

V Bruseli 30. mája 2018
(OR. en)

9365/18

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0168 (COD)**

EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	24. mája 2018
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2018) 336 final
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2018) 336 final.

Príloha: COM(2018) 336 final

V Bruseli 24. 5. 2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Smernica o poistení motorových vozidiel je hlavným právnym nástrojom, ktorý podporuje bezproblémové fungovanie jednotného trhu. Umožňuje, aby osoby s oprávneným pobytom na území EÚ hladko prekračovali vnútorné hranice EÚ svojimi vozidlami na obchodné aj rekreačné účely. Osoby s oprávneným pobytom na území EÚ môžu na základe jediného poistného cestovať hocikam bez toho, aby si museli kupovať dodatočné poistenie; z rovnakého dôvodu sa táto smernica usiluje dosiahnuť vysokú úroveň zblížovania z hľadiska ochrany potenciálnych poškodených pri nehodách motorových vozidiel. Smernica má tiež zásadný význam pre fungovanie schengenského priestoru.

Prvá európska smernica o poistení motorových vozidiel¹ bola prijatá v roku 1972 s dvojakým cieľom: ochrana poškodených pri nehodách motorových vozidiel (s cezhraničným prvkom alebo bez neho) a uľahčenie voľného pohybu motorových vozidiel medzi členskými štátmi. Základy právnych predpisov EÚ v oblasti poistenia motorových vozidiel spočívajú v medzinárodnom systéme zelenej karty, dohode zahŕňajúcej 48 krajín, ktorá nie je súčasťou práva EÚ, pričom právne predpisy EÚ zachádzajú ešte ďalej. Päť smerníc o poistení motorových vozidiel postupne posilňovali od roku 1972 uvedenú smernicu a jej ustanovenia, boli konsolidované do smernice 2009/103/ES (ďalej len „smernica“). Kľúčové prvky smernice zahŕňajú:

- v prípade motorových vozidiel povinnosť mať zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla platné pre všetky časti EÚ na základe jediného poistného;
- povinné minimálne výšky poistného krytia, ktoré poistné zmluvy musia poskytovať (členské štáty môžu vyžadovať vyššie krytie na vnútroštátnej úrovni);
- zákaz členským štátom vykonávať systematické kontroly poistenia vozidiel, ktoré sa spravidla nachádzajú v inom členskom štáte;
- povinnosť členských štátov vytvoriť záručné fondy pre náhradu škody poškodených pri nehodách spôsobených nepoistenými alebo neidentifikovanými vozidlami;
- ochranu poškodených pri nehodách motorových vozidiel v inom členskom štáte, než je ich členský štát bydliska (ďalej len „poškodení v cudzine“);
- práva poistencov získať od svojho poisťovateľa potvrdenie o minulých nárokoch na odškodnenie za posledných päť rokov.

S cieľom posúdiť účinnosť, efektívnosť a súdržnosť právnych predpisov v oblasti poistenia motorových vozidiel sa v pracovnom programe Komisie na rok 2016 uvádza hodnotenie tejto smernice². Záverom hodnotenia bolo, že väčšina prvkov smernice zostáva vhodná na svoj účel, pričom by bolo vhodné vykonať určité zmeny v konkrétnych oblastiach.

¹ Smernica Rady 72/166/EHS z 24. apríla 1972 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel kontroly plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti.

² Pozri úvodné posúdenie vplyvu z 24. júla 2017, k dispozícii [tu](#). Ukončenie hodnotenia bolo odložené na rok 2017 s cieľom počkať na rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci „Andrade“ z 28. novembra 2017² a rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci „Torreiro“ z 20. decembra 2017.

Komisia okrem toho oznámila v akčnom pláne pre spotrebiteľské finančné služby z marca 2017³, že po vykonaní hodnotenia bezodkladne rozhodne o možných zmenách smernice, aby sa posilnila ochrana poškodených pri dopravných nehodách v prípade platobnej neschopnosti poisťovateľa a zlepšilo uznávanie potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie najmä v cezhraničnom kontexte. Súčasný návrh sa zaoberá týmito otázkami spolu s ďalšími troma, ktoré sa identifikovali pri hodnotení: kontroly poistenia na boj proti riadeniu nepoistených vozidiel, harmonizácia minimálnych výšok poistného krytia a rozsah pôsobnosti smernice.

1. Platobná neschopnosť poisťovateľa

Podľa tejto smernice sa musia v každom členskom štáte zriadiť orgány pre náhradu škody, aby sa pokryli náklady, ktoré vznikli v dôsledku nehôd spôsobených nepoistenými alebo neidentifikovanými vozidlami. Od týchto orgánov sa však v súčasnosti nevyžaduje, aby kryli náklady, ktoré vznikli v dôsledku nárokov, ak je poisťovateľ motorového vozidla zodpovednej strany platobne neschopný. To znamená, že ak vnútroštátne právo nestanovuje osobitný systém ochrany, poškodení pri nehodách spôsobených vozidlom, ktoré je poistené u platobne neschopného poisťovateľa, môžu ostať bez náhrady škody.

Nehoda, ktorej účastníkom je zodpovedná strana, ktorá je poistená u platobne neschopného poisťovateľa, predstavuje dve hlavné otázky. Po prvé, nie je vždy jasné, kto, a či vôbec niekto, je zodpovedný za počiatočnú náhradu škody poškodeného („front office“). Po druhé, nie je jasné, kto nesie konečnú finančnú zodpovednosť za nároky („back office“). Tieto otázky sú mimoriadne dôležité, ak poisťovateľ poskytuje cezhraničné poistenie prostredníctvom slobodného poskytovania služieb. V niekoľkých nedávnych prípadoch takýchto platobných neschopností došlo v prípade poškodených pri dopravných nehodách spôsobených poistencami platobne neschopných poisťovateľov k zdržiavaniu platby náhrady škody, zatiaľ čo vnútroštátne právne postupy určili zodpovednosť za náhradu škody a jej výšku.

2. Minulé nároky na odškodnenie

V akčnom pláne pre spotrebiteľské finančné služby⁴ sa opisuje možné opatrenie v oblasti potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie v prospech občanov, ktorí prechádzajú cez hranice. V súčasnej smernici sa v záujme uľahčenia prechodu k novému poskytovateľovi poistenia stanovuje, že členské štáty musia zabezpečiť, aby poistenec mal právo požiadať o potvrdenie o minulých nárokoch na odškodnenie za posledných päť rokov. Neexistuje však žiadna požiadavka na poisťovateľov zohľadniť takéto potvrdenia pri výpočte poistného. Z hodnotenia vyplynulo, že poisťovatelia takéto potvrdenia často ignorujú, najmä ak sú vydané poisťovateľom v inom členskom štáte, pričom niekedy spochybňujú ich pravosť. Na uľahčenie overovania potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie poisťovateľmi je výhodou, že obsah a formát sú v celej EÚ rovnaké. Okrem toho, ak poisťovatelia zohľadňujú minulé nároky na odškodnenie na účely stanovenia poistného, nemali by existovať žiadne odlišnosti na základe štátnej príslušnosti alebo výlučne na základe členského štátu predchádzajúceho bydliska poistenca.

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

⁴ [Pozri](#) poznámku pod čiarou č. 3.

3. Riziká vyplývajúce z riadenia nepoistených vozidiel

Podľa Združenia európskych orgánov pre registráciu vozidiel a vodičov (EREG⁵) sa riadenie nepoistených motorových vozidiel bez povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla stáva čoraz väčším problémom v rámci EÚ. Výška nárokov v EÚ sa v roku 2011 odhaduje na 870 miliónov EUR pre EÚ ako celok.

Riadenie nepoistených vozidiel negatívne ovplyvňuje širokú škálu zainteresovaných strán vrátane poškodených pri nehodách, poisťovateľov, záručných fondov a poistencov motorových vozidiel.

Riadenie nepoistených vozidiel je problémom na vnútroštátnej aj na európskej úrovni. Článkom 3 smernice sa každému členskému štátu ukladá povinnosť prijať „všetky vhodné opatrenia, aby zabezpečil, že zodpovednosť za škodu spôsobenú prevádzkou vozidiel obvykle sa nachádzajúcich na jeho území je pokrytá poistením.“ Zatiaľ čo v smernici sa nestanovuje, aké opatrenia by sa mali prijať, členské štáty majú povinnosť prijať účinné opatrenia na zníženie rizika riadenia nepoistených vozidiel. Na vnútroštátnej úrovni môžu vykonávať systematické overovanie zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla registrovaných poistných zmlúv, zavádzať cestné kontroly a ukladať účinné pokuty pre vlastníkov nepoistených vozidiel.

Riadenie nepoistených vozidiel má význam pre celú EÚ, keďže nepoistené vozidlá sa pohybujú nielen v členskom štáte, v ktorom sú registrované, ale aj v iných členských štátoch. V článku 4 smernice sa však zakazujú kontroly poistenia vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú v inom členskom štáte, pretože tieto kontroly sa považujú za prekážku voľného pohybu vozidiel na vnútornom trhu (a nepriamo aj osôb).

Podľa článku 4 súčasnej smernice sa zakazujú všetky systematické kontroly poistenia vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú v inom členskom štáte, a to vrátane tých, ak vozidlo nemusí byť zastavené. Určitý nový technologický vývoj (technológia automatického rozpoznávania evidenčných čísel) však umožňuje kontroly bez toho, aby prekážali vozidlám, a neboli v rozpore s voľným pohybom osôb a vozidiel. Týmto návrhom by sa preto umožnilo overovanie poistenia vozidiel, ak kontroly tvoria súčasť všeobecného systému kontrol na štátnom území, sú nediskriminačné, nevyžadujú si zastavenie vozidla a sú potrebné a primerané na dosiahnutie sledovaného cieľa.

Takéto overovanie poistenia vozidiel vstupujúcich na štátne územie si navyše vyžaduje výmenu údajov medzi členskými štátmi; v takomto prípade je nevyhnutné zaručiť práva, slobody a oprávnené záujmy dotknutej osoby. Ustanovenia všeobecného nariadenia EÚ o ochrane údajov⁶ sa uplatňujú na spracúvanie osobných údajov vykonávané na účel boja proti riadeniu nepoistených vozidiel. Vnútroštátne právne predpisy by museli spĺňať podmienky a požiadavky stanovené v uvedenom nariadení, najmä s cieľom zabezpečiť, aby sa osobné údaje spracúvali zákonným spôsobom, spravodlivo a transparentne, zhromažďovali sa na konkrétne určené, výslovne uvedené a legitímne účely, odkazovali na príslušný právny základ pre spracúvanie, boli v súlade s príslušnými bezpečnostnými požiadavkami a požiadavkami na dôvernosť stanovenými vo všeobecnom nariadení EÚ o ochrane údajov a dodržiavali zásady nevyhnutnosti, proporcionality, obmedzenia účelu a primeraného obdobia uchovávanía údajov. Špecificky navrhnutá ochrana osobných údajov a štandardná ochrana

⁵ EREG, tematická skupina XI o boji proti riadeniu nepoistených vozidiel, 8. apríla 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>.

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

osobných údajov by mali byť takisto súčasťou všetkých systémov spracúvania údajov vytvorených a používaných v rámci právnych predpisov členských štátov. Všetky operácie spracúvania osobných údajov vrátane tých, ktoré sa týkajú administratívnej spolupráce a vzájomnej pomoci medzi príslušnými orgánmi členských štátov, by sa mali uskutočňovať v súlade s pravidlami o ochrane osobných údajov stanovenými vo všeobecnom nariadení o ochrane údajov EÚ a v súlade s príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi.

4) Minimálne výšky poistného krytia

V článku 9 smernice sa stanovujú minimálne povinné výšky poistného krytia, do ktorých sa musí poskytnúť náhrada škody na základe poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú treťou stranou. Týmto minimálnymi výškami sa zabezpečuje dostatočná úroveň minimálnej ochrany poškodených pri nehodách motorových vozidiel v celej EÚ v prípade ujmy na zdraví a majetkovej škody bez ohľadu na kategóriu vozidla. Napriek tomu, kým cieľom smernice je stanoviť rovnaké minimálne výšky poistného krytia vo všetkých členských štátoch EÚ, v 13 členských štátoch sú v súčasnosti nižšie minimálne výšky než sú výšky stanovené v smernici. Je to v dôsledku prechodných období v súlade s článkom 1 ods. 2 smernice 84/5/EHS zmenenej smernicou 2005/14/ES, ktoré umožnili niektorým členským štátom oddialiť uplatňovanie plných minimálnych výšok. V dôsledku rôznych referenčných dátumov pre jednotlivé členské štáty na pravidelné prepočítanie minimálnych výšok však pretrváva rozdiel v minimálnych výškach medzi tými 13 členskými štátmi, ktoré využili prechodné obdobia, a všetkými ostatnými členskými štátmi. Dôvodom je, že napriek tomu, že prechodné obdobia medzičasom uplynuli, príslušné dátumy konca prechodného obdobia sa stále používajú ako referenčné dátumy pre päťročnú aktualizáciu z dôvodu inflácie. Preto nie sú tieto minimálne výšky ešte stále rovnaké vo všetkých členských štátoch. Členské štáty môžu na vnútroštátnej úrovni požadovať výšky poistného krytia poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú treťou stranou, ktoré sú vyššie, než je minimum uložené v smernici, pričom väčšina z 13 členských štátov s nižšími povinnými výškami nepožaduje vyššie výšky poistného krytia.

5) Rozsah pôsobnosti smernice

Viaceré rozsudky Súdneho dvora Európskej únie, najmä vo veciach Vnuk, Andrade a Torreiro⁷, objasnili rozsah pôsobnosti smernice. V rozsudku vo veci Vnuk zo septembra 2014 sa objasňuje rozsah pôsobnosti povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla v článku 3 smernice ako zahŕňajúci všetky činnosti v súlade s „obvyklou funkciou vozidla“ bez ohľadu na miesto, kde sa vozidlo používa. V rozsudku vo veci Rodrigues de Andrade z 28. novembra 2017 sa objasňuje, že povinné zmluvné poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla by sa malo vzťahovať iba na „normálnu prevádzku vozidla ako dopravný prostriedok“ a „bez ohľadu na terén“, s výnimkou dopravných nehôd, keď vozidlo bolo použité výlučne na poľnohospodárske účely. Týmto rozhodnutiami sa objasnilo, že motorové vozidlá sú určené zvyčajne na to, aby slúžili ako dopravné prostriedky bez ohľadu na charakteristiky takéhoto vozidla, a že prevádzka takýchto vozidiel sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou ako dopravný prostriedok, a to bez ohľadu na terén, na ktorom sa motorové vozidlo používa, ako aj bez ohľadu na to, či stojí alebo je v pohybe. Rozhodnutím sa objasňuje, že nehody spôsobené počas normálnej prevádzky vozidla na účely prepravy vrátane jeho používania na súkromných pozemkoch naďalej patria do rozsahu pôsobnosti smernice.

⁷ Rozsudok vo veci Vnuk (C-162/13), rozsudok vo veci Rodrigues de Andrade (C-514/16), rozsudok vo veci Torreiro (C-334/16).

Týmto návrhom sa kodifikuje judikatúra Súdneho dvora v právnych predpisoch EÚ, aby sa zabezpečila právna istota a zrozumiteľnosť. Zabezpečuje sa ním jednotné vykonávanie judikatúry Súdneho dvora do vnútroštátneho práva.

