija

Evaluacija ove Direktive provodi se najkasnije sedam godina od datuma njezina prenošenja. Komisija dostavlja zaključke evaluacije i svoje primjedbe Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru.

**** Odluka Komisije 2004/9/EZ od 5. studenoga 2003. o osnivanju Europskog odbora za osiguranje i strukovno mirovinsko osiguranje (SL L 3, 7.1.2004., str. 34.).

***** Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).”.

Članak 2.

Prenošenje

Države članice najkasnije do [UP: molimo unijeti datum koji je 12 mjeseci nakon dana stupanja na snagu ove Direktive] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

One primjenjuju te odredbe od [UP: molimo unijeti datum koji je 12 mjeseci nakon dana stupanja na snagu].

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik