

<Date>11.2.2019</Date>

A8-0035/ <NumOfAM>001-054</NumOfAM>

POPRAWKI 001-054

Poprawki złożyła <Committee>Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów</Committee>

Sprawozdanie

<Chairman>Dita Charanzová</Chairman>

<A5Nr>A8-0035/2019</A5Nr>

<ShortTitel>Ubezpieczenie pojazdów mechanicznych </ShortTitel>

<Procedure>Wniosek dotyczący dyrektywy</Procedure> <ReferenceNo>(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))</ReferenceNo>

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenia komunikacyjne) mają dla europejskich obywateli, **zarówno ubezpieczonych, jak i potencjalnie poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie.** Budzą one również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowią ważny segment unijnego rynku ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie. Ubezpieczenia komunikacyjne mają również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. Głównym celem działania Unii w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie wewnętrznego rynku ubezpieczeń

Poprawka

(1) Ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenia komunikacyjne) mają dla europejskich obywateli **szczególne znaczenie, niezależnie od tego, czy są oni osobami ubezpieczonymi, czy też mogą zostać poszkodowani w wyniku wypadku.** Budzą one również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowią ważny segment unijnego rynku ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie. Ubezpieczenia komunikacyjne mają również **istotny** wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów, **a tym samym na rynek wewnętrzny i strefę Schengen.** Głównym celem działania Unii w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie

komunikacyjnych.

wewnętrznego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

(Jeżeli poprawka ta zostanie przyjęta, do motywów niniejszego aktu zmieniającego należy przygotować projekty kolejnych odpowiednich poprawek).

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu skorygowanie nadzoru, który obowiązywał po połączeniu wszystkich dyrektyw w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych w 2009 r. Niektóre artykuły zawierają termin „poszkodowany”, który postrzegano jako obejmujący jedynie bezpośrednie ofiary wypadku, podczas gdy w innych artykułach używa się terminu „osoba poszkodowana”, który postrzegano jako obejmujący zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio ofiary (jak członkowie rodziny po wypadku śmiertelnym). Aby zapewnić, że uwzględnione zostaną wszystkie potencjalne roszczenia, w całym tekście należy stosować termin „osoba poszkodowana” lub „osoby poszkodowane”. Należy zauważyć, że o ile termin „poszkodowany” nie jest zdefiniowany, termin „osoba poszkodowana” jest zdefiniowany w art. 1.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Komisja przeprowadziła ocenę funkcjonowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE¹⁵, w tym jej skuteczności, efektywności i spójności z innymi politykami Unii. Z oceny wynika, że co do zasady dyrektywa 2009/103/WE funkcjonuje prawidłowo i większość jej aspektów nie wymaga zmian. Wskazano jednak cztery obszary, w których należałoby wprowadzić ukierunkowane zmiany: wypłata odszkodowania poszkodowanym w wypadkach w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń, minimalne sumy gwarancyjne, kontrole ubezpieczenia pojazdów przez państwa członkowskie i korzystanie przez nowy zakład ubezpieczeń z przedkładanych przez ubezpieczających oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia.

Poprawka

(2) Komisja przeprowadziła ocenę funkcjonowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE¹⁵, w tym jej skuteczności, efektywności i spójności z innymi politykami Unii. Z oceny wynika, że co do zasady dyrektywa 2009/103/WE funkcjonuje prawidłowo i większość jej aspektów nie wymaga zmian. Wskazano jednak cztery obszary, w których należałoby wprowadzić ukierunkowane zmiany: wypłata odszkodowania **osobom** poszkodowanym w wypadkach w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń, minimalne sumy gwarancyjne, kontrole ubezpieczenia pojazdów przez państwa członkowskie i korzystanie przez nowy zakład ubezpieczeń z przedkładanych przez ubezpieczających oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia. **Oprócz tych czterech obszarów, w celu lepszej ochrony osób poszkodowanych, należy wprowadzić**

nowe zasady odpowiedzialności cywilnej w razie wypadku z udziałem przyczepy ciągniętej przez pojazd z napędem.

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

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

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Niektóre pojazdy silnikowe, takie jak rowery elektryczne i segwaye, są mniejsze i w związku z tym istnieje mniejsze prawdopodobieństwo, że spowodują znaczące szkody dla osób lub mienia niż w przypadku innych pojazdów. Włączenie ich w zakres dyrektywy 2009/103/WE byłoby nieproporcjonalne i niedostosowane do przyszłych wyzwań, ponieważ nakładałoby obowiązek posiadania drogiego i nadmiernego ubezpieczenia tych pojazdów. Taka sytuacja osłabiłaby również zainteresowanie tymi pojazdami i zniechęcałaby do innowacji, chociaż nie ma wystarczających dowodów na to, że pojazdy te mogłyby powodować wypadki skutkujące osobami poszkodowanymi na taką samą skalę co w przypadku innych pojazdów, takich jak samochody osobowe lub ciężarowe. Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności wymogi na szczeblu Unii powinny obejmować pojazdy, które mogą spowodować znaczne szkody w wymiarze transgranicznym. Konieczne jest zatem

*ograniczenie zakresu stosowania
dyrektywy 2009/103/WE do tych
pojazdów, w odniesieniu do których Unia
uważa, że potrzebne są wymogi
bezpieczeństwa i ochrony przed
wprowadzeniem do obrotu tych pojazdów,
tj. pojazdów podlegających homologacji
typu UE.*

Poprawka 4

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(3b) Ważne jest jednak, aby umożliwić
państwom członkowskim podjęcie na
szczeblu krajowym decyzji o odpowiednim
poziomie ochrony osób potencjalnie
poszkodowanych przez pojazdy inne niż
podlegające homologacji typu UE.
Dlatego ważne jest, aby państwa
członkowskie mogły utrzymać lub
wprowadzić nowe obowiązkowe przepisy
obejmujące ochronę użytkowników tych
innych typów pojazdów w celu ochrony
potencjalnych osób poszkodowanych
przed wypadkiem drogowym. W
przypadku gdy państwo członkowskie
zdecyduje się wymagać takiego
ubezpieczenia w formie obowiązkowego
ubezpieczenia, powinno ono wziąć pod
uwagę prawdopodobieństwo, że pojazd
może być użytkowany w sytuacji
transgranicznej, oraz potrzebę ochrony
potencjalnych osób poszkodowanych w
innym państwie członkowskim.*

Poprawka 5

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3c) Właściwe jest również wyłączenie z zakresu dyrektywy 2009/103/WE pojazdów przeznaczonych wyłącznie do uprawiania sportów motorowych, ponieważ pojazdy te są zasadniczo objęte innymi formami ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej i nie podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu pojazdów, jeżeli są wykorzystywane wyłącznie podczas zawodów. Ponieważ korzystanie z takich pojazdów jest ograniczone do kontrolowanego toru lub przestrzeni, prawdopodobieństwo wypadku z udziałem pojazdów lub osób trzecich jest również ograniczone. Ważne jest jednak, aby państwa członkowskie utrzymały lub wprowadziły nowe obowiązkowe przepisy dotyczące pojazdów, które biorą udział w imprezie sportów motorowych.

Poprawka 6

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3d) Niniejsza dyrektywa pozwala uzyskać właściwą równowagę między interesem publicznym a potencjalnymi kosztami ponoszonymi przez organy publiczne, ubezpieczycieli i ubezpieczających, tak aby zapewnić opłacalność proponowanych środków.

Poprawka 7

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3e) Użytkowanie pojazdu w ruchu drogowym winno obejmować użytkowanie

pojazdu w ruchu na drogach publicznych i prywatnych. Może to obejmować wszelkie podjazdy, parkingi lub inne równoważne obszary na terenach prywatnych, które są dostępne dla ogółu społeczeństwa. Użytkowania pojazdu na obszarze zamkniętym, do którego ogół społeczeństwa nie ma dostępu, nie należy traktować jako użytkowania pojazdu w ruchu drogowym. Jeżeli jednak w którymkolwiek momencie pojazd jest użytkowany w ruchu drogowym, a zatem podlega wymogowi obowiązkowego ubezpieczenia, państwa członkowskie powinny zapewnić objęcie pojazdu polisą ubezpieczeniową obejmującą potencjalne osoby poszkodowane w okresie obowiązywania umowy, niezależnie od tego, czy w chwili wypadku pojazd jest użytkowany w ruchu, czy też nie, z wyjątkiem sytuacji gdy pojazd jest użytkowany w ramach imprezy sportowej. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia ochrony ubezpieczeniowej niezwiązanej z ruchem drogowym w przypadkach, w których nie ma uzasadnionych oczekiwań co do ochrony ubezpieczeniowej, np. gdy w wypadku uczestniczy ciągnik, który w tym czasie nie jest wykorzystywany przede wszystkim jako środek transportu, ale jako maszyna robocza wytwarzająca siłę napędową niezbędną do jej działania.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 f (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3f) Używanie pojazdu wyłącznie poza ruchem drogowym powinno być wyłączone z zakresu dyrektywy 2009/103/WE. Ponadto państwa członkowskie nie powinny wymagać ubezpieczenia pojazdów, które zostały

trwale lub czasowo wyrejestrowane ze względu na niemożność wykorzystywania ich jako środków transportu, ponieważ np. znajdują się w muzeum, są w trakcie renowacji lub nie były wykorzystywane przez dłuższy okres z innych powodów, takich jak użytkowanie sezonowe.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Państwa członkowskie **powinny** obecnie **powstrzymywać** się od prowadzenia kontroli ubezpieczenia w odniesieniu do pojazdów, które normalnie przebywają na terytorium innego państwa członkowskiego, oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego i normalnie przebywają na terytorium państwa trzeciego. Rozwój nowych technologii umożliwia prowadzenie kontroli ubezpieczenia pojazdów bez ich zatrzymywania, a zatem bez zakłócenia swobodnego przepływu osób. Należy zatem dopuścić te kontrole ubezpieczenia pojazdów tylko wówczas, gdy są one niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne, stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa i **nie wymagają zatrzymywania pojazdu**.

Poprawka

(4) Państwa członkowskie obecnie **powstrzymują** się od prowadzenia kontroli ubezpieczenia w odniesieniu do pojazdów, które normalnie przebywają na terytorium innego państwa członkowskiego, oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego i normalnie przebywają na terytorium państwa trzeciego. Rozwój nowych technologii, **np. technologii umożliwiającej automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych**, umożliwia **dyskretne** prowadzenie kontroli ubezpieczenia pojazdów bez ich zatrzymywania, a zatem bez zakłócenia swobodnego przepływu osób. Należy zatem dopuścić te kontrole ubezpieczenia pojazdów tylko wówczas, gdy są one niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne, stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa, **są przeprowadzane również w odniesieniu do pojazdów znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego przeprowadzającego kontrole oraz są prowadzone z pełnym poszanowaniem praw, wolności i uzasadnionych interesów danej osoby**.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Aby taki system mógł funkcjonować, konieczna jest wymiana informacji między państwami członkowskimi w celu umożliwienia kontroli ubezpieczenia komunikacyjnego, nawet jeżeli pojazd jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim. Taką wymianę informacji, opartą na istniejącym systemie EUCARIS (europejski system informacji o pojazdach i prawach jazdy), należy prowadzić w sposób niedyskryminacyjny, ponieważ wszystkie pojazdy powinny podlegać takiej samej weryfikacji. Zmiany wprowadzone niniejszą dyrektywą będą miały ograniczony wpływ na administracje publiczne, ponieważ ten system wymiany już istnieje i jest wykorzystywany do zwalczania wykroczeń drogowych.

Uzasadnienie

Obecny system wymiany informacji EUCARIS należy wykorzystać do kontroli ubezpieczeń.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4b) Prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych, czyli korzystanie z pojazdu silnikowego bez obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowi w Unii coraz większy problem. Oszacowano, że w 2011 r. koszt roszczeń w wyniku prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych w całej Unii wyniósł 870 mln EUR. Należy podkreślić, że prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych ma negatywne konsekwencje dla wielu zainteresowanych stron, w tym dla osób

*poszkodowanych w wypadkach,
ubezpieczycieli, funduszy gwarancyjnych i
ubezpieczających mających polisę
ubezpieczenia komunikacyjnego.*

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Zgodnie z tymi zasadami państwa członkowskie nie powinny przechowywać danych dłużej, niż jest to konieczne do sprawdzenia, czy pojazd posiada ważną ochronę ubezpieczeniową. W przypadku stwierdzenia, że pojazd jest objęty ubezpieczeniem, wszystkie dane związane z tą kontrolą powinny zostać usunięte. Jeżeli w ramach systemu kontroli nie można stwierdzić, czy pojazd jest ubezpieczony, dane te powinny być przechowywane przez maksymalny okres 30 dni lub do momentu wykazania ważnej ochrony ubezpieczeniowej pojazdu, w zależności od tego, który okres jest krótszy. W przypadku pojazdów, co do których stwierdzono, że nie są objęte ważną ochroną ubezpieczeniową, uzasadnione jest wymaganie, aby dane te były przechowywane do czasu zakończenia wszelkich postępowań administracyjnych lub sądowych i aby pojazd był objęty ważną polisą ubezpieczeniową.

Uzasadnienie

Skanowanie pojazdów pozwoli rządowi na śledzenie ruchu osób. Może to stanowić naruszenie ich prywatności. Prawo do prywatności powinno być zawieszane tylko z uzasadnionych powodów. Takim powodem może być odkrycie, że pojazd nie posiada wymaganego ubezpieczenia. Jednakże w przypadku pojazdów posiadających ubezpieczenie komunikacyjne zapis ten nie powinien być wykorzystywany z jakiegokolwiek innego powodu i należy go usunąć w rozsądnym terminie. Czas przechowywania tych danych powinien być ograniczony i określony przepisami, zgodnie z innym ustawodawstwem UE, np. dyrektywą w sprawie eCall.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Skuteczna i efektywna ochrona poszkodowanych w **wypadkach** drogowych wymaga zapewnienia, by osoby **te** zawsze otrzymywały **odszkodowanie** za szkody na osobie lub za szkody majątkowe, niezależnie od tego, czy zakład ubezpieczeń strony odpowiedzialnej jest wypłacalny, czy też nie. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić lub wyznaczyć instytucję odpowiedzialną za wypłatę wstępnego odszkodowania **stronom** poszkodowanym, których miejsce zwykłego pobytu znajduje się na ich terytorium, posiadającą prawo do występowania o zwrot wypłaconego odszkodowania do instytucji ustanowionej lub wyznaczonej w tym samym celu w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba zakładu ubezpieczeń, który wystawił polisę dla pojazdu strony odpowiedzialnej. Aby uniknąć wnoszenia równoległych roszczeń, **poszkodowani** w zdarzeniach drogowych nie **powinni** jednak mieć możliwości zgłaszania tej instytucji swoich roszczeń o odszkodowanie, jeżeli **zgłosili** je już przedmiotowemu zakładowi ubezpieczeń **lub podjęli wobec niego działania prawne**, a roszczenie nie zostało jeszcze rozpatrzone **i postępowanie jest nadal w toku**.

Poprawka

(7) Skuteczna i efektywna ochrona **osób** poszkodowanych w **wyniku wypadków** drogowych wymaga zapewnienia, by **te** osoby **poszkodowane** zawsze otrzymywały **zwrot kwot należnych** za szkody na osobie lub za szkody majątkowe, niezależnie od tego, czy zakład ubezpieczeń strony odpowiedzialnej jest wypłacalny, czy też nie. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić lub wyznaczyć instytucję odpowiedzialną za wypłatę – **bez żadnej zwłoki** – wstępnego odszkodowania, **co najmniej do wysokości zobowiązania ubezpieczeniowego, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2009/103/WE, albo – jeśli jest wyższa – kwoty gwarancyjnej określonej przez państwo członkowskie, osobom** poszkodowanym, których miejsce zwykłego pobytu znajduje się na ich terytorium, posiadającą prawo do występowania o zwrot wypłaconego odszkodowania do instytucji ustanowionej lub wyznaczonej w tym samym celu w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba zakładu ubezpieczeń, który wystawił polisę dla pojazdu strony odpowiedzialnej. Aby uniknąć wnoszenia równoległych roszczeń, **osoby poszkodowane** w zdarzeniach drogowych nie **powinny** jednak mieć możliwości zgłaszania tej instytucji swoich roszczeń o odszkodowanie, jeżeli **zgłosiły** je już przedmiotowemu zakładowi ubezpieczeń, a roszczenie nie zostało jeszcze rozpatrzone.

Uzasadnienie

Należy uniemożliwić osobom fizycznym dochodzenie wielu roszczeń odszkodowawczych od różnych organów odszkodowawczych, ale nie ma powodu, aby zapobiegać takim roszczeniom, gdy osoby te pozywają niewypłacalną firmę. Może istnieć wiele powodów, dla których osoba fizyczna może wytoczyć powództwo niewypłacalnej firmie, wykraczających poza to, co jest objęte minimalnym ubezpieczeniem komunikacyjnym. Jednocześnie postępowania

upadłościowe mogą trwać wiele lat przed otrzymaniem ostatecznej decyzji. Dlatego też ofiara wypadku nie powinna musieć czekać na odszkodowanie. Oczywiście państwa członkowskie mogą starać się odzyskać kwotę odszkodowania na podstawie orzeczenia sądowego.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Powinna istnieć możliwość prostego stwierdzenia autentyczności dotychczasowego przebiegu ubezpieczenia ubezpieczających, którzy chcą zawrzeć nową umowę ubezpieczeniową z zakładem ubezpieczeń, aby ułatwić uznanie takiego przebiegu ubezpieczenia podczas zawierania nowej polisy ubezpieczeniowej. Do celów uproszczenia weryfikacji i stwierdzania autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia istotne jest, aby treść i format takiego oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia były jednakowe we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto zakłady ubezpieczeń, które uwzględniają oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia do celów określenia wysokości składek ubezpieczenia komunikacyjnego, nie powinny dyskryminować ubezpieczających ze względu na narodowość lub wyłącznie na podstawie poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania ubezpieczającego. Aby umożliwić państwom członkowskim weryfikację sposobu traktowania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przez zakłady ubezpieczeń, zakłady ubezpieczeń powinny publikować swoją politykę w zakresie wykorzystywania przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu wysokości składek.

Poprawka

(8) Powinna istnieć możliwość prostego stwierdzenia autentyczności dotychczasowego przebiegu ubezpieczenia ubezpieczających, którzy chcą zawrzeć nową umowę ubezpieczeniową z zakładem ubezpieczeń, aby ułatwić uznanie takiego przebiegu ubezpieczenia podczas zawierania nowej polisy ubezpieczeniowej. Do celów uproszczenia weryfikacji i stwierdzania autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia istotne jest, aby treść i format takiego oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia były jednakowe we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto zakłady ubezpieczeń, które uwzględniają oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia do celów określenia wysokości składek ubezpieczenia komunikacyjnego, nie powinny dyskryminować ubezpieczających ze względu na narodowość lub wyłącznie na podstawie poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania ubezpieczającego. ***Ponadto zakłady ubezpieczeń powinny traktować oświadczenie z innego państwa członkowskiego na równi z oświadczeniem krajowym i stosować wszelkie niższe dostępne dla identycznego pod innymi względami potencjalnego klienta oraz niższe, które są wymagane przez prawo krajowe państwa członkowskiego. Państwa członkowskie powinny zachować swobodę w przyjmowaniu krajowych przepisów dotyczących systemów niżkowo-zwykłych, ponieważ takie systemy mają charakter krajowy, nie zawierają żadnych elementów***

transgranicznych, a zatem zgodnie z zasadą pomocniczości podejmowanie decyzji w odniesieniu do tych systemów powinno pozostać w gestii państw członkowskich. Aby umożliwić państwom członkowskim weryfikację sposobu traktowania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przez zakłady ubezpieczeń, zakłady ubezpieczeń powinny publikować swoją politykę w zakresie wykorzystywania przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu wysokości składek.

Uzasadnienie

Ubezpieczyciele nie tylko nie powinni dyskryminować cudzoziemców lub powracających obywateli ani narzucać im wyższych stawek, ale powinni również traktować oświadczenie na równi z oświadczeniem krajowym i stosować wszelkie zniżki dostępne dla identycznego pod innymi względami potencjalnego klienta oraz zniżki, które są wymagane przez prawo państwa członkowskiego. W gestii państwa członkowskiego pozostaje decyzja, czy chce ono przyjąć ustawodawstwo krajowe dotyczące systemów zniżkowo-zwykłych. Takie systemy mają charakter krajowy, bez żadnego elementu transgranicznego, i muszą być stosowane w równym stopniu do wszystkich na jednym terytorium.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrożenia niniejszej dyrektywy należy przekazać Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do określenia treści i formy oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia. Wykonywanie tych uprawnień powinno przebiegać zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011²⁰.

skreśla się

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

13).

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Aby umożliwić pełne wykorzystanie oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przy obliczaniu składek, państwa członkowskie powinny zachęcać zakłady ubezpieczeń do udziału w przejrzystych narzędziach do porównywania cen.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) ***Aby*** zapewnić, aby wysokość minimalnych sum gwarancyjnych odzwierciedlała zmieniającą się rzeczywistość gospodarczą (i nie ***ulegały*** deprecjacji wraz z upływem czasu), należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania minimalnych sum gwarancyjnych ***ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej w celu uwzględnienia zmieniającej się rzeczywistości gospodarczej***, a także określenia zadań proceduralnych i obowiązków proceduralnych instytucji, które ustanowiono w celu wypłaty odszkodowań lub którym powierzono zadanie wypłaty odszkodowań zgodnie z art. 10a, w odniesieniu do zwrotu wypłaconego odszkodowania. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie

(10) ***Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ustalania treści i formy oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia.*** ***Aby*** zapewnić, aby wysokość minimalnych sum gwarancyjnych ***ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej*** odzwierciedlała zmieniającą się rzeczywistość gospodarczą (i nie ***ulegała*** deprecjacji wraz z upływem czasu), należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania minimalnych sum gwarancyjnych, a także określenia zadań proceduralnych i obowiązków proceduralnych instytucji, które ustanowiono w celu wypłaty odszkodowań lub którym powierzono zadanie wypłaty odszkodowań zgodnie z art. 10a ***dyrektywy 2009/103/WE***, w odniesieniu do zwrotu wypłaconego

ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym **w sprawie lepszego stanowienia prawa** z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

odszkodowania. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. **w sprawie lepszego stanowienia prawa**^{1a}. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

^{1a} *Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.*

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) W ramach oceny funkcjonowania dyrektywy Komisja Europejska powinna monitorować **jej stosowanie**, uwzględniając liczbę poszkodowanych, kwotę roszczeń niezaspokojonych ze względu na opóźnienia w płatnościach będące następstwem przypadków niewypłacalności transgranicznej, wysokość minimalnych sum gwarancyjnych w państwach członkowskich, kwoty roszczeń powstałych na skutek prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych w związku z ruchem transgranicznym oraz liczbę skarg dotyczących oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia.

Poprawka

(11) W ramach oceny funkcjonowania dyrektywy **2009/103/WE** Komisja Europejska powinna monitorować **stosowanie tej dyrektywy**, uwzględniając liczbę **osób** poszkodowanych, kwotę roszczeń niezaspokojonych ze względu na opóźnienia w płatnościach będące następstwem przypadków niewypłacalności transgranicznej, wysokość minimalnych sum gwarancyjnych w państwach członkowskich, kwoty roszczeń powstałych na skutek prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych w związku z ruchem transgranicznym oraz liczbę skarg dotyczących oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia. **Komisja powinna również monitorować dyrektywę 2009/103/WE i**

dokonywać jej przeglądu w świetle rozwoju technologicznego, w tym zwiększonego wykorzystywania pojazdów autonomicznych i półautonomicznych, aby zapewnić, że nadal służy ona swojemu celowi, którym jest ochrona potencjalnych osób poszkodowanych przed wypadkami z udziałem pojazdów silnikowych. Powinna również przeanalizować system odpowiedzialności dla lekkich pojazdów o dużej prędkości oraz potencjalne ogólnounijne rozwiązanie dotyczące systemu niskowo-zwykłego.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, szczególnie cel, jakim jest zapewnienie takiej samej minimalnej ochrony poszkodowanych **w wypadkach** drogowych w całej Unii **i** zapewnienie ochrony **poszkodowanych** w przypadku niewypłacalności zakładów ubezpieczeń, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich skutki cele te można zrealizować skuteczniej na szczeblu Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

Poprawka

(12) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, szczególnie cel, jakim jest zapewnienie takiej samej minimalnej ochrony **osób** poszkodowanych **wskutek wypadków** drogowych w całej Unii, zapewnienie **ich** ochrony w przypadku niewypłacalności zakładów ubezpieczeń **oraz zapewnienie równego traktowania w ustalaniu autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia wydawanych przez ubezpieczycieli potencjalnym ubezpieczającym przekraczającym wewnętrzne granice Unii**, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich skutki cele te można zrealizować skuteczniej na szczeblu Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) W celu promowania spójnego podejścia w odniesieniu do osób poszkodowanych wskutek zdarzeń, w których pojazd silnikowy jest używany jako broń do popełnienia przestępstwa z użyciem przemocy lub aktu terrorystycznego, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby wszystkie roszczenia związane z takim przestępstwem lub aktem rozpatrywał ich organ odszkodowawczy ustanowiony lub wyznaczony na mocy art. 10 dyrektywy 2009/103/WE.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1) w całej dyrektywie słowo „poszkodowany” zastępuje się terminem „osoba poszkodowana”, zaś słowo „poszkodowani” terminem „osoby poszkodowane”.

(Ostateczne dokładne sformułowanie terminu „osoba poszkodowana” musi być określone indywidualnie dla każdego przypadku, w oparciu o potrzeby gramatyczne, a przyjęcie tej poprawki spowodowałoby dalsze odpowiednie zmiany w zmienionej dyrektywie).

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu skorygowanie nadzoru, który obowiązywał po połączeniu wszystkich dyrektyw w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych w 2009 r. Niektóre artykuły zawierają termin „poszkodowany”, który postrzegano jako obejmujący jedynie bezpośrednio ofiary wypadku, podczas gdy w innych artykułach używa się terminu „osoba poszkodowana”, który postrzegano jako obejmujący zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio ofiary (jak członkowie

rodziny po wypadku śmiertelnym). Aby zapewnić, że uwzględnione zostaną wszystkie potencjalne roszczenia, w całym tekście należy stosować termin „osoba poszkodowana” lub „osoby poszkodowane”. Należy zauważyć, że o ile termin „poszkodowany” nie jest zdefiniowany, termin „osoba poszkodowana” jest zdefiniowany w art. 1.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1a. »ruch pojazdu« oznacza każde użytkowanie pojazdu **w ruchu drogowym, które w czasie wypadku** jest zgodne z funkcją **pojazdu jako środka transportu**, niezależnie od cech pojazdu i terenu, na którym pojazd mechaniczny jest używany, oraz niezależnie od tego, czy jest on nieruchomy, czy też znajduje się w ruchu;

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 2 – ustępy 1 a i 1 b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a) w art. 2 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2018/858*, rozporządzeniem (UE) nr 167/2013 lub rozporządzeniem (UE) nr 168/2013***.**

Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do pojazdów, które są przeznaczone wyłącznie do użytku w kontekście udziału w zawodach sportowych lub pokrewnej działalności sportowej na zamkniętym terenie.

*** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).**

**** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).**

***** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).”**

Uzasadnienie

While the inclusion of non-type approved vehicles might increase insurance coverage, it will also dissuade the uptake of alternative vehicles, like e-bikes, which are better for the environment. Moreover, most non-type approved vehicles are small in size and therefore the chance of significant damage to persons or property is limited. Other forms of liability insurance than Motor Insurance should cover these non-type approved vehicles. Motor Sports are generally covered by other forms of insurance. The addition of MID requirements would only add an additional cost. Insurance companies might also shift the risks of sporting events into the premiums of normal vehicle users. This would have a negative effect on consumers, while bring limited benefits in terms of potential accident victims. The exclusion should not prevent from individuality requiring equivalent insurance coverage at Member State level.

Poprawka 24

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 b (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 3 – ustęp 4 a (nowy)**

1b) w art. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„Państwa członkowskie dopilnowują, aby w sytuacji, gdy od pojazdu wymaga się posiadania ubezpieczenia zgodnie z akapitem pierwszym, ubezpieczenie to było również ważne i obejmowało osoby poszkodowane w razie wypadków mających miejsce:

a) gdy pojazd jest w ruchu i nie jest używany zgodnie z jego podstawową funkcją; oraz

b) poza użytkowaniem pojazdu w ruchu drogowym.

Państwa członkowskie mogą przyjąć ograniczenia w zakresie ochrony ubezpieczeniowej w odniesieniu do użytkowania pojazdu poza ruchem drogowym, o którym mowa w akapicie piątym lit. b). Przepis ten stosuje się w drodze wyjątku i tylko w razie konieczności, gdy państwa członkowskie uznają, że takie ubezpieczenie wykraczałoby poza to, czego można rozsądnie oczekiwać od ubezpieczenia komunikacyjnego. Przepis ten nie może być nigdy wykorzystany do obejścia zasad i przepisów określonych w niniejszej dyrektywie.”

Poprawka 25

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 4 – ustęp 1 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

celu oraz:

zamierzonego celu, przestrzegają praw, wolności i uzasadnionych interesów osób, których dotyczą, oraz:

Poprawka 26

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 4 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

b) stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa, *przeprowadzanych również w odniesieniu do pojazdów normalnie znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego przeprowadzającego kontrolę*, i nie wymagają zatrzymywania pojazdu.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Do celów prowadzenia kontroli ubezpieczenia, o której mowa w ust. 1, państwo członkowskie udziela innym państwom członkowskim dostępu do następujących krajowych danych rejestracyjnych pojazdów, wraz z uprawnieniami do przeprowadzania automatycznych wyszukiwań w odniesieniu do tych danych:

a) dane dotyczące tego, czy pojazd jest objęty obowiązkowym ubezpieczeniem;

b) dane dotyczące właścicieli lub posiadaczy pojazdu, które są istotne dla ich ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, z zastrzeżeniem art. 3.

Dostęp do tych danych przyznaje się za

pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych państw członkowskich, wyznaczonych zgodnie z art. 4 ust. 2 dyrektywy (UE) 2015/413.*

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).*

Poprawka 28

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 4 – ustęp 1 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Przy prowadzeniu wyszukiwania w formie wniosków wychodzących krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego, który przeprowadza kontrolę ubezpieczenia korzysta z pełnego numeru rejestracyjnego. Wyszukiwanie prowadzi się zgodnie z procedurami określonymi w rozdziale 3 załącznika do decyzji 2008/616/WSiSW. Państwo członkowskie przeprowadzające kontrolę ubezpieczenia wykorzystuje uzyskane dane do ustalenia, czy dany pojazd jest objęty ważnym ubezpieczeniem obowiązkowym, o którym mowa w art. 3 niniejszej dyrektywy.*

** Decyzja Rady 2008/616/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie wdrożenia decyzji 2008/615/WSiSW w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej (Dz.U. L 210 z 6.8.2008, s. 12).*

Uzasadnienie

Wymiana danych na temat ubezpieczeń jest niezbędna do osiągnięcia głównego celu dyrektywy, między innymi do ułatwienia swobodnego przepływu pojazdów między państwami członkowskimi i usunięcia przeszkód we właściwym funkcjonowaniu zintegrowanego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Ponadto powinniśmy korzystać z istniejącego systemu EUCARIS, który został określony w decyzji Rady 2008/616/WSiSW w celu zagwarantowania, że taka wymiana informacji może rzeczywiście mieć miejsce.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 4 – ustęp 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1c. Państwa członkowskie dbają o bezpieczeństwo i ochronę przekazywanych danych, w miarę możliwości wykorzystując istniejące oprogramowanie, takie jak oprogramowanie, o którym mowa w art. 15 decyzji 2008/616/WSiSW, oraz zmienione wersje tego oprogramowania, zgodnie z rozdziałem 3 załącznika do decyzji 2008/616/WSiSW. Zmienione wersje oprogramowania muszą zapewniać zarówno tryb wymiany danych on-line w czasie rzeczywistym, jak i tryb wsadowej wymiany danych, przy czym ten drugi tryb musi pozwalać na wymianę wielu zapytań lub odpowiedzi w ramach jednej wiadomości.

Uzasadnienie

Wymiana danych na temat ubezpieczeń jest niezbędna do osiągnięcia głównego celu dyrektywy, między innymi do ułatwienia swobodnego przepływu pojazdów między państwami członkowskimi i usunięcia przeszkód we właściwym funkcjonowaniu zintegrowanego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych. Ponadto powinniśmy korzystać z istniejącego systemu EUCARIS, który został określony w decyzji Rady 2008/616/WSiSW, w celu zagwarantowania, że taka wymiana informacji może rzeczywiście mieć miejsce.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie określają w szczególności dokładny cel, podają odniesienie do odpowiedniej podstawy prawnej, przestrzegają odpowiednich wymogów bezpieczeństwa i zasad konieczności, proporcjonalności i ograniczenia celu, a także określają proporcjonalny okres przechowywania danych.