- **Súlada s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Navrhované zmeny sú v súlade so všeobecnými cieľmi smernice zabezpečiť vysokú úroveň ochrany poškodených pri dopravných nehodách a uľahčiť voľný pohyb osôb a vozidiel v celej EÚ. Takisto posilnia dôveru v jednotný trh v oblasti poistenia motorových vozidiel zvýšením právnej istoty spojenej s cezhraničným predajom poistenia motorových vozidiel v rámci slobody poskytovať služby, ako aj znížením rizika spôsobeného možnou platobnou neschopnosťou poisťovateľa motorového vozidla. Jednotný trh poistenia motorových vozidiel má takisto veľký význam pre poisťovne, keďže poistenie motorových vozidiel tvorí dôležitú súčasť obchodu s neživotným poistením v Únii. Preto by kľúčovým cieľom činnosti Únie v oblasti finančných služieb malo byť posilnenie a konsolidácia vnútorného trhu v tejto oblasti.

Navrhovanou zmenou týkajúcou sa platobnej neschopnosti poisťovne sa dopĺňa článok 10, ktorý sa týka ochrany poškodených pri nehodách s účasťou nepoistených a neidentifikovaných vozidiel. Zmenou článku 4 smernice sa zvyšujú možnosti členských štátov zabezpečiť dodržiavanie povinností poisťovne v rámci smernice a súčasne zachovať voľný pohyb osôb a vozidiel. Zmenou článku 9, pokiaľ ide o minimálne výšky poistného krytia, sa navyše zabezpečuje rovnaká minimálna ochrana vo všetkých členských štátoch. Zmenou týkajúcou sa potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie sa dopĺňajú existujúce požiadavky článku 16 a zabezpečuje sa ľahšie overovanie potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie, ako aj rovnaké zaobchádzanie s poistencami. Kodifikáciou judikatúry Súdneho dvora EÚ sa okrem toho objasňuje rozsah pôsobnosti smernice.

- **Súlada s ostatnými politikami Únie**

Návrhom sa podporuje voľný pohyb osôb a vozidiel, ktoré predstavujú základné slobody Európskej únie. Tento návrh je takisto v súlade so zásadami vnútorného trhu, ktoré zabezpečujú slobodné poskytovanie služieb a slobodu usadiť sa zo strany poisťovateľov. Napríklad posilnené právo, pokiaľ ide o potvrdenie o minulých nárokoch na odškodnenie, uľahčí voľný pohyb osôb a ustanovenia o platobnej neschopnosti poisťovní zvýšia dôveru verejnosti v cezhraničný predaj poistenia motorových vozidiel.

Návrh je takisto v súlade so všeobecným nariadením EÚ o ochrane údajov⁸, pričom sa ním zabezpečuje riadne zhromažďovanie a spracúvanie údajov na účely presadzovania práva prípustného v rámci ustanovení tejto smernice.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tohto návrhu zmeny smernice je článok 114 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), ktorý umožňuje prijímať opatrenia na aproximáciu vnútroštátnych ustanovení, ktorých cieľom je vytvorenie a fungovanie vnútorného trhu. Navrhovanými zmenami sa ďalej odstraňujú určité priame a nepriame prekážky brániace správne fungovaniu a dokončeniu integrovaného trhu s poistením motorových vozidiel, uľahčuje sa voľný pohyb vozidiel medzi členskými štátmi a zabezpečuje sa porovnateľné zaobchádzanie bez ohľadu na to, kde v EÚ dôjde k nehode. Posilní sa nimi jednotný trh v oblasti poistenia

⁸ Pozri poznámku pod čiarou č. 6.

motorových vozidiel vybudovaním dôvery poistencov a potenciálnych poškodených v náhradu škody v plnej výške, a to aj v prípade platobnej neschopnosti cezhraničného poisťovateľa motorových vozidiel.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa článku 4 ZFEÚ sa opatrenie EÚ zamerané na dokončenie vnútorného trhu musí posudzovať v kontexte zásady subsidiarity stanovenej v článku 5 ods. 3 ZEÚ.

V tejto súvislosti sa pripomína, že smernica ochraňuje poškodených pri nehodách v členských štátoch EÚ iných, než je štát, kde majú bydlisko, ako aj domácich poškodených pri nehode spôsobenej vodičom z iného členského štátu. Opatrenia uvedené v tomto návrhu sa môžu prijať len na úrovni EÚ, keďže sa týkajú cezhranične pôsobiacich poisťovateľov, cezhranične mobilných poistencov motorových vozidiel a cezhraničných kontrol poistenia vozidiel.

Náhrada škody poškodeným pri dopravných nehodách v prípadoch cezhraničnej platobnej neschopnosti poisťovateľa je mimoriadne dôležitá pre hladké fungovanie jednotného trhu. Nekoordinované opatrenia prostredníctvom rôznorodých dobrovoľných rámcov a dohôd medzi úradov pre poistenie nemôžu zaručiť náležitú náhradu škody poškodeným a rovnaké rozdelenie rizík medzi členskými štátmi. Vytvorenie rovnakých podmienok vo všetkých členských štátoch, pokiaľ ide o minimálne výšky poistného krytia s cieľom zabezpečiť rovnakú minimálnu ochranu poškodených pri dopravných nehodách v celej EÚ, nemožno dosiahnuť nekoordinovaným úsilím členských štátov. Riešenie výskytu riadenia nepoistených vozidiel v prípade cezhraničnej dopravy nemožno dosiahnuť opatrením na vnútroštátnej úrovni. Okrem toho, len opatrenie na úrovni EÚ môže zabezpečiť ochranu poškodených v prípade nehôd, do ktorých sú zapojení platobne neschopní cezhraniční poisťovatelia. Jednotné uplatňovanie rozsahu pôsobnosti tejto smernice môže zabezpečiť len opatrenie na úrovni EÚ. A napokon, zabezpečenie rovnakého zaobchádzania poisťovateľov s potvrdeniami o minulých nárokoch na odškodnenie v prípade potenciálnych poistencov, ktorí prechádzajú cez hranice, nemožno dosiahnuť nekoordinovanými opatreniami.

- **Proporcionalita**

V návrhu sa v plnej miere zohľadňuje zásada proporcionality, a to konkrétne, že opatrenie na úrovni EÚ by nemalo prekračovať rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov zmlúv. Vybrané možnosti politiky boli dôkladne posúdené a vypracované s cieľom nájsť správnu rovnováhu medzi príslušným verejným záujmom (predovšetkým potrebou znížiť výskyt riadenia nepoistených vozidiel a zabezpečiť rovnakú minimálnu úroveň ochrany poškodených) a prípadnými nákladmi pre orgány verejnej moci, poisťovateľov a poistencov, aby sa zabezpečila nákladová efektívnosť navrhovaných opatrení.

- **Výber nástroja**

V článku 114 ZFEÚ sa umožňuje prijímanie aktov v podobe nariadenia alebo smernice. Bola zvolená smernica, pretože právny akt, na ktorý sa vzťahujú navrhované zmeny, je takisto smernica.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

S cieľom posúdiť účinnosť a efektívnosť fungovania smernice bolo vykonané hodnotenie, ktoré zahŕňalo verejné konzultácie, ktoré prebehli od 28. júla do 20. októbra 2017⁹.

Výsledky verejných konzultácií ukázali širokú spokojnosť zainteresovaných strán s fungovaním väčšiny prvkov smernice. Všetky skupiny zainteresovaných strán podporili iniciatívu EÚ na zabezpečenie rýchlej platby náhrady škody poškodeným pri nehodách v prípade platobnej neschopnosti poisťovateľa motorového vozidla, najmä v cezhraničnom kontexte. Väčšina zainteresovaných strán podporuje možnosť zaviesť konečnú finančnú zodpovednosť v takýchto prípadoch na domovský členský štát, v ktorom je dotknutá poisťovňa usadená, pričom prvá zodpovednosť za zabezpečenie rýchlej náhrady škody spočíva na členskom štáte, kde má poškodený bydlisko.

