



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2018. gada 30. maijā
(OR. en)

9365/18

Starpiestāžu lieta:
2018/0168 (COD)

EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2018. gada 24. maijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs
K-jas dok. Nr.:	COM(2018) 336 final
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2018) 336 *final*.

Pielikumā: COM(2018) 336 *final*

Briselē, 24.5.2018.
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvu
2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko
transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu
atbildību**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīva ir svarīgs juridisks instruments, kurš ir pamatā vienotā tirgus raitai darbībai. Tas ļauj ES iedzīvotājiem netraucēti šķērsot ES robežas ar saviem transporta līdzekļiem gan uzņēmējdarbības, gan izklaides nolūkos. Pamatojoties uz vienreizēju prēmiju, ES iedzīvotāji var ceļot jebkurā vietā bez nepieciešamības pirkt papildu apdrošināšanu, un tā paša iemesla dēļ direktīvas mērķis ir panākt augsta līmeņa konvergenci, lai aizsargātu potenciālos mehānisko transportlīdzekļu negadījumos cietušos. Direktīva ir arī īpaši svarīga Šengenas zonas darbībai.

Pirmā ES direktīva par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu¹ tika pieņemta 1972. gadā ar diviem mērķiem — aizsargāt mehānisko transportlīdzekļu negadījumu upurus (ar pārrobežu elementu vai bez tā), kā arī atvieglot mehānisko transportlīdzekļu brīvu kustību starp dalībvalstīm. ES mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas tiesību aktu pamatā ir Starptautiskā Zaļo karšu sistēma, kas ir ārpussavienības nolīgums, kurā iesaistītas 48 valstis, bet ES tiesību akti ir plašāki. Piecas mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas direktīvas kopš 1972. gada pakāpeniski nostiprināja minēto direktīvu un uzlaboja tās noteikumus; tie tika konsolidēti Direktīvā 2009/103/EK (turpmāk “direktīva”). Galvenie direktīvas elementi ir šādi:

- Pienākums mehāniskajā transportlīdzeklī turēt mehāniskā transportlīdzekļa trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polisi, kas ir derīga visās ES daļās, pamatojoties uz vienreizēju prēmiju.
- Obligātās minimālās apdrošināšanas seguma summas, kuras jānodrošina šādām apdrošināšanas polisēm (dalībvalstis var pieprasīt lielāku segumu valsts līmenī).
- Aizliegums dalībvalstīm veikt sistemātiskas tādu transportlīdzekļu apdrošināšanas robežpārbaudes, kuri parasti atrodas citā dalībvalstī.
- Pienākums dalībvalstīm izveidot garantiju fondus, lai izmaksātu kompensāciju tādu ceļu satiksmes negadījumu upuriem, ko izraisījuši neapdrošināti vai neidentificēti transportlīdzekļi.
- Mehānisko transportlīdzekļu negadījumu upuru aizsardzība dalībvalstī, kas nav viņu dzīvesvietas dalībvalsts (personas, kura cietušas kādas citas valsts apmeklējuma laikā).
- Tiesības apdrošinājuma ņēmējiem no sava apdrošinātāja saņemt ziņojumu par savu prasījumu vēsturi attiecībā uz pēdējiem pieciem gadiem.

Lai novērtētu mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas tiesību aktu efektivitāti, lietderību un saskaņotību, Komisijas 2016. gada darba programmā tika paziņots par direktīvas novērtējumu². Novērtējuma secinājums bija tāds, ka lielākā daļa direktīvas elementu joprojām atbilst mērķim, savukārt būtu lietderīgi veikt dažus grozījumus konkrētās jomās.

¹ Padomes Direktīva 72/166/EK (1972. gada 24. aprīlis) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un attiecībā uz kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību.

² Skatīt 2017. gada 24. jūlija sākotnējo ietekmes novērtējumu, kas pieejams [šeit](#). Novērtējuma pabeigšana tika atlikta uz 2017. gadu, lai sagaidātu EST spriedumu “Andrade” lietā, ko pasludināja 2017. gada 28. novembrī, un EST spriedumu “Torreiro” lietā, ko pasludināja 2017. gada 20. decembrī.

Turklāt 2017. gada marta Patēriņa finanšu pakalpojumu rīcības plānā³ Komisija paziņoja, ka pēc novērtējuma veikšanas tā nekavējoties lems par iespējamiem direktīvas grozījumiem, lai uzlabotu satiksmes negadījumu upuru aizsardzību, ja apdrošinātājs ir maksātnespējīgs, un uzlabotu ziņojumu par prasījumu vēsturi atzīšanu, jo īpaši pārrobežu kontekstā. Šis priekšlikums attiecas uz šiem diviem jautājumiem, kā arī uz trim citiem novērtējumā konstatētajiem jautājumiem: apdrošināšanas pārbaudes, lai cīnītos pret neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu, minimālo apdrošināšanas seguma summu saskaņošana un direktīvas darbības joma.

1) Apdrošinātāja maksātnespēja

Saskaņā ar direktīvu katrā dalībvalstī ir jāizveido kompensācijas struktūras, lai segtu izdevumus, kas rodas no negadījumiem, kurus izraisījuši neapdrošināti vai neidentificēti transportlīdzekļi. Tomēr šādām struktūrām pašlaik nav jāsedz izmaksas, kas izriet no prasījumiem gadījumos, kad atbildīgās puses apdrošinātājs ir maksātnespējīgs. Tas nozīmē, ka tad, ja valsts tiesību aktos nav paredzēta kāda īpaša aizsardzības shēma, maksātnespējīga apdrošinātāja apdrošināta transportlīdzekļa izraisītu negadījumu upuri var nesaņemt kompensāciju.

Negadījums, kurā iesaistīta atbildīgā puse, kuras apdrošinātājs ir maksātnespējīgs, rada divus galvenos jautājumus. Ne vienmēr ir skaidrs, kas atbild (ja tāda persona pastāv) par sākotnējo kompensāciju cietušajam (“darījumu nodaļa”). Otrkārt, nav skaidrs, kas uzņemas galīgo finansiālo atbildību par prasījumu (“noformējuma nodaļa”). Šie jautājumi ir īpaši svarīgi, ja apdrošinātājs sniedz apdrošināšanas pārrobežu pakalpojumus, izmantojot pakalpojumu sniegšanas brīvību. Vairākos nesenajos maksātnespējas gadījumos personas, kuras cietušas tādos satiksmes negadījumos, kurus izraisīja maksātnespējīgo apdrošinātāju apdrošinājuma ņēmēji, kompensācija tika izmaksāta ar kavēšanos, savukārt valsts tiesību aktos bija noteikta atbildība par kompensāciju un kompensācijas apjoms.

2) Prasījumu vēsture

Patēriņa finanšu pakalpojumu rīcības plānā⁴ ir aprakstīta iespējamā rīcība saistībā ar ziņojumiem par prasījumu vēsturi, lai sniegtu labumu iedzīvotājiem, kas pārvietojas pāri robežām. Lai veicinātu pāreju uz jaunu apdrošināšanas pakalpojumu sniedzēju, pašreizējā direktīvā paredzēts, ka dalībvalstīm ir jānodrošina, ka apdrošinājuma ņēmējam ir tiesības pieprasīt ziņojumu par prasījumu vēsturi attiecībā uz pēdējiem pieciem gadiem. Tomēr apdrošinātājiem nav prasības ņemt vērā šādus ziņojumus, aprēķinot prēmijas. Novērtējumā tika konstatēts, ka apdrošinātāji bieži ignorē šādus ziņojumus, jo īpaši, ja tos ir izdevis apdrošinātājs citā dalībvalstī, un dažreiz tiek apšaubīts to autentiskums. Lai apdrošinātājiem atvieglotu ziņojumu par prasījumu vēsturi autentiskuma noteikšanu, ir lietderīgi, lai saturs un formāts visā ES būtu vienāds. Turklāt, ja apdrošinātāji apdrošināšanas prēmiju noteikšanai ņem vērā prasījumu vēsturi, šim nolūkam nevajadzētu diferencēt pēc valstspiederības vai tikai pamatojoties uz iepriekšējo apdrošinājuma ņēmēja dzīvesvietas dalībvalsti.

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

⁴ Skatīt 3. zemspītras piezīmi.