Dane osobowe przetwarzane zgodnie z niniejszym artykułem nie mogą być przechowywane dłużej, niż jest to konieczne do kontroli ubezpieczenia. Dane usuwa się w całości, gdy nie są już niezbędne do wspomnianego celu. Jeżeli kontrola ubezpieczeniowa wykazuje, że pojazd objęty jest obowiązkowym ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 3, administrator natychmiast usuwa te dane. W przypadku gdy kontrola nie jest w stanie ustalić, czy dany pojazd jest objęty obowiązkowym ubezpieczeniem, o którym mowa w art. 3, dane są przechowywane przez okres proporcjonalny nie dłuższy niż 30 dni lub aż zostanie ustalone czy dany pojazd jest objęty ważnym ubezpieczeniem, w zależności od tego, który okres jest krótszy.

Jeżeli państwo członkowskie stwierdzi, że pojazd znajduje się w ruchu bez obowiązkowego ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3, może zastosować kary ustanowione zgodnie z art. 27.

Uzasadnienie

Skanowanie pojazdów pozwoli rządowi na śledzenie ruchu osób. Może to stanowić naruszenie ich prywatności. Prawo do prywatności powinno być zawieszane tylko z uzasadnionych powodów. Takim powodem może być odkrycie, że pojazd nie posiada wymaganego ubezpieczenia. Jednakże w przypadku pojazdów posiadających ubezpieczenie komunikacyjne zapis ten nie powinien być wykorzystywany z jakiegokolwiek innego powodu i należy go usunąć w rozsądnym terminie. Czas przechowywania tych danych powinien być ograniczony i określony przepisami, zgodnie z innym ustawodawstwem UE, np. dyrektywą w sprawie eCall.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

a) w przypadku szkód na osobie: 6 070 000 EUR w odniesieniu do jednego wypadku bez względu na liczbę **osób** poszkodowanych lub 1 220 000 EUR w odniesieniu do **jednej osoby poszkodowanej**;

Poprawka 32

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) w przypadku **szkód materialnych**: 1 220 000 EUR w odniesieniu do jednego **zdarzenia** bez względu na liczbę poszkodowanych.

Poprawka

b) w przypadku **szkody materialnej**: 1 220 000 EUR w odniesieniu do jednego **wypadku** bez względu na liczbę **osób** poszkodowanych.

Uzasadnienie

W celu uniknięcia nieprawidłowej transpozycji sformułowanie „w odniesieniu do jednego zdarzenia”, które ma różne znaczenia w tłumaczeniu, powinien zostać zastąpiony sformułowaniem „w odniesieniu do jednego wypadku”, co doprowadzi do lepszego zrozumienia.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 a (nowy)

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst obowiązujący

Poprawka

(3a) w art. 10 ust. 1 akapit pierwszy

Każde państwo członkowskie tworzy lub upoważnia instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3.

otrzymuje brzmienie:

„Każde państwo członkowskie tworzy lub upoważnia instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, **o którym mowa w art. 9 ust. 1, albo – jeśli jest wyższa – kwoty gwarancyjnej określonej przez państwo członkowskie,** za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazd, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w art. 3, **w tym z tytułu zdarzeń, w których pojazd silnikowy jest używany jako broń do popełnienia przestępstwa z użyciem przemocy lub aktu terrorystycznego.**”

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka jest konieczna, ponieważ jest nierozzerwalnie związana z przepisami art. 10a w sprawie ochrony osób poszkodowanych na wypadek niewypłacalności zakładu ubezpieczeń lub braku współpracy ze strony zakładu ubezpieczeń.

Poprawka 34

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 10 a**

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 10a

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

Poprawka

Artykuł 10a

Ochrona **osób** poszkodowanych w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń

-1. Państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia osobom poszkodowanym prawa do odszkodowania, co najmniej do wysokości kwot obowiązkowego ubezpieczenia, o których mowa w art. 9 ust. 1, albo – jeśli jest wyższa – kwoty gwarancyjnej określonej przez państwo członkowskie, w odniesieniu do obrażeń

ciała lub uszkodzenia mienia spowodowanych przez pojazd ubezpieczony przez zakład ubezpieczeń, w którejkolwiek z poniższych sytuacji:

a) zakład ubezpieczeń jest przedmiotem postępowania upadłościowego; lub

b) zakład ubezpieczeń jest przedmiotem postępowania likwidacyjnego zgodnie z definicją zawartą w art. 268 lit. d) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/138/WE.*

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

a) zakład ubezpieczeń jest przedmiotem postępowania upadłościowego;

*b) zakład ubezpieczeń jest przedmiotem postępowania likwidacyjnego zgodnie z definicją zawartą w art. 268 lit. d) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/138/WE***;*

c) zakład ubezpieczeń lub jego przedstawiciel wyznaczony do rozpatrywania i zaspokajania roszczeń nie przekazał odpowiedzi (wraz z uzasadnieniem) na kwestie poruszone w roszczeniu o odszkodowanie w terminie sześciu miesięcy od dnia, w którym strona poszkodowana zgłosiła swoje roszczenia temu zakładowi ubezpieczeń.

2. *Strony poszkodowane nie mogą zgłaszać roszczenia instytucji, o której mowa w ust. 1, jeżeli zgłosiły roszczenie bezpośrednio zakładowi ubezpieczeń lub podjęły działania prawne bezpośrednio przeciwko temu zakładowi, a takie roszczenie nie zostało jeszcze rozpatrzone*

1. *Każde państwo członkowskie ustanawia lub wyznacza instytucję odpowiedzialną za wypłatę odszkodowań **osobom** poszkodowanym, mającym miejsce zwykłego pobytu na ich terytorium, w sytuacjach, o których mowa w ust. -1.*

lub postępowanie jest nadal w toku.

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

3. *Osoba poszkodowana może zwrócić się o odszkodowanie bezpośrednio do instytucji, o której mowa w ust. 1. Instytucja ta, na podstawie informacji dostarczonych na jej żądanie przez osobę poszkodowaną, udziela osobie poszkodowanej uzasadnionej odpowiedzi dotyczącej wypłaty odszkodowania w terminie trzech miesięcy od dnia, w którym osoba poszkodowana wnosi o odszkodowanie.*

W przypadku gdy odszkodowanie jest należne, instytucja, o której mowa w ust. 1, w terminie trzech miesięcy od przekazania odpowiedzi zapewnia pełne odszkodowanie osobie poszkodowanej lub, jeżeli odszkodowanie ma formę uzgodnionych płatności okresowych, rozpoczyna takie płatności.

Jeżeli osoba poszkodowana wniosła roszczenie do zakładu ubezpieczeń lub jego przedstawiciela, który przed złożeniem roszczenia lub w jego trakcie zaczął podlegać sytuacjom określonym w ust. -1, a osoba poszkodowana nie otrzymała jeszcze uzasadnionej odpowiedzi od tego zakładu ubezpieczeń lub jego przedstawiciela, osoba poszkodowana ma możliwość ponownego wniesienia roszczenia o odszkodowanie do instytucji, o której mowa w ust. 1.

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

4. Jeżeli **zakład ubezpieczeń otrzymał zezwolenie zgodnie z art. 14 dyrektywy 2009/138/WE** w państwie członkowskim **innym** niż państwo członkowskie, w **którym** instytucja, o której mowa w ust. 1, **jest właściwa, instytucja ta jest** uprawniona do **żądania** zwrotu kwoty wypłaconej tytułem odszkodowania od instytucji, o której mowa w ust. 1, w państwie członkowskim, **w którym zakład ubezpieczeń otrzymał zezwolenie**.

5. Ust. 1–4 pozostają bez uszczerbku

5. Ust. -1–4 pozostają bez uszczerbku

dla:

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

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

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

dla:

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

6. Państwa członkowskie nie zezwalają instytucji, o której mowa w ust. 1, na uzależnienie wypłaty odszkodowania od **jakiegokolwiek obniżki lub** spełnienia jakichkolwiek innych wymogów niż wymogi określone w niniejszej dyrektywie. **W szczególności państwa członkowskie nie zezwalają instytucji, o której mowa w ust. 1, na uzależnienie wypłaty odszkodowania** od spełnienia wymogu, zgodnie z którym **osoba** poszkodowana musi wykazać, że strona odpowiedzialna **lub zakład ubezpieczeń są niezdolne** do wypłacenia odszkodowania lub **odmawiają** jego zapłaty.