Nevyskytli sa žiadne námietky zainteresovaných strán týkajúce sa harmonizácie minimálnych výšok poistného krytia poistenia motorových vozidiel na vyššiu úroveň, ktorá sa už uplatňuje v 15 členských štátoch. Niektoré združenia spotrebiteľov podporovali diferencovanú vyššiu úroveň povinného poistenia pre väčšie vozidlá, ako napríklad nákladné motorové vozidlá a autobusy, proti čomu však bol sektor poisťovníctva, ako aj spoločnosti nákladnej autodopravy a autobusové spoločnosti, ktoré dôvodili, že toto nie je podložené dôkazmi a spôsobuje vyššie náklady na poistenie, ktoré by sa preniesli na konečných spotrebiteľov (najmä vzhľadom na to, že nehoda týkajúca sa autobusu s veľkým počtom cestujúcich môže byť takisto spôsobená menším vozidlom).

Pokiaľ ide o uznávanie potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie novým poisťovateľom, a to najmä v novom členskom štáte, veľa občanov uvádzalo v tejto súvislosti svoje negatívne skúsenosti a vyžadovalo si intervenciu, aby sa zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie poisťovateľov s cezhranične mobilnými občanmi a občanmi, ktorí majú bydlisko v dotknutom členskom štáte, pokiaľ ide o uznávanie ich potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie. Sektor poisťovníctva bol proti záväzným povinnostiam poisťovateľov v tejto súvislosti, pričom ich považoval za neprimerané.

Pokiaľ ide o riadenie nepoistených vozidiel, neboli vznesené žiadne námietky proti povoleniu nenápadných kontrol poistenia použitím technológie automatického rozpoznávania evidenčných čísel, ktorá si nevyžaduje zastavovanie vozidiel.

Okrem toho existovala všeobecná podpora objasneniu rozsahu pôsobnosti smernice vo svetle novej judikatúry Súdneho dvora. Zainteresované strany zo sektora motorového športu požiadali o vylúčenie uvedeného sektora z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Návrh vychádza takisto z výsledkov:

– verejných konzultácií (od 30. septembra 2015 do 31. januára 2016) v rámci výzvy na predloženie dôkazov týkajúcej sa regulačného rámca EÚ pre finančné služby vyzývajúcej na spätnú väzbu a empirické dôkazy o výhodách, neželaných účinkoch, konzistentnosti a súdržnosti finančných právnych predpisov¹⁰, ako aj verejného vypočutia o výzve na predloženie dôkazov, ktorá sa konala 17. mája 2016¹¹;

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

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

– okrúhleho stola o preskúmaní smernice, ktorý sa uskutočnil 12. júla 2017 a na ktorom sa zúčastnili zainteresované strany, najmä poisťovatelia, spotrebiteľské organizácie, rada úradov pre poistenie a orgány členských štátov;

– výmen názorov s odborníkmi z členských štátov (expertná skupina pre bankovníctvo, platby a poisťovníctvo);

– štatistik a správ rady úradov pre poistenie motorových vozidiel (súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním určitých úloh týkajúcich sa smernice).

• **Posúdenie vplyvu**

Komisia v súlade s politikou „lepšej právnej regulácie“ uskutočnila posúdenie vplyvu možností politiky¹². Posúdenie vplyvu podporuje kladné stanovisko, ktoré výbor pre kontrolu regulácie vydal 9. marca 2018¹³. Výbor navrhol, aby sa hodnotením vplyvu objasnil rozsah predpokladanej legislatívnej zmeny rozsahu pôsobnosti smernice, ako aj dôvody, prečo sa plne nehodnotí jej dosah. Výbor okrem toho požiadal o prepojenie hodnotenia vplyvu s hodnotením, pričom požiadal, aby sa zlepšilo odôvodnenie navrhovaných legislatívnych opatrení. Výbor takisto požiadal o lepšie vysvetlenie, prečo sa smernica považuje za vhodnú do budúcnosti vzhľadom na nový technologický vývoj, ako sú napríklad autonómne vozidlá a elektrické bicykle. Návrh je v súlade so závermi posúdenia vplyvu.

V reakcii na pripomienky výboru sa v revidovanom posúdení vplyvu uvádza, že, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti smernice, je žiaduce ju kodifikovať v zásade vložením kľúčových ustanovení po sebe idúcich rozhodnutí Súdneho dvora Európskej únie o rozsahu pôsobnosti smernice s cieľom zabezpečiť právnu istotu. To by členským štátom umožnilo vykonať riadnym a transparentným spôsobom zmeny vyplývajúce z rozhodnutí. Okrem toho by sa ním poskytla väčšia právna istota pre zainteresované strany, pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti smernice, pretože súdne rozhodnutia by sa priamo transponovali do vnútroštátnych právnych predpisov. Kodifikácia takisto uľahčuje presadzovanie práva EÚ v tejto oblasti, pretože by bola sprevádzaná štandardnou transpozíčnou činnosťou.

Okrem toho, pokiaľ ide o budúci technologický vývoj, v posúdení vplyvu sa uvádza, že povinnosť v zmysle smernice týkajúca sa získania povinného zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla sa už uplatňuje na autonómne a poloaunómne vozidlá. Hlavným dôvodom je pretrvávajúca potreba ochraňovať a poskytovať náhradu škody poškodeným pri nehodách, do ktorých sú zapojené autonómne vozidlá pohybujúce sa po EÚ. Došlo k mnohým nehodám, ktoré spôsobili autonómne (a poloaunómne) vozidlá, čo preukazuje potrebu ochraňovať občanov EÚ v prípade nehody. Okrem toho sa v posúdení vplyvu uvádza, že nové typy motorových vozidiel, ako sú elektrické bicykle, dvojkoľosové dopravné prostriedky s elektromotorom a elektrické skútre, už spadajú do rozsahu pôsobnosti smernice. Prevádzka týchto nových typov elektrických motorových vozidiel v doprave má potenciál spôsobiť nehody, pri ktorých musia byť poškodení chránení a musí im byť rýchlo nahradená škoda. Súčasná smernica však takisto poskytuje členským štátom právomoc oslobodiť takéto vozidlá od zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, ak to považujú za potrebné. V rámci verejných konzultácií viacero združení zastupujúcich odvetvie elektrických bicyklov vyzvalo, aby sa takéto vozidlá vylúčili v samotnej smernici, pričom argumentovali tým, že požiadavka poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou vozidla by mohla ohroziť rozšírenie používania elektrických bicyklov. Toto sa nepovažuje za potrebné vzhľadom na právomoc členských štátov oslobodiť elektrické bicykle alebo akékoľvek iné

¹² PRIDAŤ pred zverejnením dokumentu.

¹³ PRIDAŤ pred zverejnením dokumentu.

nové elektrické motorové vozidlá. V takom prípade by vnútroštátne záručné fondy znášali náklady na náhradu poškodených pri nehodách spôsobených týmito novými typmi vozidiel. Tým sa poskytuje najvyššia úroveň ochrany poškodených bez toho, aby bolo potrebné akékoľvek ďalšie opatrenie na úrovni EÚ.

V posúdení vplyvu sa analyzovali viaceré možnosti politiky pre každý z identifikovaných problémov:

Keďže smernica už existuje, základnou možnosťou vo všetkých prípadoch bolo nevykonať v smernici žiadne zmeny. Okrem základného scenára sa v posúdení vplyvu analyzoval aj rad ďalších prípadných možností politiky.

Čo sa týka platobnej neschopnosti poisťovateľov, čo je oblasť, ktorou v súčasnosti smernica nezaobera, druhou možnosťou bolo priznať poškodeným počiatočnú, ale nie konečnú zodpovednosť za náhradu škody. Tretou možnosťou bolo určiť obidve zodpovednosti, pričom prvá zodpovednosť spočíva na členskom štáte, kde má poškodený bydlisko, a konečná zodpovednosť na členskom štáte, kde je usadený platobne neschopný poisťovateľ. V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že tretia možnosť je uprednostňovanou možnosťou politiky, pretože by sa ňou nielen zabezpečila rýchla náhrada škody poškodených, ale takisto by poskytla poisťovateľom, vnútroštátnym orgánom pre náhradu škody a poistencom väčšiu právnu istotu, pokiaľ ide o počiatočné a konečné urovnanie nárokov, pričom by sa znížila potreba súdnych konaní.

Pokiaľ ide o minimálne výšky poistného krytia, druhou možnosťou bolo – okrem základného scenára – harmonizovať výšky poistného krytia na najvyššiu povinnú minimálnu úroveň, ktorá sa v súčasnosti uplatňuje v členských štátoch. Tretou možnosťou, o ktorej sa uvažovalo, bolo uložiť vyššie povinné výšky poistného krytia pre väčšie vozidlá, ako sú napríklad nákladné automobily a autobusy. V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že druhá možnosť je uprednostňovanou možnosťou politiky, pretože zabezpečuje rovnakú minimálnu ochranu poškodených v celej EÚ, ako aj že neexistujú dostatočné dôkazy na podporu tretej možnosti.

Pokiaľ ide o minulé nároky na odškodnenie, druhou možnosťou – okrem základného scenára – bolo vydať odporúčanie pre členské štáty týkajúce sa potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie. Tretou možnosťou bolo len harmonizovať vzor potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie bez toho, aby sa poisťovateľom uložilo povinné zaobchádzanie s takýmito potvrdeniami s cieľom uľahčiť boj proti podvodom týkajúcich sa overovania. Štvrtou možnosťou bolo ďalej uložiť poisťovateľom požiadavku nediskriminácie v prípade zaobchádzania s potvrdeniami o minulých nárokoch na odškodnenie vydaných poisťovateľmi v iných členských štátoch, ako aj požiadavku transparentnosti pri využívaní potvrdenia. V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že posledná možnosť je uprednostňovanou možnosťou politiky, pretože by sa ňou nielen uľahčila štandardizácia potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie, ale takisto by sa ňou zabezpečilo rovnaké zaobchádzanie s potvrdeniami o minulých nárokoch na odškodnenie medzi vnútroštátnymi poistencami a tými, ktorí prechádzajú cez hranice.

Pokiaľ ide o riadenie nepoistených vozidiel, druhou možnosťou bolo – okrem základného scenára – povoliť členským štátom vykonávať na dobrovoľnom základe nenápadné kontroly (v súčasnosti zakázané). Tretou možnosťou bolo povinne vykonávať nenápadné hraničné kontroly poistenia vozidiel. Tretia možnosť sa považovala za možnosť s vyšším potenciálom na zníženie výskytu riadenia nepoistených vozidiel v porovnaní s druhou možnosťou. V posúdení vplyvu sa napriek tomu usúdilo, že náklady spojené s tretou možnosťou by prevážili výhody v mnohých členských štátoch, pretože úrovne riadenia nepoistených vozidiel nie sú rovnaké v celej EÚ. Preto sa v posúdení vplyvu dospelo k záveru, že druhá možnosť (dobrovoľné nenápadné kontroly) je uprednostňovanou možnosťou politiky.

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti smernice, v prílohe k posúdeniu vplyvu sa vysvetľuje, že existujúca judikatúra Súdneho dvora Európskej sa bude kodifikovať prostredníctvom vymedzenia pojmu „prevádzka vozidla“, keďže zainteresované strany nepredložili žiadne dôkazy, že rozsah pôsobnosti, ako je vymedzený v judikatúre, povedie k zbytočne vysokým nákladom. Niektoré členské štáty už vskutku uložili požiadavku na poistné krytie zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla v súlade s judikatúrou, a to bez zbytočne vysokého poistného motorového vozidla vrátane poistného v prípade motoristických športových podujatí.

Návrh nebude mať žiadny významný vplyv na životné prostredie, keďže pozmeňujúce návrhy nebudú mať žiadny vplyv na objem dopravy.

Neočakáva sa, že návrh bude mať významný sociálny vplyv, ktorý by bol iný ako opísané výhody. Cieľom navrhovaných zmien je obmedziť výskyt riadenia nepoistených vozidiel, prípadne znížiť poistné motorových vozidiel, ako aj zlepšiť úroveň ochrany poškodených pri dopravných nehodách, z čoho by potenciálne mohli mať prospech všetci občania EÚ. Týmto návrhom sa predíde riziku prípadného veľkého zvyšovania poistného pri poistení motorových vozidiel. Najmä navrhované opatrenia týkajúce sa minimálneho poistného krytia majú za následok len zosúladenie minimálnych výšok poistného krytia na zabezpečenie rovnakej minimálnej ochrany vo všetkých členských štátoch.

Návrh nemá za následok žiadny osobitný vplyv na malé a stredné podniky, s výnimkou ich kapacity ako pravidelných poistencov poistenia motorových vozidiel. MSP a mikropodniky budú ovplyvnené ako prevádzkovatelia vozidiel, ktoré si vyžadujú poistenie. V členských štátoch, v ktorých sa minimálne výšky poistného krytia mierne zvýšia smerom nahor, dôjde pravdepodobne k nepatrnému zvýšeniu poistného pre poistencov vrátane MSP a mikropodnikov.

• **Základné práva**

V tomto návrhu sa rešpektujú základné práva a dodržiavajú sa zásady uznané v Charte základných práv Európskej únie, najmä právo na ochranu osobných údajov (článok 8 Charty), právo vlastníť majetok (článok 17 Charty) a zásada rovnosti medzi mužmi a ženami (článok 23 Charty). Takisto sa ním prispieva k dosiahnutiu cieľov článku 16 Charty, v ktorom sa stanovuje sloboda podnikania, článku 38 Charty, v ktorom sa stanovuje vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa, ako aj článku 45 Charty, v ktorom sa stanovuje sloboda pohybu a pobytu občanov.

PROGRAM REGULAČNEJ VHODNOSTI A EFEKTÍVNOSTI (REFIT)

Tento návrh je v súlade s cieľom zjednodušiť a znížiť náklady. V súvislosti s platobnou neschopnosťou poisťovateľov sa znížia náklady na právne spory, pretože v smernici by sa stanovili jasné úlohy v súvislosti s počiatočnou platbou poškodenému a konečná zodpovednosť za nárok na náhradu škody. Zníženie výskytu rizika riadenia nepoistených vozidiel prostredníctvom nenápadných kontrol by mohlo znížiť nároky voči orgánom pre náhradu škody, ako aj príspevky v prípade poisťovateľov. Okrem toho by väčšia miera štandardizácie potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie zjednodušila overovanie pravosti potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie vydané zahraničnými poisťovateľmi. A napokon, návrh neobsahuje žiadne nové požiadavky na podávanie správ orgánmi verejnej moci.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ.

Návrh by mohol mať vplyv na vnútroštátne rozpočty tých členských štátov, ktoré by využili možnosť nenápadných hraničných kontrol poistenia vozidiel obvykle sa nachádzajúcich v inom členskom štáte, pričom tieto by si vyžadovali použitie technológie rozpoznávania evidenčných čísel a výmenu informácií s inými členskými štátmi o stave poistenia vozidiel.

Členské štáty budú musieť okrem toho určiť subjekt zodpovedný za náhradu škody poškodených v prípadoch cezhraničnej platobnej neschopnosti poisťovateľov, očakáva sa však, že by to predstavovalo dodatočnú úlohu pre existujúci orgán (buď všeobecný poisťný záručný fond alebo národný záručný fond v prípade nehôd spôsobených nepoistenými alebo neidentifikovanými vozidlami). Náklady budú financované z príspevkov poisťovní.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Komisia bude monitorovať vykonávanie politiky v spolupráci s členskými štátmi. Päť rokov po dátume transpozície Komisia vypracuje hodnotenie tejto smernice. V hodnotení sa preskúma účinnosť, efektívnosť, relevantnosť, súdržnosť a pridaná hodnota návrhu vrátane akýchkoľvek významných vplyvov na podniky.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

V snahe splniť cieľ tohto návrhu a vyhnúť sa potenciálnym nedostatkom a nesúrodostiam, pokiaľ ide o implementáciu týchto predpisov do vnútroštátneho práva členských štátov, budú potrebné vysvetľujúce dokumenty, ktorých cieľom bude pomôcť pri transpozícii a umožniť účinnú verifikáciu. Opodstatňuje to požiadavku, aby členské štáty priložili k oznámeniu o svojich transpozičných opatreniach vysvetľujúce dokumenty, napr. vo forme korelačnej tabuľky.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článkom 1 návrhu sa mení smernica. Odkazmi uvedenými nižšie sa odkazuje na zmenené alebo nové články smernice, pokiaľ nie je uvedené inak.

V článku 1 sa zavádza vymedzenie pojmu „prevádzka vozidla“ s cieľom začleniť do smernice rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie vo veci Vnuk C-162/13 zo 14. septembra 2014, vo veci Rodrigues de Andrade C-514/16 z 28. novembra 2017 a vo veci Torreiro vec C-334/16 z 20. decembra 2017. Súdny dvor Európskej únie vo svojich rozhodnutiach objasnil, že motorové vozidlá sú určené zvyčajne na to, aby slúžili ako dopravné prostriedky, a to bez ohľadu na vlastnosti takýchto vozidiel. Súdny dvor navyše objasnil, že prevádzka takýchto vozidiel sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou ako dopravný prostriedok, a to bez ohľadu na terén, na ktorom sa motorové vozidlo používa, ako aj bez ohľadu na to, či stojí alebo je v pohybe.

Pokiaľ ide o riadenie nepoistených vozidiel, mení sa článok 4 s cieľom povoliť členským štátom vykonávať kontroly poistenia vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na území iného členského štátu, ako aj vozidiel, ktoré sa obvykle nachádzajú na území tretej krajiny a ktoré vstupujú na ich územie z územia iného členského štátu, len ak sú nediskriminačné, nevyhnutné a primerané, tvoria súčasť všeobecného systému kontrol na štátnom území a nevyžadujú si zastavenie vozidla na účely takejto kontroly. Uvedené kontroly sa musia vykonávať v súlade s nariadením 2016/679 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov.

S cieľom zabezpečiť rovnakú úroveň minimálnej ochrany poškodených v prípade nehôd motorových vozidiel na úrovni EÚ:

- sa mení článok 9 ods. 1 s cieľom harmonizovať povinné minimálne výšky poistného krytia poškodených v celej EÚ bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek vyššie záruky, ktoré môžu členské štáty stanoviť;

- sa mení článok 9 ods. 2 tak, aby bola Komisia splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom každých päť rokov aktualizovať harmonizované minimálne výšky poistného krytia poškodených o infláciu.

V záujme zabezpečenia ochrany poškodených v prípade platobnej neschopnosti alebo likvidácie alebo nespolupráce poisťovateľa sa v novom článku 10a predovšetkým stanovuje, že:

- každý členský štát zriaďuje alebo vymenúva orgán, ktorého úlohou bude poskytovať náhradu škody v prípade majetkovej škody alebo ujmy na zdraví spôsobených vozidlom, ktoré je poistené spoločnosťou, ktorá je predmetom konkurzného alebo likvidačného konania, alebo ak neposkytne poisťovateľ odôvodnenú odpoveď do troch mesiacov odo dňa, keď poškodený požiadal o náhradu škody,

- takýto orgán členského štátu, kde majú bydlisko, poskytuje poškodeným náhradu škody,

- takýto orgán má právo požadovať náhradu škody od orgánu členského štátu, kde sídli poisťovňa, ktorá uzavrela poistnú zmluvu (posledne uvedený orgán nesie konečnú zodpovednosť),

- Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty, aby mohla vymedziť procesné úlohy a procesné povinnosti orgánov zriadených alebo povolených podľa článku 10a, pokiaľ ide o náhradu.

Pokiaľ ide o potvrdenia o minulých nárokoch na odškodnenie, článok 16 sa mení s cieľom:

- harmonizovať potvrdenia o minulých nárokoch na odškodnenie týkajúce sa úspešných nárokov na odškodnenie tretej strany voči poistencovi za posledných päť rokov. Takéto potvrdenia vychádzajú zo štandardizovaného vzoru, ktorý má prijať Európska komisia vykonávacím aktom;

- zabezpečiť nediskriminačné zaobchádzanie s potvrdeniami o minulých nárokoch na odškodnenie poisťovňami, a to bez ohľadu na štátnu príslušnosť alebo členský štát predchádzajúceho bydliska občana.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁴,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel (poistenie motorových vozidiel) je osobitne dôležité pre občanov Európy, či sú poistencami alebo potenciálnymi poškodenými pri nehode. Je takisto dôležité pre poisťovne, keďže tvorí dôležitý segment obchodu s neživotným poistením v Únii. Poistenie motorových vozidiel taktiež vplýva na voľný pohyb osôb, tovaru a vozidiel. Preto by kľúčovým cieľom činnosti Únie v oblasti finančných služieb malo byť posilnenie a konsolidácia vnútorného trhu poistenia motorových vozidiel.
- (2) Komisia vykonala hodnotenie fungovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES¹⁵ vrátane jej efektívnosti, účinnosti a súdržnosti s ostatnými politikami Únie. Z hodnotenia vyplynulo, že smernica 2009/103/ES funguje celkovo dobre, a netreba vykonať zmeny vo väčšine aspektov. Boli však identifikované štyri oblasti, v ktorých by boli vhodné cielené zmeny: odškodnenie poškodených pri nehodách v prípadoch platobnej neschopnosti poisťovne, minimálne povinné výšky poistného krytia, kontroly poistenia vozidiel členskými štátmi a používanie potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie poistencov novou poisťovňou.
- (3) Európsky súdny dvor Európskej únie okrem toho objasnil v nedávnych rozhodnutiach, najmä vo veciach Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ a Torreiro¹⁸, význam výrazu

¹⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti (Ú. v. EÚ L 263, 7.10.2009, s.11).

¹⁶ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. decembra 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Rozsudok Súdneho dvora z 28. novembra 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Rozsudok Súdneho dvora z 20. decembra 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

„prevádzka vozidla“. Európsky súdny dvor konkrétne objasnil, že motorové vozidlá majú obvykle slúžiť ako dopravný prostriedok bez ohľadu na charakteristiky takéhoto vozidla, pričom takisto objasnil, že prevádzka takýchto vozidiel sa vzťahuje na akékoľvek používanie vozidla, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou ako dopravný prostriedok, a to bez ohľadu na terén, na ktorom sa motorové vozidlo používa, ako aj bez ohľadu na to, či stojí alebo je v pohybe. V záujme právnej istoty je vhodné uviesť, že judikatúrou v smernici 2009/103/ES sa zavádza pojem „prevádzka vozidla“.

- (4) Členské štáty by v súčasnosti mali upustiť od vykonávania kontroly poistenia vozidiel, pokiaľ ide o vozidlá obvykle sa nachádzajúce na území iného členského štátu a pokiaľ ide o vozidlá, ktoré sa obvykle nachádzajú na území tretej krajiny a ktoré vstupujú na ich územie z územia iného členského štátu. Nový technologický vývoj umožňuje kontrolovanie poistenia vozidiel bez ich zastavenia, a teda bez zasahovania do voľného pohybu vozidiel a osôb. Je preto vhodné umožniť uvedené kontroly poistenia vozidiel iba vtedy, ak sú nediskriminačné, potrebné a primerané, tvoria súčasť všeobecného systému kontrol na štátnom území a nevyžadujú si zastavenie vozidla.
- (5) V členských štátoch, ktoré sa rozhodnú zaviesť systém, ktorý spracúva osobné údaje, ktoré sa môžu následne vymieňať s inými členskými štátmi, ako je napríklad technológia rozpoznávania evidenčných čísel, sa musia prijať právne predpisy s cieľom umožniť spracúvanie osobných údajov na účely boja proti riadeniu nepoistených vozidiel a súčasne stanoviť vhodné opatrenia na zaručenie práv a slobôd dotknutej osoby a jej oprávnených záujmov. Ustanovenia nariadenia (EÚ) 2016/679 Európskeho parlamentu a Rady¹⁹ sa uplatňujú na spracúvanie osobných údajov vykonávané na účel boja proti riadeniu nepoistených vozidiel. Právnymi predpismi členských štátov by sa mali predovšetkým bližšie určiť presný účel, odkaz na príslušný právny základ, dodržiavanie príslušných bezpečnostných požiadaviek a zásad nevyhnutnosti, proporcionality a obmedzenia účelu, a malo by sa nimi stanoviť primerané obdobie uchovávania údajov. Takisto by sa mali uplatňovať zásady špecificky navrhutej ochrany osobných údajov a štandardnej ochrany osobných údajov na všetky systémy spracúvania údajov vytvorené a používané v rámci právnych predpisov členských štátov.
- (6) V smernici 2009/103/ES sa v súčasnosti stanovujú rôzne referenčné dátumy na pravidelný prepočet minimálnych výšok poistného krytia v rôznych členských štátoch, čo vedie k rozdielnym minimálnym výškam poistného krytia v závislosti od členského štátu. Na zabezpečenie rovnakej minimálnej ochrany poškodených v celej únii by sa uvedené minimálne výšky poistného krytia mali harmonizovať a mala by sa zaviesť jednotná doložka o preskúmaní s použitím harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien, ktorý uverejňuje Eurostat, ako referenčnou hodnotou, ako aj procesné pravidlá upravujúce takéto preskúmanie a stanovujúce jednotný časový rámec.
- (7) Účinná a efektívna ochrana poškodených pri dopravných nehodách si vyžaduje, aby uvedení poškodení boli vždy odškodnení za ich ujmy na zdraví alebo škody na ich majetku, a to bez ohľadu na to, či je poisťovňa zodpovednej strany solventná alebo nie. Členské štáty by preto mali zriadiť alebo vymenovať orgán, ktorý poskytuje počiatočnú náhradu škody poškodeným s obvyklým pobytom na ich území, a má právo spätne požiadať o uvedenú náhradu škody orgán zriadený alebo vymenovaný na

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

ten istý účel v členskom štáte, v ktorom sídli poisťovňa, ktorá poistila vozidlo zodpovednej strany. Aby sa však predišlo paralelným uplatňovaniam nárokov, poškodeným pri dopravných nehodách by sa nemalo umožniť požiadať o náhradu škody uvedený orgán, ak už požiadali o náhradu škody alebo podali návrh na začatie súdneho konania dotknutej poisťovni, a ak sa uvedená žiadosť ešte stále posudzuje alebo o uvedenom návrhu nebolo ešte rozhodnuté.

- (8) Predchádzajúce minulé nároky na odškodnenie poistencov, ktorí sa usilujú uzatvoriť nové poistné zmluvy s poisťovňami, mali by byť ľahko overiteľné, aby sa uľahčilo uznávanie takýchto minulých nárokov pri uzatváraní nových poistných zmlúv. Na zjednodušenie kontroly a overovania potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie je dôležité, aby obsah a forma potvrdenia takýchto minulých nárokov boli rovnaké vo všetkých členských štátoch. Poisťovne, ktoré zohľadňujú potvrdenia o minulých nárokoch na odškodnenie na určenie poistného motorových vozidiel, by okrem toho nemali diskriminovať na základe štátnej príslušnosti alebo výlučne na základe členského štátu predchádzajúceho bydliska poistenca. Na to, aby členské štáty mohli overiť, ako poisťovne zaobchádzajú s potvrdeniami o minulých nárokoch na odškodnenie, by poisťovne mali zverejňovať svoje politiky v súvislosti s tým, ako používajú minulé nároky na odškodnenie pri výpočte poistného.
- (9) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci týkajúce sa obsahu a formy potvrdenia o minulých nárokoch na odškodnenie. Uvedené vykonávacie právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁰.
- (10) S cieľom dosiahnuť, aby minimálne výšky zostali v súlade s hospodárskou realitou (a postupne sa neznižovali), by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o úpravu uvedených minimálnych výšok poistného krytia zmluvného poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorového vozidla, aby mohli lepšie odrážať hospodársku realitu, ako aj vymedzenie procesných úloh a procesných povinností orgánov zriadených na poskytovanie náhrady škody alebo poverených poskytovať náhradu škody podľa článku 10a, pokiaľ ide o náhradu. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Predovšetkým v záujme zabezpečenia rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (11) Ako súčasť hodnotenia fungovania smernice by Európska komisia mala monitorovať uplatňovanie smernice a zároveň zohľadňovať počet poškodených, výšku nesplatených nárokov z dôvodu oneskorení v platbách následkom cezhraničných prípadov platobnej neschopnosti, úroveň minimálnych výšok poistného krytia v členských štátoch, výšku nárokov z dôvodu riadenia nepoistených vozidiel, pokiaľ ide o cezhraničnú dopravu, ako aj počet sťažností týkajúcich sa potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie.

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (12) Keďže ciele tejto smernice, a to najmä zabezpečenie rovnakej minimálnej ochrany poškodených pri dopravných nehodách v celej Únii a zabezpečenie ochrany poškodených v prípade platobnej neschopnosti poisťovní, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu ich účinkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (13) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom²¹ sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k oznámeniu o svojich transpozičných opatreniach jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (14) Smernica 2009/103/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2009/103/ES sa mení takto:

1. V článku 1 sa vkladá tento bod 1a:
„1a. „prevádzka vozidla“ je akékoľvek používanie vozidla, ktoré obvykle má slúžiť ako dopravný prostriedok, ktoré je v súlade s jeho obvyklou funkciou, bez ohľadu na jeho vlastnosti, na terén, na ktorom sa takéto motorové vozidlo používa, a bez ohľadu na to, či stojí alebo je v pohybe.“;
2. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Kontroly poistenia

1. Členské štáty upustia od kontroly poistenia zodpovednosti za škodu, pokiaľ ide o vozidlá obvykle sa nachádzajúce na území iného členského štátu a pokiaľ ide o vozidlá, ktoré sa obvykle nachádzajú na území tretej krajiny a ktoré vstupujú na ich územie z územia iného členského štátu.

Môžu však vykonávať takéto kontroly poistenia za predpokladu, že uvedené kontroly sú nediskriminačné, potrebné a primerané na dosiahnutie sledovaného cieľa, a

- a) vykonávajú sa ako súčasť kontroly, ktorej cieľom nie je výlučne kontrola potvrdenia o poistení alebo
- b) tvoria súčasť všeobecného systému kontrol na štátnom území a nevyžadujú si zastavenie vozidla.

2. Na základe právnych predpisov členského štátu, ktoré sa vzťahujú na kontrolóra, osobné údaje sa môžu spracúvať, ak je to potrebné na účely boja proti

²¹ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

riadeniu nepoistených vozidiel pohybujúcich sa po členských štátoch, ktoré sú iné, než v ktorých sa vozidlá obvykle nachádzajú, ako je stanovené v článku 1. Tento právny predpis musí byť v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679* a stanovia sa ním aj vhodné opatrenia na zaručenie práv a slobôd dotknutej osoby a jej oprávnených záujmov.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).“;

3. Článok 9 sa nahrádza takto:

„1. Bez toho, aby bolo dotknuté akékoľvek vyššie poistné krytie, ktoré môže byť stanovené členskými štátmi, každý členský štát požaduje, aby boli sumy, pre ktoré bude poistenie uvedené v článku 3 povinné, takéto:

- a) v prípade ujmy na zdraví: 6 070 000 EUR na nehodu bez ohľadu na počet poškodených alebo 1 220 000 EUR na poškodeného;
- b) v prípade škody na majetku 1 220 000 EUR na nehodu bez ohľadu na počet poškodených.