3) Riski, ko izraisa neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšana

Saskaņā ar Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāju reģistrācijas iestāžu asociāciju (*EREG*⁵) neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšana, pārvietojoties ar mehānisko transportlīdzekli, kam nav obligātās transportlīdzekļa trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas, ES teritorijā ir aizvien lielāka problēma. ES izmaksas 2011. gadā prasījumos ES kopumā tika lēstas 870 miljonu euro apmērā.

Neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšana negatīvi ietekmē plašu ieinteresēto personu loku, tostarp negadījumu upurus, apdrošinātājus, garantiju fondus un mehānisko transportlīdzekļu apdrošinājuma ņēmējus.

Neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšana ir problēma gan valsts līmenī, gan Eiropas līmenī. Direktīvas 3. pants nosaka to, ka katra dalībvalsts "*veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta*". Lai gan direktīvā nav noteikts, kādas darbības jāveic, dalībvalstīm ir pienākums veikt efektīvus pasākumus, lai samazinātu neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanas riskus. Tām ir atļauts iekšzemē veikt mehānisko transportlīdzekļu trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sistemātisku pārbaudi, veikt pārbaudes uz ceļiem un noteikt efektīvus sodus neapdrošinātu transportlīdzekļu īpašniekiem.

Neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanai ir ES mēroga jautājums, jo neapdrošināti transportlīdzekļi ir aprītē ne tikai dalībvalstīs, kur tie ir reģistrēti, bet arī citās dalībvalstīs. Tomēr direktīvas 4. pants aizliedz pārbaudīt to transportlīdzekļu apdrošināšanu, kuri parasti atrodas citā dalībvalstī, lai nekavētu transportlīdzekļu brīvu apriti (un netieši arī personu brīvu pārvietošanos) iekšējā tirgū.

Pašreizējās direktīvas 4. pants aizliedz veikt visas sistemātiskas tādu transportlīdzekļu apdrošināšanas pārbaudes, kuri parasti atrodas citā dalībvalstī, tostarp tās, kurās transportlīdzekli nav nepieciešams apturēt. Tomēr konkrētu jaunu tehnoloģiju attīstība (numura zīmju atpazīšanas tehnoloģija) ļauj veikt pārbaudes, netraucējot transportlīdzekļiem, un netiktu traucēta personu un transportlīdzekļu brīva pārvietošanās. Tāpēc priekšlikums ļautu pārbaudīt transportlīdzekļu apdrošināšanu, ja pārbaudes ir daļa no vispārējās kontroles sistēmas valsts teritorijā, nav diskriminējošas un neprasa transportlīdzekļa apturēšanu, un tās ir nepieciešamas un samērīgas, lai sasniegtu noteikto mērķi.

Turklāt tādai transportlīdzekļu apdrošināšanas pārbaudei, kas iebrauc valsts teritorijā, ir nepieciešama datu apmaiņa starp dalībvalstīm; šajā gadījumā ir jāaizsargā datu subjekta tiesības, brīvības un leģitīmās intereses. ES Vispārīgās datu aizsardzības regulas⁶ noteikumi attiecas uz personas datu apstrādi, lai apkarotu neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu. Valsts tiesību aktos būtu jāievēro minētajā regulā izklāstītie nosacījumi un prasības, jo īpaši, lai nodrošinātu, ka personas datus apstrādā likumīgi, godprātīgi un pārredzamā veidā, tos vāc konkrētiem skaidri formulētiem un likumīgiem nolūkiem, tie attiecas uz apstrādes attiecīgo juridisko pamatu, atbilst attiecīgajām drošības un konfidencialitātes prasībām, kas noteiktas ES Vispārējā datu aizsardzības regulā, un ievēro nepieciešamības, proporcionālītātes, mērķa ierobežojuma un datu samērīga glabāšanas perioda principus. Turklāt visās datu apstrādes sistēmās, kas izstrādātas un izmantotas dalībvalstu tiesību aktu ietvaros, būtu jāiestrādā integrēta personas datu aizsardzība un datu aizsardzība pēc noklusējuma. Visas datu apstrādes

⁵ *EREG*, XI tematiskā grupa par cīņu pret neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu, 2013. gada 8. aprīlis, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (OV L 119, 4.5.2016, 1. lpp.).

darbības, tostarp tās, kas saistītas ar administratīvo sadarbību un dalībvalstu kompetento iestāžu savstarpējo palīdzību, būtu jāveic saskaņā ar noteikumiem par personas datu aizsardzību, kas paredzēti ES Vispārīgajā datu aizsardzības regulā, un saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem.

4) Obligātās seguma summas

Direktīvas 9. pantā ir noteiktas minimālās obligātās apdrošināšanas seguma summas, kuras nepārsniedzot jānodrošina kompensācija saskaņā ar mehāniskā transportlīdzekļa civiltiesiskās atbildības polisi. Šīs minimālās summas nodrošina, ka visā ES pastāv pietiekams negadījumos cietušo minimāls aizsardzības līmenis, ja tiek nodarīti miesas bojājumi un kaitējums īpašumam neatkarīgi no transportlīdzekļa kategorijas. Tomēr, lai gan direktīvas mērķis ir noteikt vienādas minimālā seguma summas visās ES dalībvalstīs, pašlaik uz 13 dalībvalstīm attiecas mazākas minimālās summas, nekā šajā direktīvā noteiktās lielākās summas. Tam par iemeslu ir pārejas periodi saskaņā ar 1. panta 2. punktu Direktīvā 84/5/EKK, kas grozīta ar Direktīvu 2005/14/EK, un ļāva dažām dalībvalstīm atlikt pilnas minimālās summas piemērošanu. Tomēr, tā kā atšķiras dalībvalstu atsaucē datumi attiecībā uz minimālo summu periodisku pārrēķinu, pastāv atšķirības starp tām 13 dalībvalstīm, kuras ir guvušas labumu no pārejas periodiem, un visām pārējām dalībvalstīm. Tas ir tādēļ, ka, lai gan pārejas posmiem ir beidzies termiņš, pārejas periodu attiecīgie beigu datumi joprojām tiek izmantoti kā atsaucē datumi piecu gadu inflācijas atjaunināšanai. Tāpēc šīs minimālās summas visās dalībvalstīs joprojām nav vienādas. Dalībvalstis var brīvi pieprasīt, lai mehānisko transportlīdzekļu civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas segums būtu lielāks par direktīvā noteikto minimālo apjomu, bet lielākā daļa 13 dalībvalstu, kurām ir zemākas obligātās summas, nepieprasa lielākas seguma summas.

5) Direktīvas darbības joma

Ar vairākiem Eiropas Savienības Tiesas spriedumiem, galvenokārt lietās “Vnuk”, “Andrade” un “Torreiro”⁷, ir precizēta direktīvas darbības joma. “Vnuk” lietas spriedumā, kas pasludināts 2014. gada septembrī, tika precizēta direktīvas 3. pantā minēto transportlīdzekļa trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas saistību joma, ietverot visas darbības, kas atbilst transportlīdzekļa “normālajai funkcijai”, neatkarīgi no tā, kurā vietā transportlīdzeklis tiek izmantots. 2017. gada 28. novembra spriedumā “Rodrigues de Andrade” lietā tika precizēts, ka tikai transportlīdzekļi “parastai izmantošanai transportam” un “neatkarīgi no apvidus” būtu jāietver transportlīdzekļa trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanā, izņemot negadījumus, kuros transportlīdzekli izmantoja tikai lauksaimniecībā. Šajos spriedumos ir precizēts, ka mehāniskie transportlīdzekļi parasti ir paredzēti kā transportlīdzekļi neatkarīgi no šādu transportlīdzekļu īpašībām, un ka šādu transportlīdzekļu izmantošana attiecas uz jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst tā normālai darbībai kā transportlīdzeklī neatkarīgi no apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek izmantots, un neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir nekustīgs vai kustībā. Spriedumā ir skaidri noteikts, ka direktīvas darbības jomā joprojām ir tādi negadījumi, kas radušies transportlīdzekļa parastas lietošanas laikā transportēšanas nolūkā, tostarp to izmantojot privātīpašumos.

Tāpēc, lai nodrošinātu juridisko noteiktību un skaidrību, ar šo priekšlikumu tiek kodificēta Tiesas judikatūra ES tiesību aktos. Tādējādi tiek nodrošināta vienota Tiesas judikatūras īstenošana valsts tiesību aktos.