7. **Niniejszy artykuł wywołuje skutek:**

- a) **po zawarciu między wszystkimi instytucjami, o których mowa w ust. 1, ustanowionymi lub wyznaczonymi przez państwa członkowskie, porozumienia dotyczącego ich funkcji, obowiązków i procedur dokonywania zwrotów;**

b) od daty, którą ustali Komisja, po upewnieniu się, w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi, że porozumienie, o którym mowa w lit. a), zostało zawarte.”

7a. Osoby poszkodowane, o których mowa w art. 20 ust. 1, mogą w sytuacjach, o których mowa w ust. -1, wystąpić z wnioskiem o odszkodowanie do organu odszkodowawczego, o którym mowa w art. 24, w państwie członkowskim, w którym mają miejsce zamieszkania.

7b. Osoba poszkodowana może zwrócić się o odszkodowanie bezpośrednio do organu odszkodowawczego, który na podstawie informacji udzielonych na jego żądanie przez osobę poszkodowaną udziela osobie poszkodowanej uzasadnionej odpowiedzi w ciągu trzech miesięcy od daty wpłynięcia wniosku osoby poszkodowanej o odszkodowanie.

Po otrzymaniu roszczenia organ odszkodowawczy informuje o otrzymaniu roszczenia od osoby poszkodowanej następujące osoby lub organy:

a) zakład ubezpieczeń objęty postępowaniem upadłościowym lub likwidacyjnym;

b) likwidatora wyznaczonego dla tego zakładu ubezpieczeń, na podstawie art. 268 lit. f) dyrektywy 2009/138/WE;

c) organ odszkodowawczy w państwie członkowskim, w którym miał miejsce wypadek oraz

d) organ odszkodowawczy w państwie członkowskim, w którym zakład ubezpieczeń otrzymał zezwolenie zgodnie z art. 14 dyrektywy 2009/138/WE, w przypadku gdy jest to inne państwo członkowskie niż państwo członkowskie, w którym doszło do wypadku.

7c. Po otrzymaniu informacji, o których mowa w ust. 7b, organ odszkodowawczy w państwie członkowskim, w którym doszło do wypadku, informuje organ odszkodowawczy państwa członkowskiego

zamieszkania osoby poszkodowanej, czy odszkodowanie od organu, o którym mowa w ust. 1, jest uzupełniające czy też nie. Organ odszkodowawczy państwa członkowskiego zamieszkania osoby poszkodowanej uwzględnia te informacje przy wypłacie odszkodowania.

7d. Organ odszkodowawczy, który wypłacił odszkodowanie osobie poszkodowanej w państwie członkowskim jej miejsca zamieszkania, uprawniony jest do domagania się zwrotu kwoty wypłaconej tytułem odszkodowania od organu odszkodowawczego w państwie członkowskim, w którym zakład ubezpieczeń otrzymał zezwolenie na podstawie art. 14 dyrektywy 2009/138/WE.

7e. Ten ostatni organ wstępuje w prawa osoby poszkodowanej w stosunku do instytucji, o której mowa w ust. 1, ustanowionej w państwie członkowskim, w którym zakład ubezpieczeń otrzymał zezwolenie zgodnie z art. 14 dyrektywy 2009/138/WE, w zakresie w jakim organ odszkodowawczy w państwie członkowskim miejsca zamieszkania osoby poszkodowanej zapewnił odszkodowanie za uszkodzenie mienia lub obrażenia ciała.

Każde państwo członkowskie zobowiązane jest do uznania tego przejścia praw przewidzianego przepisami innego państwa członkowskiego.

7f. Porozumienie między organami odszkodowawczymi, o których mowa w art. 24 ust. 3, zawiera postanowienia dotyczące funkcji, obowiązków i procedur dokonywania zwrotów wynikających z niniejszego artykułu.

7g. W przypadku braku porozumienia, o którym mowa w ust. 7 lit. a), lub w przypadku braku zmiany porozumienia zgodnie z ust. 7f do dnia ... [two years after the entry into force of this amending Directive] r., Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 28b,

określających zadania proceduralne i obowiązki proceduralne organów ustanowionych lub wyznaczonych na mocy niniejszego artykułu w odniesieniu do zwrotu kosztów lub zmieniających porozumienie zgodnie z art. 24 ust. 3, lub, w razie potrzeby, jedno i drugie.

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

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

Poprawka 35

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 a (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 15**

Tekst obowiązujący

Artykuł 15

Pojazdy wysłane z jednego państwa członkowskiego do drugiego

1. W drodze odstępstwa od art. 2 lit. *d) tiret drugie dyrektywy 88/357/EWG*, jeżeli pojazd został wysłany z jednego państwa członkowskiego do drugiego, za państwo członkowskie umiejscowienia ryzyka uważa się państwo członkowskie **przeznaczenia, przez okres trzydziestu dni liczony** bezpośrednio od chwili przyjęcia dostawy przez nabywcę, nawet jeżeli pojazd nie został jeszcze formalnie

Poprawka

(4a) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Pojazdy wysłane z jednego państwa członkowskiego do drugiego

1. W drodze odstępstwa od art. **13 ust. 13** lit. **b) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/138/WE***, jeżeli pojazd został wysłany z jednego państwa członkowskiego do drugiego, za państwo członkowskie umiejscowienia ryzyka uważa się **albo** państwo członkowskie **rejestracji lub**, bezpośrednio od chwili przyjęcia dostawy przez nabywcę, **państwo członkowskie**

zarejestrowany w państwie członkowskim przeznaczenia.

2. *Jeżeli pojazd brał udział w wypadku w okresie wskazanym w ust. 1 niniejszego artykułu i nie był wtedy ubezpieczony, organ państwa członkowskiego przeznaczenia, o którym mowa w art. 10 ust. 1, jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania określonego w art. 9.*

przeznaczenia, przez okres trzydziestu dni nawet jeżeli pojazd nie został jeszcze formalnie zarejestrowany w państwie członkowskim przeznaczenia.

2. *Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu dopilnowania, aby zakłady ubezpieczeń powiadamiały centrum informacyjne państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, o wydaniu polisy ubezpieczeniowej dotyczącej użytkownika danego pojazdu.*

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

Uzasadnienie

Article 15 on dispatched vehicles was created in order to make it easier for a consumer to buy a vehicle from another Member State without having to seek an insurer from that other Member State. In practice, it does not currently work. Despite this, to delete it would only cancel past attempts to solve this problem without offering a solution. This amendment seeks to address this by giving more options to the consumer, by allowing them to seek insurance either in their home Member State or in the Member State of sale of the vehicle. They will be able to find a solution which works for them for the limited period of time it takes to move the vehicle from one Member State to the Member State of residence of the owner of the vehicle.

Poprawka 36

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 b (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4b) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 15a

Odpowiedzialność w razie wypadku z udziałem przyczepy ciągniętej przez pojazd z napędem

W razie wypadku spowodowanego przez grupę pojazdów składającą się z przyczepy ciągniętej przez pojazd z napędem, osoba poszkodowana otrzymuje odszkodowanie od zakładu, który ubezpieczył przyczepę, jeżeli:

- wydzielono odrębne zobowiązania wobec osób trzecich; oraz

- przyczepa może być zidentyfikowana, ale nie można zidentyfikować pojazdu z napędem, który ją holował.

Przedsiębiorstwo wypłacające odszkodowanie osobie poszkodowanej może w tym przypadku odwołać się do przedsiębiorstwa, które ubezpieczyło pojazd holujący z napędem, jeżeli jest to przewidziane w prawie krajowym.”

Uzasadnienie

The recognition of a license plate can be an issue in accident with a truck or vehicle with a trailer, where the license plate of the main vehicle is not clearly visible from behind. This can lead to situations where it is impossible to identify the driver. For commercial transport, it is also often the case that the powered vehicle is of a different ownership, and sometimes national registration, than the trailer that is being towed and is subject to individual, unrelated, insurance policies. Therefore, in case of accidents involving a motorized towing vehicle and a trailer and the motorized towing vehicle and the trailer have distinct insurers, the insurer of the trailer should compensate injured parties if the towing vehicle cannot be identified. Nevertheless, the insurer of the trailer has recourse against the insurer of the towing vehicle. This change should bring better protection to injured parties.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera b

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 16 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń **lub** organy, o których mowa w akapicie drugim, uwzględniając oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia wydane przez inne zakłady ubezpieczeń lub inne organy, o których mowa w akapicie drugim, nie traktowały

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń **i** organy, o których mowa w akapicie drugim, uwzględniając oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia wydane przez inne zakłady ubezpieczeń lub inne organy, o których mowa w akapicie drugim, nie traktowały

ubezpieczających w sposób dyskryminujący lub nie stosowały zwyczki ich składek ze względu na ich narodowość lub wyłącznie na podstawie ich poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania.

ubezpieczających w sposób dyskryminujący lub nie stosowały zwyczki ich składek ze względu na ich narodowość lub wyłącznie na podstawie ich poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera b
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 16 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie dopilnowują, że w przypadku gdy zakład ubezpieczeń uwzględni oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia przy ustalaniu składek, bierze on również pod uwagę oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia wystawione przez zakłady ubezpieczeń mające siedzibę w innych państwach członkowskich na równi z oświadczeniami wystawionymi przez zakład ubezpieczeń mający siedzibę w tym samym państwie członkowskim, a ponadto, zgodnie z prawem krajowym, stosuje wszelkie wymogi ustawowe w zakresie traktowania składek.

Uzasadnienie

Ubezpieczyciele nie tylko nie powinni dyskryminować cudzoziemców lub powracających obywateli ani narzucać im wyższych stawek, ale powinni również traktować oświadczenie na równi z oświadczeniem krajowym i stosować wszelkie zniżki dostępne dla identycznego pod innymi względami potencjalnego klienta oraz zniżki, które są wymagane przez prawo państwa członkowskiego. W gestii państwa członkowskiego pozostaje decyzja, czy chce ono przyjąć ustawodawstwo krajowe dotyczące systemów zniżkowo-zwyczajowych. Takie systemy mają charakter krajowy, bez żadnego elementu transgranicznego, i muszą być stosowane w równym stopniu do wszystkich na jednym terytorium.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera b
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 16 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

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

Poprawka

Bez uszczerbku dla polityki cenowej zakładów ubezpieczeń, państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń publikowały swoją politykę w zakresie wykorzystywania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu wysokości składek.

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów **delegowanych** zgodnie z art. 28b, określających treść i format oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia, o którym mowa w akapicie drugim. Oświadczenie to musi zawierać **przynajmniej** poniższe elementy:

- a) dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, który wydał oświadczenie o przebiegu ubezpieczenia;
- b) informacje na temat tożsamości ubezpieczającego, **włącznie z datą urodzenia, adresem kontaktowym oraz, stosownie do przypadku, numerem i datą wydania prawa jazdy**;
- c) informacje na temat ubezpieczonego pojazdu **i numer identyfikacyjny pojazdu**;
- d) **datę rozpoczęcia i datę zakończenia ubezpieczenia** pojazdu;
- e) liczbę roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej zgłoszonych w okresie objętym oświadczeniem o przebiegu ubezpieczenia, **w którym ubezpieczający ponosił winę, w tym datę i**

charakter każdego roszczenia, w odniesieniu do uszkodzenia mienia lub obrażeń ciała, oraz informację, czy roszczenie jest obecnie otwarte czy zamknięte.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera b
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 16 – akapit 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja konsultuje się ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i dąży do osiągnięcia przez zainteresowane strony wzajemnego porozumienia co do treści i formy oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia.

Uzasadnienie

Oświadczenia są użyteczne tylko wówczas, gdy są odpowiednie do celu i zawierają informacje, które są istotne dla określenia ryzyka potencjalnego ubezpieczającego. Aby zrozumieć, co jest istotne, Komisja powinna skonsultować się z zainteresowanymi stronami przed przyjęciem aktu wykonawczego.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Narzędzie porównywania cen

1. Państwa członkowskie zapewniają konsumentom bezpłatny dostęp do co najmniej jednego niezależnego narzędzia porównawczego, które umożliwia im

porównywanie i ocenę ogólnych cen i taryf stosowanych przez dostawców obowiązkowego ubezpieczenia, z zastrzeżeniem art. 3, na podstawie informacji dostarczanych przez konsumentów.

2. Dostawcy obowiązkowego ubezpieczenia dostarczają właściwym organom wszelkich informacji wymaganych dla takiego narzędzia oraz zapewniają, że informacje te są na tyle dokładne i aktualizowane, na ile jest to konieczne do zapewnienia takiej dokładności. Narzędzie takie może również obejmować dodatkowe opcje ubezpieczenia komunikacyjnego poza obowiązkowym ubezpieczeniem na mocy art. 3.

3. Narzędzie porównawcze:

a) jest funkcjonalnie niezależne od usługodawców, zapewniając tym samym usługodawcom równe traktowanie w wynikach wyszukiwania;

b) w wyraźny sposób informuje o właścicielach narzędzia porównawczego i obsługujących je podmiotach;

c) określa jasne i obiektywne kryteria, na których opiera się porównanie;

d) używa prostego i jednoznacznego języka;

e) dostarcza dokładnych i aktualnych informacji z podaniem czasu ostatniej aktualizacji;

f) jest otwarte dla każdego dostawcy obowiązkowego ubezpieczenia udostępniającego odpowiednie informacje oraz uwzględnia szeroki zakres ofert obejmujących znaczącą część rynku, a gdy przedstawiane informacje nie stanowią pełnego przeglądu rynku – jasno informuje o tym przed wyświetleniem wyników;

g) zapewnia skuteczną procedurę zgłaszania nieprawidłowych informacji;

h) zawiera oświadczenie, że ceny

opierają się na dostarczonych informacjach i nie są wiążące dla ubezpieczycieli.

4. Narzędzia porównawcze spełniające wymogi określone w ust. 3 lit. a)–h) podlegają certyfikacji, na wniosek dostawcy narzędzia, przez właściwe organy.

5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 28b, uzupełniającego niniejszą dyrektywę poprzez ustanowienie formy i funkcji takiego narzędzia porównawczego oraz kategorii informacji, które mają być dostarczane przez ubezpieczycieli w świetle indywidualnego charakteru polis ubezpieczeniowych.

6. Bez uszczerbku dla innych przepisów Unii i zgodnie z art. 27 państwa członkowskie mogą przewidzieć kary, w tym grzywny, dla podmiotów obsługujących narzędzia porównawcze, które wprowadzają konsumentów w błąd lub nie ujawniają wyraźnie swoich właścicieli oraz tego, czy otrzymują wynagrodzenie od jakiegokolwiek ubezpieczyciela.”

Uzasadnienie

Jak w przypadku większości innych sektorów finansowych, konsumenci coraz częściej poszukują ubezpieczeń komunikacyjnych w internecie. Doprowadziło to do powstania wielu porównywarek internetowych, które mogą nie być zrównoważone lub mogą wprowadzać konsumentów w błąd. Zgodnie z wymogami innych przepisów europejskich każde państwo członkowskie powinno dążyć do posiadania co najmniej jednej strony internetowej umożliwiającej porównywanie ofert. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość nakładania sankcji na strony internetowe, jeżeli nie jest jasne, do kogo one należą i czy otrzymują wynagrodzenie od zakładów ubezpieczeń.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 b (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 18a

Dostęp do raportów z wypadków

Państwa członkowskie zapewniają osobie poszkodowanej prawo do otrzymania od właściwych organów, w odpowiednim czasie, kopii raportu z wypadku. Zgodnie z prawem krajowym, jeżeli państwo członkowskie nie może niezwłocznie udostępnić pełnego raportu z wypadku, dostarcza osobie poszkodowanej skróconą wersję do czasu udostępnienia pełnej wersji. Wszelkie skróty w tekście powinny być ograniczone do ściśle niezbędnych i wymaganych w celu zapewnienia zgodności z prawem unijnym lub krajowym.”