V prípade členských štátov, ktoré neprijali euro, sa minimálne sumy prepočítajú na ich národnú menu použitím výmenného kurzu uverejneného v *Úradnom vestníku Európskej únie* ku dňu [Úrad pre publikácie – vložte dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice].

2. Každých päť rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] Komisia prehodnotí sumy uvedené v odseku 1 v súlade s harmonizovaným indexom spotrebiteľských cien (HICP), ako je stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/792 **.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 28b, pokiaľ ide o úpravu týchto súm podľa HICP do šiestich mesiacov po skončení každého päťročného obdobia.

V prípade členských štátov, ktoré neprijali euro, sa sumy prepočítajú na ich národnú menu použitím výmenného kurzu k dátumu výpočtu nových minimálnych súm, ako boli uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*.“

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/792 z 11. mája 2016 o harmonizovaných indexoch spotrebiteľských cien a indexe cien nehnuteľností na bývanie a o zrušení nariadenia Rady (ES) č. 2494/95 (Ú. v. EÚ L 135, 24.5.2016, s. 11).

4. Vkladá sa tento článok 10a:

„Článok 10a

Ochrana poškodených v prípade platobnej neschopnosti poisťovne alebo nedostatku spolupráce poisťovne

1. Členské štáty zriaďujú alebo poverujú orgán na náhradu škody poškodeným s obvyklým pobytom na ich území najmenej do výšky povinného poistenia uvedeného v článku 9 ods. 1 v prípade ujmy na zdraví alebo majetkovej škody,

ktoré boli spôsobené vozidlom poisteným poisťovňou v ktorejkoľvek z týchto situácií:

- a) poisťovňa sa nachádza v konkurznom konaní;
- b) poisťovňa sa nachádza v likvidácii, ako sa vymedzuje v článku 268 písm. d) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/138/ES***;
- c) poisťovňa ani jej likvidačný zástupca neposkytli odôvodnenú odpoveď na body uvedené v žiadosti o náhradu škody do troch mesiacov odo dňa, keď poškodený požiadať o náhradu škody uvedenú poisťovňu.

2. Poškodení nesmú požiadať o náhradu škody orgán uvedený v odseku 1, ak požiadali o náhradu škody alebo podali návrh na začatie súdneho konania priamo voči poisťovni, a o tejto žiadosti o náhradu škody alebo návrhu na začatie súdneho konania ešte nebolo rozhodnuté.

3. Orgán uvedený v odseku 1 poskytuje odpoveď na žiadosť o náhradu škody do dvoch mesiacov odo dňa, keď poškodený predložil svoj nárok na náhradu škody.

4. Ak má poškodený bydlisko v inom členskom štáte ako v členskom štáte, v ktorom je poisťovňa uvedená v odseku 1 usadená, orgán uvedený v odseku 1, ktorý nahradil škodu uvedenému poškodenému v členskom štáte, kde má bydlisko, je oprávnený požadovať úhradu sumy, ktorú vyplatil ako náhradu škody, od orgánu uvedeného v odseku 1 v členskom štáte, v ktorom je usadená poisťovňa, ktorá uzavrela poistnú zmluvu zodpovednej strany.

5. Odseky 1 až 4 sa uplatňujú bez toho, aby bolo dotknuté:

- a) právo členských štátov, pokiaľ ide o náhradu škody, ktorú vyplatil orgán uvedený v odseku 1, ako doplnkovú alebo nedoplnkovú;
- b) právo členských štátov, pokiaľ ide o tú istú nehodu, vytvoriť opatrenie na náhradu škody medzi:
 - i) orgánom uvedeným v odseku 1;
 - ii) osobou alebo osobami zodpovednými za nehodu;
 - iii) inými poisťovňami alebo orgánmi sociálneho zabezpečenia, ktoré sú povinné nahradiť škodu poškodenému.

6. Členské štáty neumožnia orgánu uvedenému v odseku 1, aby podmienil vyplatenie náhrady škody splnením iných požiadaviek, než sú stanovené v tejto smernici, najmä požiadavky, aby poškodený preukázal, že zodpovedná osoba nie je schopná platiť alebo odmieta platiť.

7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s postupom uvedeným v článku 28b, aby mohla vymedziť procesné úlohy a procesné povinnosti orgánov zriadených alebo povolených podľa článku 10a, pokiaľ ide o náhradu.“

*** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/138/ES z 25. novembra 2009 o začatí a vykonávaní poistenia a zaistenia (Solventnosť II) (Ú. v. EÚ L 335, 17.12.2009, s. 1).“;

5. Článok 16 sa mení takto:

- a) Na koniec druhého pododseku sa dopĺňa táto veta:

„Urobí tak použitím formulára potvrdenia o minulých nárokoch na odškodnenie.“;

b) Dopĺňajú sa tieto pododseky:

„Členské štáty zabezpečujú, aby poisťovne alebo orgány uvedené v druhom pododseku pri zohľadňovaní potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie vydaných inými poisťovňami alebo inými orgánmi, ako sú uvedené v druhom pododseku, nezaobchádzali s poistencami diskriminačným spôsobom alebo aby nezvýšili ich poistné z dôvodu ich štátnej príslušnosti alebo len na základe členského štátu ich predchádzajúceho bydliska.

Členské štáty zabezpečujú, aby poisťovne zverejnili svoje politiky, pokiaľ ide o používanie potvrdení o minulých nárokoch na odškodnenie pri výpočte poistného.

Komisia je splnomocnená prijímať vykonávacie akty v súlade s článkom 28a ods. 2, v ktorých sa bližšie určí obsah a forma potvrdenia o minulých nárokoch na odškodnenie uvedeného v druhom pododseku. Toto potvrdenie musí obsahovať informácie o:

- a) poisťovní vydávajúcej potvrdenie o minulých nárokoch na odškodnenie;
- b) totožnosti poistenca;
- c) poistenom vozidle;
- d) období poistenia poisteného vozidla;
- e) počte a výške deklarovaných nárokov na odškodnenie tretej strany počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje vyhlásenie o minulých nárokoch na odškodnenie.“

6. Vkladajú sa tieto články 28a, 28b a 28c:

„Článok 28a

Postup výboru

1. Komisii pomáha Európsky výbor pre poisťovníctvo a dôchodkové poistenie zamestnancov zriadený rozhodnutím Komisie 2004/9/ES****. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*****.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 28b

Vykonávanie delegovaných právomocí

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 9 ods. 2 a článku 10a ods. 7 sa Komisii udeľuje na neurčité obdobie odo dňa uvedeného v článku 30.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 9 ods. 2 a 10a ods. 7 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po uverejnení uvedenej smernice v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu

dátumu, ktorý je v nej stanovený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 9 ods. 2 a článku 10a ods. 7 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 28c

Hodnotenie

Hodnotenie tejto smernice sa vykoná najneskôr sedem rokov po dátume jej transpozície. Komisia zašle závery hodnotenia spolu so svojimi pripomienkami Európskemu parlamentu, Rade a Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru.

**** Rozhodnutie Komisie 2004/9/ES z 5. novembra 2003, ktorým sa zriaďuje Európsky výbor pre poisťovníctvo a dôchodkové poistenie zamestnancov (Ú. v. EÚ L 3, 7.1.2004, s. 34).

***** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“

Článok 2

Transpozícia

Členské štáty najneskôr do [OP: vložte dátum 12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti] prijímú a uverejnia zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Tieto ustanovenia uplatňujú od [OP: vložte dátum 12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti].

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*