⁷ Spriedums “Vnuk” lietā (C-162/13), spriedums “Rodrigues de Andrade” lietā (C-514/16), spriedums “Torreiro” lietā (C-334/16)

- **Atbilstība pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Ierosinātie grozījumi atbilst direktīvas vispārējiem mērķiem, lai nodrošinātu ceļu satiksmes negadījumos cietušo augsta līmeņa aizsardzību un veicinātu personu pārvietošanās brīvību un transportlīdzekļu brīvu apriti visā ES. Tie arī uzlabos uzticēšanos vienotajam mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas tirgum, palielinot juridisko noteiktību, kas saistīta ar mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas pārrobežu tirdzniecību, saskaņā ar pakalpojumu sniegšanas brīvību, samazinot risku, ko rada mehāniskā transportlīdzekļa apdrošinātāja iespējamā maksātnespēja. Mehānisko transportlīdzekļu iekšējais tirgus arī ir ļoti svarīgs apdrošināšanas sabiedrībām, jo transportlīdzekļu apdrošināšana ir svarīgs elements nedzīvības apdrošināšanas uzņēmējdarbībā Savienībā. Tādēļ būtiskam Savienības darbības mērķim finanšu pakalpojumu jomā vajadzētu būt iekšējā tirgus stiprināšanai un konsolidēšanai šajā jomā.

Jo īpaši ierosinātais grozījums attiecībā uz apdrošinātāja maksātnespēju papildina 10. pantu, kas attiecas uz tādu negadījumu upuru aizsardzību, kuri saistīti ar neapdrošinātiem un neidentificētiem transportlīdzekļiem. Direktīvas 4. panta grozījums palielina dalībvalstu iespējas nodrošināt atbilstību direktīvas prasībām par apdrošināšanu, vienlaikus saglabājot personu brīvu pārvietošanos un transportlīdzekļu brīvu apriti. Turklāt 9. panta grozījums par minimālajām seguma summām nodrošina vienlīdzīgu minimālo aizsardzību visās dalībvalstīs. Grozījums attiecībā uz ziņojumiem par prasījumu vēsturi papildina 16. pantā esošās prasības un nodrošina ziņojumu par prasījumu vēsturi vienkāršāku autentifikāciju un vienlīdzīgu attieksmi pret apdrošinājuma ņēmējiem. Turklāt EST judikatūras kodifikācija precizē direktīvas darbības jomu.

- **Konsekvence ar citām Savienības politikas jomām**

Ar priekšlikumu atbalsta personu brīvu pārvietošanos un preču brīvu apriti, kas ir Eiropas Savienības pamatbrīvības. Tas ir saskaņā arī ar iekšējā tirgus principiem, kas nodrošina, ka apdrošinātāji var brīvi sniegt pakalpojumus un brīvi veikt uzņēmējdarbību. Piemēram, uzlabotās tiesības attiecībā uz ziņojumu par prasījumu vēsturi veicinās personu brīvu pārvietošanos, un noteikumi par apdrošinātāju maksātnespēju palielinās sabiedrības uzticību mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas pārrobežu pārdošanai.

Priekšlikums ir saskaņā arī ar ES Vispārīgo datu aizsardzības regulu⁸, kas nodrošina pienācīgu datu vākšanu un apstrādi tiesībaizsardzības nolūkā, kas ir pieļaujama direktīvas ietvaros.

2. TIESISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. panta 1. punkts, kas ļauj pieņemt pasākumus, lai tuvinātu valsts tiesību aktus, kuru mērķis ir iekšējā tirgus izveide un darbība. Ierosinātie grozījumi vēl vairāk novērš dažus tiešus un netiešus šķēršļus transportlīdzekļu apdrošināšanas integrēta tirgus pienācīgai darbībai un pabeigšanai, veicina transportlīdzekļu brīvu apriti starp dalībvalstīm un garantē salīdzināmu režīmu neatkarīgi no tā, kur Eiropas Savienībā noticis negadījums. Tie stiprinās mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas vienoto tirgu, radot uzticību apdrošinājuma ņēmējiem un nodrošinot pilnu kompensāciju potenciālajiem cietušajiem pat pārrobežu transportlīdzekļa apdrošinātāja maksātnespējas gadījumā.

⁸ Skatīt 6. zemsvītras piezīmi.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Saskaņā ar LESD 4. pantu ES rīcība saistībā ar iekšējā tirgus pilnveidošanu ir jāvērtē, ņemot vērā subsidiaritātes principu, kas noteikts LES 5. panta 3. punktā.

Šajā kontekstā tiek atgādināts, ka direktīva pasargā negadījumos cietušos ES dalībvalstīs, kas nav viņu dzīvesvietas valstis, un tāda negadījuma vietējos upurus, kurus izraisījis transportlīdzekļa vadītājs no citas dalībvalsts. Priekšlikumā paredzētos pasākumus var ieviest tikai ES līmenī, jo tie attiecas uz pārrobežu aktīviem apdrošinātājiem, pārrobežu mobiliem mehānisko transportlīdzekļu apdrošinājuma ņēmējiem un transportlīdzekļu pārrobežu apdrošināšanas pārbaudēm.

Kompensācija ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem pārrobežu apdrošinātāja maksātspējas gadījumā ir sevišķi svarīga vienotā tirgus netraucētai darbībai. Nekoordinēta rīcība, ko panāk, izveidojot fragmentāru brīvprātīgo regulējumu un nolīgumus starp valstu mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas birojiem, nevar garantēt, ka cietušie saņem pienācīgu kompensāciju un ka riski ir vienādi sadalīti starp dalībvalstīm. Ar dalībvalstu nekoordinētiem centieniem nevar sasniegt vienlīdzīgus konkurences apstākļus visās dalībvalstīs attiecībā uz minimālo seguma apjomu, lai nodrošinātu vienlīdzīgu minimālo aizsardzību ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem visā ES. Problēmas, ko rada neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšana pārrobežu satiksmē, nevar atrisināt, rīkojoties valsts līmenī. Turklāt tikai ES līmeņa rīcība var nodrošināt cietušo aizsardzību tādos negadījumos, kuros iesaistīts maksātspējīgs pārrobežu apdrošinātājs. Tikai rīcība ES līmenī var nodrošināt direktīvas darbības jomas vienotu piemērošanu. Visbeidzot, nekoordinēta rīcība nevar nodrošināt vienlīdzīgu režīmu attiecībā uz ziņojumiem par prasījumu vēsturi, ko apdrošinātāji piemēro attiecībā uz potenciālajiem apdrošinājuma ņēmējiem, kuri pārvietojas pāri robežām.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikumā pilnībā ņemts vērā proporcionalitātes princips, proti, ka ES rīcībai nevajadzētu pārsniegt to, kas ir nepieciešams Līgumu mērķu sasniegšanai. Izvēlētie politikas risinājumi ir rūpīgi izvērtēti un izstrādāti, lai panāktu pareizo līdzsvaru starp attiecīgajām sabiedrības interesēm (jo īpaši vajadzību samazināt neapdrošināto transportlīdzekļu vadīšanu un nodrošināt vienādu minimālo cietušo aizsardzības līmeni) un iespējamajām izmaksām valsts pārvaldes iestādēm, apdrošinātājiem un apdrošinājuma ņēmējiem, lai nodrošinātu ierosināto pasākumu rentabilitāti.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

LESD 114. pants ļauj pieņemt tiesību aktus regulas vai direktīvas veidā. Tika izvēlēta direktīva, ņemot vērā to, ka tiesību akts, uz kuru attiecas ierosinātie grozījumi, ir arī direktīva.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Lai novērtētu direktīvas darbības efektivitāti un lietderību, tika veikts izvērtējums, kurā bija ietverta sabiedriskā apspriešana no 2017. gada 28. jūlijam līdz 20. oktobrim⁹.

Sabiedriskās apspriešanas rezultāti liecināja par to, ka ieinteresētās personas kopumā ir apmierinātas ar to, kā darbojas lielākā daļa direktīvas elementu. Visas ieinteresēto personu

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

kategorijas pauda plašu atbalstu ES iniciatīvai nodrošināt ātru kompensāciju negadījumos cietušajiem mehāniskā transportlīdzekļa apdrošinātāja maksātspējas gadījumā, jo īpaši pārrobežu kontekstā. Lielākā daļa ieinteresēto personu atbalsta šo risinājumu, ar ko galīgo finansiālo atbildību šādos gadījumos uzliek attiecīgā mehāniskā transportlīdzekļa apdrošinātāja piederības dalībvalstij, kurā tas veic uzņēmējdarbību, savukārt galveno atbildību – cietušās personas dzīvesvietas dalībvalstij, lai nodrošinātu ātru kompensāciju.

Ieinteresētajām personām nebija iebildumu pret minimālo apdrošināšanas seguma summu saskaņošanu attiecībā uz augstāko līmeni, kas jau tiek piemērots 15 dalībvalstīs. Dažas patērētāju organizācijas atbalstīja diferencētu augstāku obligātās apdrošināšanas līmeni lielākiem transportlīdzekļiem, piemēram, kravas automobiļiem un autobusiem, bet pret to iebilda apdrošināšanas nozare un kravas automobiļu un autobusu pārvadājumu uzņēmumi, jo tas nav pamatots ar pierādījumiem un rada augstākas apdrošināšanas izmaksas, kas tiktu nodotas galapatērētājiem (jo īpaši tāpēc, ka negadījumu, kas ietekmē autobusu ar daudziem pasažieriem, var izraisīt arī mazāks transportlīdzeklis).

Attiecībā uz jauna apdrošinātāja, jo īpaši jaunā dalībvalstī, ziņojumu par prasījumu vēsturi atzīšanu, vairāki individuāli iedzīvotāji šajā ziņā apliecināja savu negatīvo pieredzi un aicināja iesaistīties, lai nodrošinātu, ka pret pārrobežu mobilajiem iedzīvotājiem apdrošinātāji izturētos tāpat kā pret kādas dalībvalsts pastāvīgajiem iedzīvotājiem attiecībā uz to ziņojumu par prasījumu vēsturi atzīšanu. Apdrošināšanas nozare iebilda pret apdrošinātājiem paredzētām saistošām saistībām šajā sakarā, apgalvojot, ka tās ir nesamērīgas.

Attiecībā uz neapdrošinātu transportlīdzekļa vadīšanu nebija iebildumu pret atļaujas piešķiršanu neuzkrītošām apdrošināšanas pārbaudēm, izmantojot numura zīmes atpazīšanas tehnoloģiju, kurai nav nepieciešams apturēt transportlīdzekļus.

Turklāt tika pausts plašs atbalsts tam, lai precizētu direktīvas darbības jomu, ņemot vērā jauno Tiesas judikatūru. Ieinteresētās personas no motosporta nozares lūdza izslēgt šo nozari no direktīvas.

Priekšlikuma pamatā ir arī šādi rezultāti:

- sabiedriskā apspriešana (no 2015. gada 30. septembra līdz 2016. gada 31. janvārim) saskaņā ar aicinājumu sniegt pierādījumus par ES tiesisko regulējumu finanšu pakalpojumu jomā, aicinot sniegt atsauksmes un empīriskos pierādījumus par finanšu tiesību aktu priekšrocībām, neparedzētām sekām, konsekvenci un saskaņotību¹⁰, kā arī atklātu uzklauššanu par aicinājumu sniegt atsauksmes, kas notika 2016. gada 17. maijā¹¹;
- apaļā galda diskusija par direktīvas pārskatīšanu, kas notika 2017. gada 12. jūlijā, kurā piedalījās ieinteresēto personu grupas, jo īpaši apdrošinātāji, patērētāju organizācijas, Biroju padome un dalībvalstu iestādes;
- viedokļu apmaiņa ar dalībvalstu iestāžu ekspertiem (ekspertu grupa banku, maksājumu un apdrošināšanas jomā);
- statistika un ziņojumi no mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas birojiem (privāttiesību subjekti, kam ir uzticēti konkrēti uzdevumi saskaņā ar direktīvu).

• Ietekmes novērtējums

Saskaņā ar labāka regulējuma politiku Komisija veica politikas alternatīvu ietekmes novērtējumu¹². Ietekmes novērtējumu atbalsta Regulējuma kontroles padomes 2018. gada 9.

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 JĀPIEVIENO pirms dokumenta publicēšanas.

martā sniegtais pozitīvs atzinums¹³. Savos komentāros padome ierosināja, ka ietekmes novērtējumā jāprecizē direktīvas darbības jomas tiesību aktu paredzētās izmaiņas un iemesli, kuru dēļ nav pilnībā novērtēta tā ietekme. Turklāt padome lūdza saistīt ietekmes novērtējumu ar novērtējumu un pieprasīja uzlabot ierosināto likumdošanas pasākumu pamatojumu. Regulējuma kontroles padome arī lūdza labāk paskaidrot, kāpēc direktīva tiek uzskatīta par īstenojamu nākotnē, ņemot vērā jaunu tehnoloģiju attīstību, piemēram, autonomus transportlīdzekļus un elektriskos velosipēdus. Priekšlikums ir saskaņā ar ietekmes novērtējuma secinājumiem.

Atbildot uz padomes komentāriem, pārskatītajā ietekmes novērtējumā izskaidrots, ka attiecībā uz direktīvas darbības jomu nolūkā nodrošināt juridisko skaidrību ir vēlams veikt kodifikāciju, būtībā ietvert Eiropas Savienības Tiesas secīgu spriedumu par direktīvas darbības jomu galvenos noteikumus. Tas ļautu dalībvalstīm īstenot izmaiņas, kas izriet no spriedumiem, pienācīgā un pārredzamā veidā. Turklāt tas nodrošinātu lielāku juridisko noteiktību ieinteresētajām personām par direktīvas darbības jomu, jo tiesas spriedumi tiktu tieši transponēti valsts tiesību aktos. Kodifikācija arī atvieglo ES tiesību aktu izpildi šajā jomā, jo to papildinātu ar standarta transponēšanas pasākumu.

Turklāt attiecībā uz nākotnes tehnoloģijas attīstību ietekmes novērtējumā paskaidrots, ka direktīvā noteiktais pienākums iegūt obligāto civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu jau tagad attiecas uz autonomiem un pusautonomiem transportlīdzekļiem. Galvenais iemesls ir pastāvīga nepieciešamība aizsargāt un kompensēt tādos negadījumos cietušos, kuros iesaistīti autonomie transportlīdzekļi, kuri ir aprīti ES. Ir notikuši vairāki negadījumi, ko izraisīja autonomie (un pusautonomie transportlīdzekļi), kas liecina par nepieciešamību aizsargāt ES iedzīvotājus, ja ir noticis negadījums. Turklāt ietekmes novērtējumā paskaidrots, ka direktīvas darbības jomā jau ietilpst jauni mehānisko transportlīdzekļu veidi, piemēram, elektriskie velosipēdi, *Segway* pārvietošanās līdzekļi, kā arī elektriskie motorollerī. Šo jauno elektrisko transportlīdzekļu veidu izmantošana satiksmē var izraisīt ceļu satiksmes negadījumus, kuru upurus jāaizsargā un kuriem nekavējoties jāizmaksā kompensācija. Tomēr pašreizējā direktīva arī nodrošina dalībvalstīm pilnvaras atbrīvot šādus transportlīdzekļus no transportlīdzekļa trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas, ja viņi to uzskatītu par vajadzīgu. Sabiedriskajā apspriešanā vairākas asociācijas, kas pārstāvēja elektrisko velosipēdu ražošanas nozari, pieprasīja izslēgt šādus transportlīdzekļus no pašas direktīvas, apgalvojot, ka trešo personu civiltiesiskās atbildības apdrošināšana varētu apdraudēt elektrisko velosipēdu ieviešanu tirgū. To neuzskata par vajadzīgu, ņemot vērā dalībvalstu tiesības direktīvu neattiecināt uz elektriskajiem velosipēdiem vai citiem jauniem elektriskajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Šādā gadījumā valsts garantiju fondi segtu izmaksas, kas saistītas ar atlīdzināšanu cietušajiem šo jauno transportlīdzekļu veidu izraisītos negadījumos. Tas nodrošina visaugstāko aizsardzības līmeni cietušajiem bez vajadzības pēc papildu ES rīcības.

Ietekmes novērtējumā tika analizēti vairāki politikas risinājumi attiecībā uz katru apzināto problēmu.

Tā kā direktīva jau pastāv, pamatscenārija risinājums visos gadījumos bija neveikt izmaiņas direktīvā. Ietekmes novērtējumā papildus pamatscenārijam tika analizēti arī vairāki citi iespējamie politikas risinājumi.

Attiecībā uz apdrošinātāju maksātspēju, kas patlaban nav direktīvas daļa, otrs risinājums bija tiem uzlikt atbildību par sākotnējo kompensāciju cietušajiem, bet ne galīgo atbildību. Ar trešo risinājumu paredzēja abu veidu atbildību, sākotnējo atbildību uzliekot cietušās personas dzīvesvietas dalībvalstij un galīgo atbildību – dalībvalstij, kurā maksātspējīgais

¹³ JĀPIEVIENO pirms dokumenta publicēšanas.

apdrošinātājs veic uzņēmējdarbību. Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka trešais risinājums ir vēlamā politikas izvēle, jo tā ne tikai nodrošinātu ātru kompensāciju cietušajiem, bet arī nodrošinātu apdrošinātājiem, valsts kompensācijas iestādēm un apdrošinājuma ņēmējiem lielāku juridisko noteiktību par prasījumu sākotnējo un galīgo nokārtošanu, samazinot nepieciešamību pēc tiesvedības.

Attiecībā uz minimālā seguma summām papildus pamatscenārijam otrais risinājums bija saskaņot seguma summas līdz augstākajam obligātajam minimālajam līmenim, ko pašlaik piemēro dalībvalstīs. Trešais risinājums bija noteikt lielāku obligāto segumu lielākiem transportlīdzekļiem, piemēram, kravas automobiļiem un autobusiem. Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka otrais risinājums ir vēlamā politikas izvēle, jo tas nodrošina vienlīdzīgu minimālo cietušo aizsardzību visā ES, un trešā risinājuma atbalstam nav pietiekamu pierādījumu.

Attiecībā uz prasījumu vēsturi papildus pamatscenārijam vēl viena iespēja bija sniegt ieteikumus dalībvalstīm par prasījumu vēstures paziņojumu apstrādi. Trešais risinājums bija tikai saskaņot ziņojumu par prasījumu vēsturi veidlapu, nenosakot obligātu šādu ziņojumu apstrādi, ko veic apdrošinātāji, lai atvieglotu krāpšanas apkarošanu. Ceturtais risinājums bija vēl vairāk noteikt apdrošinātājiem nediskriminēšanas prasību attiecībā uz citu dalībvalstu apdrošinātāju izdotu ziņojumu par prasījumu vēsturi apstrādi un pārredzamības prasību attiecībā uz ziņojuma izmantošanu. Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka šis pēdējais no minētajiem risinājumiem ir vēlamā politikas izvēle, jo tas ne tikai atvieglotu ziņojumu par prasījumu vēsturi standartizāciju, bet arī nodrošinātu vienlīdzīgu attieksmi pret prasījumu vēsturi starp vietējiem apdrošinājuma ņēmējiem un tiem, kas pārvietojas pāri robežām.

Attiecībā uz neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu papildus pamatscenārijam otrais risinājums bija atļaut dalībvalstīm brīvprātīgi veikt neuzkrītošas pārbaudes (kas pašlaik ir aizliegtas). Ar trešo risinājumu noteica par obligātu prasību veikt neuzkrītošas apdrošināšanas pārbaudes pārrobežu mērogā. Tika uzskatīts, ka trešajam risinājumam ir lielāks potenciāls samazināt neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu salīdzinājumā ar otro risinājumu. Tomēr ietekmes novērtējumā tika atzīts, ka izmaksas, kas saistītas ar trešo risinājumu, daudzās dalībvalstīs varētu būt lielākas nekā ieguvumi, jo neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanas apjoms visā ES atšķiras. Tāpēc ietekmes novērtējumā tika secināts, ka vēlamā politikas izvēle ir otrais risinājums (brīvprātīgas neuzkrītošas pārbaudes).

Attiecībā uz direktīvas darbības jomu ietekmes novērtējuma pielikumā ir paskaidrots, ka esošo Tiesas judikatūru kodificēs, izmantojot “transportlīdzekļa izmantošanas” definīciju, ņemot vērā to, ka ieinteresētās personas nav sniegušas nekādus pierādījumus par to, ka darbības joma, kā noteikts judikatūrā, radīs pārmērīgas izmaksas. Dažas dalībvalstis jau tagad saskaņā ar judikatūru piemēro prasību par transportlīdzekļa trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, nepiemērojot pārmērīgi augstas apdrošināšanas prēmijas, tostarp attiecībā uz motosporta pasākumiem.

Priekšlikumam nebūs būtiskas ietekmes uz vidi, jo ierosinātajiem grozījumiem nebūs nekādas ietekmes uz satiksmes apjomu.

Nav paredzams, ka priekšlikumam būs būtiska ietekme uz sociālo jomu, izņemot jau aprakstītos ieguvumus. Ierosināto grozījumu mērķis ir samazināt neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu, iespējams, samazināt mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas prēmijas, kā arī uzlabot transportlīdzekļu negadījumos cietušo aizsardzības līmeni, potenciāli sniedzot labumu visiem ES iedzīvotājiem. Priekšlikums paredz izvairīties no riska, ka, iespējams, palielināsies prēmijas par mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanu. Jo īpaši

ierosinātie pasākumi attiecībā uz minimālo segumu ietver tikai minimālo seguma summu saskaņošanu, lai nodrošinātu vienlīdzīgu minimālo aizsardzību visās dalībvalstīs.

Priekšlikums nekādi konkrēti neietekmē mazos un vidējos uzņēmumus, izņemot tos kā mehānisko transportlīdzekļu regulāras apdrošināšanasņēmējus. MVU un mikrouzņēmumi tiks ietekmēti kā tādu transportlīdzekļu operatori, kuriem nepieciešama apdrošināšana. Dalībvalstīs, kurās minimālā seguma summa tiks nedaudz koriģēta un paaugstināta, apdrošinājumaņēmējiem šādās dalībvalstīs, tostarp MVU un mikrouzņēmumiem, ir iespējami nelieli apdrošināšanas prēmiju palielinājumi.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, jo īpaši tiesības uz personas datu aizsardzību (Hartas 8. pants), tiesības uz īpašumu (Hartas 17. pants) un vīriešu un sieviešu līdztiesības princips (Hartas 23. pants). Tas arī palīdz sasniegt Hartas 16. pantā noteiktos mērķus, kas paredz brīvību veikt uzņēmējdarbību, Hartas 38. panta mērķus, kas paredz augstu patērētāju aizsardzības līmeni un Hartas 45. panta mērķus attiecībā uz pilsoņu pārvietošanās un uzturēšanās brīvību.

REFIT (NORMATĪVĀS ATBILSTĪBAS UN IZPILDES PROGRAMMA)

Priekšlikums atbilst vienkāršošanas un izmaksu samazināšanas mērķiem. Attiecībā uz apdrošinātāju maksātspēju tiesvedības izmaksas būs mazākas, jo direktīvā būs skaidri noteiktas lomas attiecībā uz sākotnējo maksājumu cietušajam un galīgo atbildību par šo prasījumu. Turklāt, samazinot risku, kas saistīts ar neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu, izmantojot neuzkrītošas pārbaudes, varētu samazināt prasījumus kompensācijas iestādēm un iemaksas apdrošinātājiem. Turklāt, vēl vairāk standartizējot ziņojumus par prasījumu vēsturi, tiktu vienkāršota ārvalstu apdrošinātāju sniegtā ziņojuma par prasījumu vēsturi autentiskuma pārbaude. Visbeidzot, priekšlikums neparedz jaunas ziņošanas prasības valsts iestādēm.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

Priekšlikums varētu ietekmēt to dalībvalstu budžetus, kas izmantotu iespēju veikt neuzkrītošas apdrošināšanas pārbaudes pārrobežu mērogā transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas citā dalībvalstī, kam būtu nepieciešams izmantot numura zīmes atpazīšanas tehnoloģijas un informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm par transportlīdzekļu apdrošināšanas statusu.

Turklāt dalībvalstīm būs jānorīko struktūra, kas atbild par kompensācijas izmaksu cietušajiem apdrošinātāju pārrobežu maksātspējas gadījumos, bet ir paredzams, ka tas varētu būt papildu uzdevums esošai iestādei (vai nu vispārējs apdrošināšanas garantiju fonds, vai valsts garantiju fonds nelaimes gadījumiem, kurus izraisījuši neapdrošināti vai neidentificēti transportlīdzekļi). Izmaksas finansēs no apdrošināšanas uzņēmumu iemaksām.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzība, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm uzraudzīs, kā tiek īstenots šis politikas risinājums. Piecus gadus pēc transponēšanas dienas Komisija sagatavos šīs direktīvas novērtējumu. Novērtējumā tiks analizēta priekšlikuma efektivitāte, lietderība, atbilstība, saskaņotība un pievienotā vērtība, tostarp jebkāda būtiska ietekme uz uzņēmumiem.

- **Paskaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Lai sasniegtu šā priekšlikuma mērķi un izvairītos no iespējamām nepilnībām un neatbilstībām, dalībvalstīm veicot īstenošanu nacionālajos tiesību aktos, būs nepieciešami skaidrojošie dokumenti, lai palīdzētu veikt transponēšanu un ļautu veikt efektīvu pārbaudi. Tas attaisno to, ka dalībvalstīm ir jāpievieno skaidrojošie dokumenti, piemēram, atbilstības tabulas veidā, paziņojumiem par saviem transponēšanas pasākumiem.

- **Konkrēto priekšlikuma noteikumu detalizēts skaidrojums**

Ar priekšlikuma 1. pantu groza direktīvu. Turpmāk norādītās atsauces attiecas uz grozījumiem vai jaunajiem pantiem direktīvā, ja vien nav noteikts citādi.

1. pantā termina “transportlīdzekļa izmantošana” definīciju ievieš, lai iekļautu Eiropas Savienības Tiesas 2014. gada 14. septembra spriedumu “Vnuk” lietā C-162/13, 2017. gada 28. novembra spriedumu “Rodrigues de Andrade” lietā C-514/16 un 2017. gada 20. decembra spriedumu “Torreiro” lietā C-334/16. Tiesa savos spriedumos ir precizējusi, ka mehāniskos transportlīdzekļus neatkarīgi no to raksturiezīmēm parasti ir paredzēts izmantot transportam. Turklāt, Tiesa ir precizējusi, ka šādu transportlīdzekļu izmantošana attiecas uz jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst tā parastajai funkcijai – būt izmantotam transporta vajadzībām – neatkarīgi no apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek izmantots, un neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir nekustīgs vai kustībā.

Attiecībā uz neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu groza 4. pantu, lai atļautu dalībvalstīm veikt transportlīdzekļu, kuri parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā, un transportlīdzekļu, kuri parasti atrodas trešās valsts teritorijā, taču iebrauc to teritorijā no citas dalībvalsts teritorijas, sistemātiskas apdrošināšanas pārbaudes tikai tad, ja tās ir nediskriminējošas, nepieciešamas un samērīgas, ir daļa no vispārējās kontroles sistēmas valsts teritorijā un neprasa transportlīdzekļa apturēšanu, lai veiktu šādu pārbaudi. Šīs pārbaudes jāveic saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti.

Lai nodrošinātu ceļu satiksmes negadījumos cietušo vienlīdzīgu minimālo aizsardzību ES līmenī:

- direktīvas 9. panta 1. punkts ir grozīts, lai saskaņotu obligātās minimālās apdrošināšanas seguma summas cietušajiem visā ES, neskarot augstākas garantijas, ko dalībvalstis var noteikt;

- direktīvas 9. panta 2. punkts ir grozīts, lai pilnvarotu Komisiju pieņemt deleģētos aktus, lai ik pēc pieciem gadiem atjauninātu inflācijas korekciju attiecībā uz cietušajiem paredzētajām saskaņotajām minimālajām seguma summām.

Lai nodrošinātu cietušo aizsardzību maksātnespējas vai likvidācijas procedūras gadījumā, vai apdrošinātāja nesadarbošanās gadījumā, jaunajā 10.a pantā jo īpaši ir paredzēts, ka:

- katra dalībvalsts izveido vai norīko struktūru, kuras uzdevums ir sniegt kompensāciju par tāda transportlīdzekļa radīto kaitējumu īpašumam vai nodarītajiem miesas bojājumiem, kuru apdrošinājis kāds uzņēmums, uz kuru attiecas bankrota vai likvidācijas procedūra, vai kurā apdrošinātājs nav sniedzis pamatotu atbildi trīs mēnešu laikā no dienas, kad cietusī persona iesniedza kompensācijas prasījumu, par kuru apdrošinātājs nav sniedzis pamatotu atbildi;

- cietušās personas saņem kompensāciju no savas dzīvesvietas dalībvalsts attiecīgās struktūras;
- šai struktūrai ir tiesības pieprasīt šīs kompensācijas atmaksu no tās dalībvalsts struktūras, kurā apdrošināšanas sabiedrība, kas izdeva polisi, veic uzņēmējdarbību (pēdējā minētā struktūra uzņemas galīgo atbildību);
- Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai definētu saskaņā ar 10.a pantu izveidoto vai apstiprināto iestāžu procesuālos uzdevumus un procesuālos pienākumus attiecībā uz izdevumu atlīdzināšanu.

Attiecībā uz prasījumu vēstures apgalvojumiem 16. pants ir grozīts, lai:

- saskaņotu paziņojumus par veiksmīgiem trešās personas civiltiesiskās atbildības prasījumiem pret apdrošinājuma ņēmēju pēdējos piecos gados. Šādus paziņojumus sagatavo, pamatojoties uz standartizētu veidni, kas Eiropas Komisijai jāpieņem ar īstenošanas aktu;
- nodrošināt nediskriminējošu attieksmi pret prasījumu vēsturi, ko veic apdrošināšanas sabiedrības, neatkarīgi no viņu valstspiederības vai iepriekšējās dzīvesvietas dalībvalsts.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 114. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁴,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

1. Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu (mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana) ir jo īpaši svarīga Eiropas iedzīvotājiem, neatkarīgi no tā, vai tie ir apdrošinājuma ņēmēji vai potenciālie cietušie satiksmes negadījumā. Tā arī ir nozīmīgs jautājums apdrošināšanas sabiedrībām, jo tā ir svarīgs elements nedzīvības apdrošināšanas uzņēmējdarbībā Savienībā. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana arī ietekmē personu pārvietošanās brīvību un preču un transportlīdzekļu brīvu apriti. Tādēļ galvenajam Savienības darbības mērķim finanšu pakalpojumu jomā vajadzētu būt mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas iekšējā tirgus stiprināšanai un konsolidēšanai.
2. Komisija ir izvērtējusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK¹⁵ darbību, tostarp tās efektivitāti un saskaņotību ar citām Savienības politikas jomām. Novērtējuma secinājums bija, ka Direktīva 2009/103/EK kopumā darbojas labi, un tai nav vajadzīgi grozījumi vairumā aspektu. Tomēr tika noteiktas četras jomas, kurās būtu lietderīgi veikt mērķtiecīgus grozījumus: kompensācija negadījumos cietušajiem apdrošinātāja maksātnespējas gadījumā, minimālās obligātā apdrošināšanas seguma summas, transportlīdzekļu apdrošināšanas pārbaudes, ko veic dalībvalstis, un apdrošinājuma ņēmēju prasījumu vēstures paziņojumu izmantošana, ko veic jauna apdrošināšanas sabiedrība.

¹⁴ OV C [...], [...], [...]lpp.

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/103/EK (2009. gada 16. septembris) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (OV L 263, 7.10.2009, 11. lpp.).

3. Turklāt Eiropas Savienības Tiesas jaunākajos lēmumos, proti, “Vnuk”¹⁶, “Rodrigues de Andrade”¹⁷ un “Torreiro”¹⁸ Tiesa ir precizējusi vārdu “transportlīdzekļa izmantošana” nozīmi. Jo īpaši Tiesa ir precizējusi, ka mehāniskie transportlīdzekļi parasti ir paredzēti izmantošanai transportam neatkarīgi no šāda transportlīdzekļa īpašībām, un tā ir precizējusi, ka šādu transportlīdzekļu izmantošana attiecas uz jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst tā parastai funkcijai - būt izmantotam transporta vajadzībām - neatkarīgi no apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek izmantots, un neatkarīgi no tā, vai transportlīdzeklis ir nekustīgs vai kustībā. Juridiskās noteiktības labad ir lietderīgi atspoguļot šo judikatūru Direktīvā 2009/103/EK, nosakot “transportlīdzekļa izmantošanas” definīciju.
4. Dalībvalstīm patlaban būtu jāatturas veikt pārbaudes attiecībā uz tādu transportlīdzekļu apdrošināšanu, kas parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā, un transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas trešās valsts teritorijā, taču iebrauc to teritorijā no citas dalībvalsts teritorijas. Jaunu tehnoloģiju attīstība ļauj pārbaudīt transportlīdzekļu apdrošināšanu, tos neapturot un tādējādi netraucējot personu brīvu pārvietošanos. Tāpēc ir lietderīgi atļaut minētās pārbaudes tikai tad, ja tās ir nediskriminējošas, nepieciešamas un samērīgas un ir daļa no vispārējās kontroles sistēmas valsts teritorijā, un tās neprasa transportlīdzekļa apstāšanos.
5. Dalībvalstīm, kuras izvēlas izveidot sistēmu, kas apstrādā personas datus, ar kuriem pēc tam var dalīties ar citām dalībvalstīm, piemēram, datus, kas iegūti, izmantojot numura zīmes atpazīšanas tehnoloģijas, ir jāpieņem tiesību akti, lai varētu apstrādāt personas datus nolūkā apkarot neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu, vienlaikus nosakot piemērotus pasākumus datu subjekta tiesību un brīvību un likumīgo interešu aizsardzībai. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/679¹⁹ noteikumi attiecas uz personas datu apstrādi, lai apkarotu neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu. Dalībvalstu tiesību aktos jo īpaši būtu precīzi jānosaka mērķis, jāatsaucas uz attiecīgo juridisko pamatu, jāatbilst attiecīgajām drošības prasībām un jāievēro nepieciešamības, proporcionālītātes un mērķa ierobežojuma principi, un būtu jānosaka samērīgs datu saglabāšanas periods. Turklāt visās datu apstrādes sistēmās, kas izstrādātas un izmantotas dalībvalstu tiesību aktu ietvaros, būtu jāiestrādā personas datu aizsardzības un datu aizsardzības principi pēc noklusējuma.
6. Direktīvā 2009/103/EK pašlaik ir noteikti dažādi atsauces datumi, kuros periodiski jāpārreķina minimālā seguma summas dažādās dalībvalstīs, kā rezultātā minimālās seguma summas atšķiras atkarībā no dalībvalsts. Lai visā Savienībā nodrošinātu vienlīdzīgu minimālo cietušo personu aizsardzību, minētās minimālās summas būtu jāaskaņo un būtu jāievieš vienota pārskatīšanas klauzula, kā kritēriju izmantojot *Eurostat* publicēto saskaņoto patēriņa cenu indeksu, kā arī procesuāli noteikumi, kas reglamentē šādu pārskatīšanu un nosaka vienotu grafiku.
7. Efektīva un lietderīga satiksmes negadījumu upuru aizsardzība prasa, lai šādi cietušie vienmēr saņemtu kompensāciju par miesas bojājumiem vai par kaitējumu viņu īpašumam, neatkarīgi no tā, vai atbildīgās puses apdrošināšanas sabiedrība ir maksāspējīga. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizveido vai jāieceļ struktūra, kas nodrošina sākotnējo kompensāciju cietušajām personām, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir to

¹⁶ Tiesas 2014. gada 4. decembra spriedums “Vnuk”, C-162/13, ECLI:EU:C:2017:2146.

¹⁷ Tiesas 2017. gada 28. novembra spriedums “Rodrigues de Andrade”, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Tiesas 2017. gada 20. decembra spriedums “Torreiro”, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (OV L 119, 4.5.2016, p. 1).

teritorijā, un kurai ir tiesības pieprasīt šo kompensāciju no struktūras, kas izveidota vai iecelta tam pašam mērķim tajā dalībvalstī, kurā uzņēmējdarbību veic apdrošināšanas sabiedrība, kura izdevusi atbildīgās puses transportlīdzekļa apdrošināšanas polisi. Tomēr, lai izvairītos no tā, ka tiek iesniegti paralēli prasījumi, satiksmes negadījumu upuriem nebūtu jāļauj iesniegt kompensācijas prasījumu šai struktūrai, ja viņi jau ir iesnieguši savu prasījumu vai ir uzsākuši tiesvedību ar attiecīgo apdrošināšanas sabiedrību un attiecīgais prasījums joprojām tiek izskatīts un lieta vēl nav noslēgusies.

8. Būtu viegli jāautenticē to apdrošinājuma ņēmēju iepriekšējā prasījumu vēsture, kuri vēlas slēgt jaunus apdrošināšanas līgumus ar apdrošināšanas sabiedrībām, lai veicinātu šādu prasījumu vēstures atzīšanu brīdī, kad tiek izsniegta jauna apdrošināšanas polise. Lai vienkāršotu ziņojumu par prasījumu vēsturi pārskatu pārbaudi un autentifikāciju, ir svarīgi, lai šādu ziņojumu par prasījumu vēsturi saturs un formāts visās dalībvalstīs būtu vienāds. Turklāt, ja apdrošinātāji mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas prēmiju noteikšanai ņem vērā ziņojumus par prasījumu vēsturi, tie nebūtu jādiskriminē pēc valstspiederības vai tikai pamatojoties uz iepriekšējo apdrošinājuma ņēmēja dzīvesvietas dalībvalsti. Lai dalībvalstis varētu pārbaudīt, kā apdrošināšanas uzņēmumi izskata ziņojumus par prasījumu vēsturi, apdrošināšanas sabiedrībām, aprēķinot prēmijas, būtu jāpublicē sava politika attiecībā uz to, kā tās izmanto prasījumu vēsturi.
9. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras attiecībā uz ziņojuma par prasījumu vēstures saturu un veidu. Minētās īstenošanas pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011²⁰.
10. Lai nodrošinātu to, ka minimālās summas atbilstu mainīgajai ekonomikas realitātei (un laika gaitā netiktu samazinātas), Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz minēto minimālo seguma summu koriģēšanu, kas attiecas uz mehānisko transportlīdzekļu trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, lai atspoguļotu mainīgo ekonomikas realitāti, kā arī lai noteiktu procesuālos uzdevumus un procesuālos pienākumus, kas jāpilda iestādēm, kuras izveidotas, lai sniegtu kompensāciju, vai kurām uzticēts uzdevums sniegt kompensāciju saskaņā ar 10.a pantu attiecībā uz atlīdzināšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
11. Direktīvas darbības novērtēšanas ietvaros Eiropas Komisijai būtu jāuzrauga direktīvas piemērošana, ņemot vērā cietušo skaitu, nesamaksāto prasījumu summu saistībā ar maksājumu kavējumiem pēc pārrobežu maksātnespējas gadījumiem, minimālo seguma summu līmeni dalībvalstīs, prasījumu summu saistībā ar neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu pārrobežu satiksmē, un sūdzību skaitu attiecībā uz prasījumu vēstures paziņojumiem.

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp).

12. Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, jo īpaši, lai nodrošinātu vienlīdzīgu minimālo aizsardzību ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem visā Savienībā un nodrošinātu cietušo aizsardzību apdrošināšanas uzņēmumu maksātspējas gadījumā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
13. Saskaņā ar dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem²¹ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
14. Tādēļ Direktīva 2009/103/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2009/103/EK groza šādi:

- 1) direktīvas 1. pantā iekļauj šādu 1.a) punktu:

“1.a “transportlīdzekļa izmantošana” ir jebkāda tāda transportlīdzekļa izmantošana, ko parasti paredzēts izmantot transporta vajadzībām un kas atbilst transportlīdzekļa parastajai funkcijai neatkarīgi no transportlīdzekļa parametriem un neatkarīgi no apvidus, kurā mehāniskais transportlīdzeklis tiek lietots, un no tā, vai tas ir nekustīgs vai kustībā.”;
- 2) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Pārbaudes attiecībā uz apdrošināšanu

1. Dalībvalstis atturas veikt pārbaudes attiecībā uz civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar transportlīdzekļiem, kas parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā, un transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas trešās valsts teritorijā, taču iebrauc to teritorijā no citas dalībvalsts teritorijas.

Tomēr tās var veikt šādas apdrošināšanas pārbaudes, ja šīs pārbaudes nav diskriminējošas, ir nepieciešamas un samērīgas, lai sasniegtu noteikto mērķi, un

- a) tiek veiktas kā daļa no kontroles, kuras vienīgais mērķis nav pārbaudīt apdrošināšanu, vai
- b) tās ir daļa no vispārējās kontroles sistēmas valsts teritorijā, un tās neprasa transportlīdzekļa apstāšanos.

2. Pamatojoties uz tās dalībvalsts tiesību aktiem, kuri attiecas uz datu pārzini, personas datus vajadzības gadījumā var apstrādāt, lai apkarotu neapdrošinātu transportlīdzekļu vadīšanu, kuri ceļo uz citām dalībvalstīm, kuras nav dalībvalstis,

²¹ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

kurās tie parasti atrodas, kā noteikts 1. pantā. Šis likums ir saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2016/679*, un tajā paredz arī piemērotus pasākumus, lai aizsargātu datu subjekta tiesības un brīvības un likumīgās intereses.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).”;

3) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“1. Neskarot lielākas garantijas, ko var noteikt dalībvalstis, katra dalībvalsts pieprasa, lai 3. pantā minētā apdrošināšana būtu obligāta attiecībā uz šādām minimālajām summām:

- a) attiecībā uz miesas bojājumiem: EUR 6 070 000 par katru negadījumu neatkarīgi no cietušo skaita vai EUR 1 220 000 katram cietušajam;
- b) par kaitējumu īpašumam – EUR 1 220 000 par prasījumu neatkarīgi no cietušo skaita.

Dalībvalstīm, kuras nav ieviesušas euro, minimālās summas konvertē valsts valūtā, piemērojot valūtas maiņas kursu, kas publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [*Publications Office – set the date the date of entry in force of this Directive*].

2. Ik pēc pieciem gadiem no [šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas] Komisija pārskata 1. punktā minētās summas saskaņā ar saskaņoto patēriņa cenu indeksu (SPCI), kas izveidots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/792 **.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 28.b pantu attiecībā uz šo summu pielāgošanu SPCI sešu mēnešu laikā pēc katra piecu gadu perioda beigām.

Dalībvalstīm, kuras nav ieviesušas euro, summas konvertē to valsts valūtā, piemērojot valūtas maiņas kursu, kas ir dienā, kad aprēķina jaunās minimālās summas, un kas publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.”

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/792 (2016. gada 11. maijs) par saskaņotajiem patēriņa cenu indeksiem un mājokļu cenu indeksu un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 2494/95 (OV L 135, 24.5.2016., 11. lpp.).

4) direktīvā iekļauj šādu 10.a pantu:

“10.a pants

Cietušo personu aizsardzība apdrošināšanas sabiedrības maksātnespējas gadījumā vai sadarbības trūkuma gadījumā

1. Dalībvalstis izveido vai pilnvaro struktūru, lai atlīdzinātu cietušajām personām, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir to teritorijā, vismaz līdz 9. panta 1. punktā minētajām apdrošināšanas saistībām attiecībā uz miesas bojājumiem vai kaitējumu īpašumam, ko izraisījis kāds apdrošināšanas sabiedrības apdrošināts transportlīdzeklis kādā no turpmāk minētajām situācijām:

- a) uz apdrošināšanas sabiedrību attiecas bankrota procedūra;

b) uz apdrošināšanas sabiedrību attiecas likvidācijas procedūra, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/138/EK 268. panta d) punktā***;

c) apdrošināšanas sabiedrība vai tās atlīdzības prasījumu administrēšanas pārstāvis trīs mēnešu laikā pēc dienas, kurā cietusī persona ir iesniegusi savu prasījumu šai apdrošināšanas sabiedrībai, nav sniegusi pamatotu atbildi uz kompensācijas prasījumā ietvertajiem jautājumiem.

2. Cietušās personas var nesniegt prasījumu 1. punktā minētajai struktūrai, ja tās ir iesniegušas prasījumu tieši apdrošināšanas sabiedrībai vai sākusi tiesvedību tieši pret apdrošināšanas sabiedrību, un šāds prasījums vai tiesvedība joprojām tiek izskatīta.

3. Šā panta 1. punktā minētā struktūra sniedz atbildi uz prasījumu divu mēnešu laikā pēc dienas, kad cietusī persona ir iesniegusi savu kompensācijas prasījumu.

4. Ja cietusī persona dzīvo citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā uzņēmējdarbību veic 1. punktā minētā apdrošināšanas sabiedrība, 1. punktā minētā struktūra, kas ir izsniegusi kompensāciju šai cietušajai personai tās dzīvesvietas dalībvalstī, ir tiesīga pieprasīt no 1. punktā minētās struktūras kompensācijas veidā izmaksātās summas atmaksāšanu dalībvalstī, kurā apdrošināšanas sabiedrība, kas izdevusi atbildīgās puses apdrošināšanas polisi, veic uzņēmējdarbību.

5. Šā panta 1. – 4. punkts neskar:

a) dalībvalstu tiesības 1. punktā minētās struktūras izmaksāto kompensāciju uzskatīt par subsidētu vai nesubsidētu;

b) dalībvalstu tiesības paredzēt prasījumu nokārtošanu attiecībā uz vienu un to pašu negadījumu starp:

i) šā panta 1. punktā minēto struktūru;

ii) personu vai personām, kas ir atbildīgas par negadījumu;

iii) citām apdrošināšanas sabiedrībām vai sociālā nodrošinājuma iestādēm, kam jākompensē cietusī puse.

6. Dalībvalstis neļauj 1. punktā minētajai struktūrai izmaksāt kompensāciju saskaņā ar citiem nosacījumiem, nekā nosaka šī direktīva, jo īpaši saskaņā ar prasību, ka cietušajai personai būtu jākonstatē, ka atbildīgā persona ir maksātspējīga vai atsakās maksāt.

7. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 28.b pantā minēto procedūru, lai definētu saskaņā ar 10.a pantu izveidoto vai apstiprināto iestāžu procesuālos uzdevumus un procesuālos pienākumus attiecībā uz atlīdzināšanu.”

*** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/138/EK (2009. gada 25. novembris) par uzņēmējdarbības uzsākšanu un veikšanu apdrošināšanas un pārapdrošināšanas jomā (Maksātspēja II) (OV L 335, 17.12.2009., 1. lpp.).

5) direktīvas 16. pantu groza šādi:

a) otrās daļas beigās pievieno šādu teikumu:

“Tās to dara, iesniedzot ziņojumu par prasījumu vēsturi.”;

b) pievieno šādas daļas:

“Dalībvalstis nodrošina, ka apdrošināšanas sabiedrības vai struktūras, kas minētas otrajā daļā, ņemot vērā citu apdrošināšanas sabiedrību vai citu struktūru, kas minētas šā panta otrajā daļā, izsniegtus ziņojumus par prasījumu vēsturi, nediskriminē apdrošinājuma ņēmējus vai neuzliek prēmiju piemaksas to valstspiederības dēļ vai pamatojoties tikai uz to iepriekšējo dzīvesvietas dalībvalsti.

Dalībvalstis nodrošina, ka apdrošināšanas sabiedrības, aprēķinot prēmijas, publicē savu politiku attiecībā uz ziņojumu par prasījumu vēsturi izmantošanu.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus saskaņā ar 28.a panta 2. punktu, precizējot otrajā daļā minētā ziņojuma par prasījumu vēsturi saturu un formu. Šajā ziņojumā iekļauj informāciju par visu turpmāk minēto:

- a) tās apdrošināšanas sabiedrības identitāte, kas izdevusi ziņojumu par prasījumu vēsturi;
- b) apdrošinājuma ņēmēja identitāte;
- c) apdrošinātais transportlīdzeklis;
- d) apdrošinātā transportlīdzekļa apdrošināšanas perioda ilgums;
- e) deklarēto trešās personas civiltiesiskās atbildības prasījumu skaits un vērtība periodā, uz ko attiecas ziņojums par prasījumu vēsturi.”

6) iekļauj šādu 28.a, 28.b un 28.c pantu:

“28.a pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Eiropas Apdrošināšanas un fondēto pensiju komiteja, kas izveidota ar Komisijas Lēmumu 2004/9/EK ****. Šī komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē*****.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

28.b pants

Deleģēto pilnvaru īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 9. panta 2. punktā un 10.a panta 7. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laikposmu, sākot no 30. pantā minētā datuma.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 9. panta 2. punktā un 10.a panta 7. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. Saskaņā ar 9. panta 2. punktu un 10.a panta 7. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

“28.c pants

Izvērtēšana

Ne vēlāk kā septiņus gadus pēc šīs direktīvas transponēšanas dienas veic šīs direktīvas novērtējumu. Novērtējuma secinājumus Komisija dara zināmus Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, secinājumiem pievienojot savus apsvērumus.

**** Komisijas Lēmums 2004/9/EK (2003. gada 5. novembris), ar ko izveido Eiropas Apdrošināšanas un fondēto pensiju komiteju (OV L 3, 7.1.2004., 34. lpp.).”

***** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

2. pants

Transponēšana

Dalībvalstis vēlākais līdz [*PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force*] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus.

Tās piemēro minētos noteikumus no [*PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force*].

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*