Uzasadnienie

Po wypadku ważne jest, aby osoba poszkodowana miała dostęp do policyjnego raportu z wypadku. Obecnie nie zawsze ma to miejsce, a kwestia ta nie została rozwiązana przez obecny art. 26. Dlatego też powinno być jasne, że raport z wypadku, nawet w wersji skróconej, należy udostępnić tak szybko, jak to możliwe, aby umożliwić osobie poszkodowanej dochodzenie odszkodowania.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 c (nowy) – litera a (nowa)

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 23 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5c) w art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń były zobowiązane do dostarczania wszelkich niezbędnych informacji wymaganych przez rejestr, o którym mowa w ust. 1 lit. a), w tym wszystkich numerów rejestracyjnych

objętych polisą ubezpieczeniową wydaną przez zakład. Państwa członkowskie wymagają również, aby zakłady ubezpieczeń informowały centrum informacyjne o terminie utraty ważności polisy przed jego upływem lub o fakcie, że polisa nie obejmuje już numeru zarejestrowanego pojazdu;

Uzasadnienie

Under Article 23, there is an existing requirement that Member States keep a record of all registered vehicles and the insurance policy covering those vehicles. Insurance companies are not however required to declare this information to the information centres. While this information may be available via other government authorities (e.g. Departments of Motor vehicle registration), this may not be the case. More importantly, there is no requirement to declare when a policy insurance is no longer valid for a registered vehicle. There is no evidence that vehicles owners systematically inform authorities when their insurances lapse. Therefore, insurance companies should inform this information directly to Member States and to the national information centre.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 c (nowy) – litera b (nowa)

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 23 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. Państwa członkowskie dopilnowują, aby rejestr, o którym mowa w ust. 1 lit. a), był prowadzony i aktualizowany oraz w pełni zintegrowany z bazami danych rejestru pojazdów i dostępny dla krajowych punktów kontaktowych na mocy dyrektywy (UE) 2015/413;”

Uzasadnienie

Sprawdzenie ubezpieczenia jest możliwe tylko wtedy, gdy informacje dotyczące rejestracji pojazdu i ubezpieczenia są dostępne dla władz kontrolujących pojazdy. Ta baza danych istnieje już w art. 21, ale nie ma wymogu utrzymywania tej bazy danych ani udzielania dostępu administratorom danych rejestracyjnych pojazdów. Niniejsza poprawka rozwiązuje tę kwestię.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 c (nowy) – litera c (nowa)

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 23 – ustęp 6

Tekst obowiązujący

6. Przetwarzanie danych osobowych wynikające z ust. 1 do 5 **musi być** prowadzone zgodnie z **przepisami krajowymi przyjętymi w zastosowaniu dyrektywy 95/46/WE**.

Poprawka

c) **ust. 6 otrzymuje brzmienie:**

„6. Przetwarzanie danych osobowych wynikające z ust. 1 do 5a **jest** prowadzone zgodnie z **rozporządzeniem (UE) 2016/679**.”

Uzasadnienie

Od czasu przyjęcia zmiany dyrektywy w sprawie przyrządów pomiarowych w 2009 r. RODO zastąpiło dyrektywę o ochronie danych i w związku z tym odniesienie to należy skorygować.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 d (nowy)

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 26 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5d) **dodaje się art. 26a w brzmieniu:**

„Artykuł 26a

Organy odszkodowawcze

1. **Państwa członkowskie dążą do zapewnienia, aby organy odszkodowawcze, o których mowa w art. 10, 10a i 24, były administrowane jako jedna jednostka administracyjna obejmująca wszystkie funkcje różnych organów odszkodowawczych objętych niniejszą dyrektywą.**

2. **W przypadku gdy państwo członkowskie nie administruje tymi organami jako jedną jednostką administracyjną, powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o tym**

fakcie i o powodach swojej decyzji.

Uzasadnienie

W celu uproszczenia i ułatwienia organom administracji, ubezpieczycielom i osobom poszkodowanym dochodzenia roszczeń, należy zachęcać państwa członkowskie do utworzenia jednego organu obejmującego wszystkie funkcje różnych organów odszkodowawczych objętych niniejszą dyrektywą. Państwa członkowskie powinny mieć swobodę dokonania innego wyboru, ale powinny powiadomić Komisję o podstawowych powodach, dla których ich zdaniem jest to konieczne.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 e (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 26 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5e) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 26b

Okres przedawnienia

- 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do roszczeń dotyczących odszkodowań za szkody na osobie i szkody majątkowe wynikające z transgranicznego wypadku drogowego, wchodzących w zakres art. 19 i art. 20 ust. 1, miał zastosowanie termin przedawnienia wynoszący co najmniej cztery lata. Bieg przedawnienia rozpoczyna się od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się, lub miał racjonalne podstawy, by się dowiedzieć, o zakresie uszkodzenia ciała, straty lub szkody, ich przyczynie oraz tożsamości osoby odpowiedzialnej i zakładu ubezpieczeń chroniącego tę osobę w zakresie odpowiedzialności cywilnej lub przedstawiciela do spraw roszczeń, lub organu odszkodowawczego odpowiedzialnego za zapewnianie odszkodowań, przeciwko którym ma być wniesione roszczenie.**
- 2. Państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku gdy prawo krajowe mające zastosowanie do roszczenia**

przewiduje termin przedawnienia dłuższy niż cztery lata, zastosowanie miał taki dłuższy termin przedawnienia.

3. Państwa członkowskie dostarczają Komisji aktualne informacje na temat swoich krajowych przepisów dotyczących przedawnienia odnośnie do szkód powstałych w wyniku wypadków drogowych. Komisja udostępnia podsumowanie informacji przekazanych przez państwa członkowskie publicznie, we wszystkich językach urzędowych Unii.”

Poprawka 49

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 f (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 26 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5f) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 26c

Zawieszenie przedawnienia

1. Państwa członkowskie zapewniają, by termin przedawnienia przewidziany w art. 26a był zawieszany w okresie między wniesieniem przez poszkodowanego roszczenia do:

a) zakładu ubezpieczeń chroniącego osobę, która spowodowała wypadek, lub jego przedstawiciela wyznaczonego do rozpatrywania i zaspokajania roszczeń w rozumieniu art. 21 i 22; lub

b) organu odszkodowawczego przewidzianego w art. 24 i 25 niniejszej dyrektywy a odrzuceniem roszczenia przez stronę, do której wystąpiono z roszczeniem.

2. W przypadku, gdy pozostała część terminu przedawnienia po upływie okresu zawieszenia jest krótsza niż sześć miesięcy, państwa członkowskie zapewniają, by poszkodowanemu udzielono minimalnego

terminu dodatkowych sześciu miesięcy na wszczęcie postępowania sądowego.

3. Państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku gdy termin upływa w sobotę, niedzielę lub w dniu jednego ze świąt państwowych, został on przedłużony do końca pierwszego kolejnego dnia roboczego.”

Poprawka 50

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 g (nowy)
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 26 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5g) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 26d

Obliczanie terminów

Państwa członkowskie zapewniają, by każdy termin przewidziany w niniejszej dyrektywie był liczony w sposób następujący:

- a) bieg terminu rozpoczyna się następnego dnia po dniu, w którym miało miejsce określone zdarzenie;**
- b) w przypadku gdy termin wyrażony jest w latach, upływa on odpowiednio w kolejnym roku, w miesiącu o tej samej nazwie oraz w dniu mającym tę samą datę, jak miesiąc i dzień, w którym miało miejsce wspomniane zdarzenie. Jeżeli w odnośnym kolejnym miesiącu nie występuje dzień o odpowiednim numerze, termin upływa ostatniego dnia tego miesiąca;**
- c) wakacje sądowe nie wstrzymują biegu terminów.”**

Poprawka 51

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6**

Dyrektywa 2009/103/WE
„Artykuł 28a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

„Artykuł 28a

skreśla się

Procedura komitetowa

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

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

Poprawka 52

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 28 b – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

2. Uprawnienia do **przyjmowania** aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 2, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia ... **[the date of entry into force of this amending Directive]. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10a, art. 16 akapit piąty i art. 16a ust. 5, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [the date of entry into force of this amending Directive] r.**

Poprawka 53

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 28 b – ustęp 5**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 2, art. 10a ust. **7g, art. 16 akapit piąty i art. 16a ust. 5** wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie **trzech** miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 28 c

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 28c

Ocena

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

Poprawka

Artykuł 28c

Ocena **i przegląd**

Nie później niż po upływie **pięciu** lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy **Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu sprawozdanie zawierające ocenę wdrożenia niniejszej dyrektywy, w szczególności w zakresie:**

a) jej stosowania w odniesieniu do rozwoju technologicznego, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów autonomicznych i pół-autonomicznych;

b) adekwatności jej zakresu, biorąc pod uwagę ryzyko wypadków stwarzane przez różne pojazdy silnikowe, w świetle prawdopodobnych zmian na rynku, w szczególności w odniesieniu do lekkich pojazdów o dużej prędkości należących do

kategori pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. h), i), j), k) rozporządzenia (UE) nr 168/2013, takich jak rowery elektryczne, segwaye lub hulajnogi elektryczne, a także tego, czy przewidziany w niej system odpowiedzialności może zaspokoić przyszłe potrzeby;

c) zachęcania zakładów ubezpieczeń do włączenia do umów ubezpieczeniowych systemu niżkowo-zwykłego, w tym rabatów w formie zniżek za bezszkodowy przebieg ubezpieczenia, w którym składki są uzależnione od oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia ubezpieczających.

Do sprawozdania dołącza się uwagi Komisji oraz, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawczy.