



A8-0035/2019

28.1.2019

*****I**
JELENTÉS

javaslat a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság

Előadó: Dita Charanzová

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogalkotási aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést ***félkövér dőlt betűk*** jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást t ***félkövér dőlt betűk*** jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget ***félkövér dőlt betűk*** jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogalkotási aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogalkotási aktus tervezetével módosítani kívánt – jogalkotási aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogalkotási aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai egységes szerkezetbe foglalt (konszolidált) szöveg formájában

Az új szövegrészeket ***félkövér dőlt betűk*** jelzik. A törölt szövegrészeket a **█** jel jelzi vagy azok át vannak húzva. A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg ***félkövér dőlt*** szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE	4
INDOKOLÁS	51
VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL.....	54
ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN	69
AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA	70

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2018)0336),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 114. cikkére, amely alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0211/2018),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. szeptember 19-i véleményére¹,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság jelentésére és a Jogi Bizottság véleményére (A8-0035/2019),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslata helyébe másik szöveget szándékozik léptetni, azt lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ HL C 440., 2018.12.6., 85. o.

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak vagy egy **baleset esetleges károsultjai**. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az az Unióban a nem életbiztosítási piac fontos szegmensét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás hatással van a személyek, áruk és járművek szabad mozgására is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

Módosítás

(1) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak vagy egy **balesetből eredően esetlegesen károsultak**. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az az Unióban a nem életbiztosítási piac fontos szegmensét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás **jelentős** hatással van a személyek, áruk és járművek szabad mozgására, **és ennek következtében a belső piacra és a schengeni térségre** is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

(Ha ezt a módosítást elfogadják, ennek megfelelően további módosításokat kell kidolgozni e módosító aktus cikkeihez.)

Indokolás

E módosítások célja egy figyelmetlenség kijavítása, amely 2009-ben, az összes gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelv egyesítésekor történt. Egyes cikkekben a „sérült” (victim) kifejezés szerepel, amely alatt csak a balesetet közvetlenül elszenvedőket értik, míg más cikkekben a „károsult” (injured party) kifejezés, amely egyaránt vonatkozik a balesetet közvetlenül és közvetve elszenvedőkre (például halálos baleset esetén a családtagokra). Annak érdekében, hogy a szöveg az összes lehetséges követelésre vonatkozzék, mindenütt a „károsult/károsultak” kifejezést kell használni. Felhívjuk a figyelmet, hogy míg a „sérült” (victim) kifejezésnek nincs fogalommeghatározása, a „károsult” kifejezésnek van az 1. cikkben.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

(2) A Bizottság elvégezte a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ működésének értékelését, beleértve annak eredményességét, hatékonyságát és más unió szakpolitikákkal való összhangját. Az értékelés megállapította, hogy a 2009/103/EK irányelv összességében jól működik és a legtöbb aspektusa tekintetében nem szorul módosításra. Ugyanakkor négy olyan terület került meghatározásra, ahol a célzott módosítások indokoltak lehetnek: a biztosító fizetéseképtelensége esetén a balesetek károsultjainak nyújtott kártérítés, a biztosítási fedezet kötelező legkisebb összegei, a gépjárművek biztosításának tagállamok általi ellenőrzése, és a kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak új biztosító általi felhasználása.

(2) A Bizottság elvégezte a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ működésének értékelését, beleértve annak eredményességét, hatékonyságát és más unió szakpolitikákkal való összhangját. Az értékelés megállapította, hogy a 2009/103/EK irányelv összességében jól működik és a legtöbb aspektusa tekintetében nem szorul módosításra. Ugyanakkor négy olyan terület került meghatározásra, ahol a célzott módosítások indokoltak lehetnek: a biztosító fizetéseképtelensége esetén a balesetek károsultjainak nyújtott kártérítés, a biztosítási fedezet kötelező legkisebb összegei, a gépjárművek biztosításának tagállamok általi ellenőrzése, és a kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak új biztosító általi felhasználása. ***E négy területen kívül a károsultak megfelelőbb védelme érdekében új szabályok bevezetésére van szükség a gépjármű által vontatott pótkocsit érintő balesetekben felmerülő felelősség tekintetében.***

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (HL L 263., 2009.10.7., 11. o.).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (HL L 263., 2009.10.7., 11. o.).

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 3 a preambulumbekzdés (új)

(3a) Egyes gépjárművek, például az elektromos kerékpárok és a segway-ek kisebbek, ennél fogva kevésbé valószínű, hogy jelentős személyi vagy tulajdoni kárt

okoznának, mint más gépjárművek. Aránytalan lenne, és nem lenne időtálló, ha bekerülnének a 2009/103/EK irányelv hatálya alá, mivel ez drága és túlzott biztosítási fedezetet tenne kötelezővé e járművekre vonatkozóan. Egy ilyen helyzet továbbá aláásná az ilyen járművek elterjedését és gátolná az innovációt, annak ellenére, hogy nincs elegendő bizonyíték arra vonatkozóan, hogy ezek a járművek ugyanolyan léptékben okoznának károsultakat eredményező balesetet, mint más járművek, például a személygépkocsik vagy teherautók. A szubszidiaritás és az arányosság elvével összhangban az uniós szintű követelményeknek olyan járművekre kell vonatkozniuk, amelyek potenciálisan jelentős kárt okozhatnak határokon átnyúló helyzetekben. Ennélfogva szükséges, hogy a 2009/103/EK irányelv hatályát azokra a járművekre korlátozzák, amelyek tekintetében forgalombahozataluk előtt az Unió szükségesnek tartja a biztonsági és védelmi követelményeket, vagyis azokra a járművekre, amelyekre az uniós típusjóváahagyás vonatkozik.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 3 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) Azonban fontos lehetővé tenni a tagállamok számára, hogy nemzeti szinten dönthessenek azon károsultak védelmének megfelelő szintjéről, akik az uniós típusjóváahagyás alá nem tartozó járművek miatt szenvednek kárt. Ennélfogva fontos, hogy a tagállamoknak módjában álljon olyan rendelkezések fenntartása vagy újak bevezetése, melyek fedezik az ilyen egyéb típusú járművek használóinak védelmét, a közlekedési balesetek lehetséges

*károsultjainak védelme érdekében.
Amennyiben egy tagállam ilyen biztosítási fedezet megkövetelése mellett dönt – kötelező biztosítás formájában –, úgy számításba kell vennie annak lehetőségét, hogy a járművet határokon átnyúló helyzetben használhatják, és szükség lehet a lehetséges károsultak védelmére egy másik tagállamban.*

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 3 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3c) Helyénvaló továbbá kizárni a 2009/103/EK irányelv hatálya alól a kifejezetten motorsportokra szánt járműveket, mivel ezen járművek általában más felelősségbiztosítás alá esnek, és nem vonatkozik rájuk a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, amennyiben kizárólag versenyzésre használják őket. Mivel ezeket a járműveket meghatározott útvonalon vagy területen használják, a versenyzésben részt nem vevő járművekkel vagy személyekkel való baleset esélye is csekély. Fontos azonban, hogy a tagállamok fenntartsák a kötelező rendelkezéseket, vagy újakat vezessenek be a motorsporteseményeken részt vevő járművek fedezete érdekében.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 3 d preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3d) Az irányelv megfelelő egyensúlyt teremt a közérdek, illetve a közigazgatási szervekre, a biztosítókra és a biztosítottakra háruló potenciális

költségek között, a javasolt intézkedések költséghatékonyságának biztosítása céljából.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 3 e preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3e) A jármű forgalomban való használata magában foglalja a jármű használatát köz- és magánútszakaszokon. Ez magában foglal minden útszakaszt, parkolót vagy más, ezzel egyenértékű magánterületet, amelyek nyilvánosan hozzáférhetők. A jármű nyilvánosság elől elzárt helyen való használata nem tekinthető a jármű forgalomban való használatként. Mindazonáltal ha a járművet bármikor forgalomban használják, és így a kötelező biztosítás követelménye vonatkozik rá, akkor a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a járműnek olyan biztosítási fedezete legyen, amely kiterjed a lehetséges károsultakra a szerződés időtartama alatt, függetlenül attól, hogy a járművet a baleset idején a forgalomban használják-e vagy sem, kivéve ha a járművet motorsporteseményen használják. A tagállamoknak módjukban kell állnia, hogy korlátozzák a nem forgalomfüggő biztosítási fedezetet azokban az esetekben, ahol nem észszerűen elvárható a fedezet, például abban az esetben, ha egy traktor a baleset idején nem közlekedési eszközként szolgált, hanem munkagépként a szükséges funkció ellátásához szükséges hajtóerő leadására.

Módosítás 8

**Irányelvre irányuló javaslat
3 f preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3f) A 2009/103/EK irányelv hatálya alól ki kell zárni a kizárólag nem közlekedési helyzetben való járműhasználatot. A tagállamok továbbá nem írhatják elő olyan járművek biztosítási fedezetét, amelyeket közlekedési célú használatra való alkalmatlanságuk miatt tartósan vagy ideiglenesen töröltek a nyilvántartásból, mert például múzeumban vannak, restaurálás alatt állnak, vagy mert egyéb okokból, pl. idényszerű használat miatt, hosszabb ideig nem használják őket.

Módosítás 9

**Irányelvre irányuló javaslat
4 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A tagállamoknak jelenleg **tartózkodniuk kell** olyan gépjárművek biztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzembentartási helye egy másik tagállam területén található, vagy amelyek szokásos üzembentartási helye harmadik országban található, és amelyek egy másik tagállam területéről lépnek a területükre. Az új technológiai fejlesztések lehetővé teszik a járművek biztosításának ellenőrzését a járművek megállítása nélkül, így nem akadályozzák a személyek szabad mozgását. Ezért csak abban az esetben célszerű lehetővé tenni a járművek biztosításának ellenőrzését, ha az megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi és nem szükséges hozzá a jármű megállítása.

(4) A tagállamoknak jelenleg **tartózkodnak** olyan gépjárművek biztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzembentartási helye egy másik tagállam területén található, vagy amelyek szokásos üzembentartási helye harmadik országban található, és amelyek egy másik tagállam területéről lépnek a területükre. Az új technológiai fejlesztések – **például az automatikus rendszámfelismerést lehetővé tévő technológia** – lehetővé teszik a járművek biztosításának **különálló** ellenőrzését a járművek megállítása nélkül, így nem akadályozzák a személyek szabad mozgását. Ezért csak abban az esetben célszerű lehetővé tenni a járművek biztosításának ellenőrzését, ha az megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi, **melynek keretében az ellenőrzést végző tagállamban üzemben**

tartott járműveket is ellenőrzik, nem szükséges hozzá a jármű megállítása, és ha az érintett személy jogainak, szabadságainak és jogos érdekeinek maradéktalan tiszteletben tartásával végzik.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Annak érdekében, hogy egy ilyen rendszer működőképes legyen, szükség van a tagállamok közötti információcserére a gépjármű-felelősségbiztosítási ellenőrzések lehetővé tételéhez, még akkor is, ha a gépjárművet másik tagállamban jegyezték be. Az ilyen információcserét – a meglévő EUCARIS-rendszer (Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszer) alapján – megkülönböztetésmentes módon kell elvégezni, mivel minden járművet ugyanolyan ellenőrzésnek kell alávetni. Az ezen irányelv által bevezetett módosításoknak korlátozott közigazgatási hatása lesz, mivel ez az információcsere-rendszer már létezik, és használják közlekedési szabálysértések kezelésére.

Indokolás

A biztosítási ellenőrzések elvégzéséhez a jelenlegi EUCARIS információcsere-rendszert kell használni.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 4 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) A biztosítás nélküli gépjárművezetés, azaz kötelező kötelező

gépjármű-felelősségbiztosítással nem rendelkező gépjárművek használata egyre nagyobb probléma az Unión belül. A biztosítás nélküli gépjárművezetésből adódó kárigényeknek az Unió egészén belül a 2011. évre vonatkozó becsült költsége 870 millió EUR. Hangsúlyozni kell, hogy a biztosítás nélküli gépjárművezetés negatív hatással van az érdekelt felek széles körére, ideértve a balesetek károsultjait, a biztosítókat, garanciaalapokat és a gépjármű-felelősségbiztosítási kötvénytulajdonosokat.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 5 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) Ezen alapelveknek megfelelően a tagállamok nem őrizhetnek meg adatokat annál hosszabb ideig, mint amennyi annak megállapításához szükséges, hogy egy jármű rendelkezik-e érvényes biztosítással. Ha a járműről megállapítják, hogy érvényesen biztosítva van, úgy az ellenőrzéssel kapcsolatos összes adatot törölni kell. Ha az ellenőrző rendszer nem képes megállapítani, hogy egy jármű rendelkezik-e érvényes biztosítással, úgy az ezzel kapcsolatos adatokat legfeljebb 30 napig, illetve addig lehet megőrizni, amíg a jármű érvényes biztosítását bemutatják, attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb. Azon járművek esetében, amelyek nem rendelkeznek érvényes biztosítással, észszerű előírni, hogy az ezzel kapcsolatos adatokat mindaddig megőrizték, amíg az esetleges közigazgatási vagy bírósági eljárásokat lefolytatják, és a járműre vonatkozóan érvényes biztosítást kötnek.

A gépjárművek ellenőrzése lehetővé teszi a kormányok számára, hogy nyomon kövessék az egyének mozgását. Ez azonban sértheti magánéletük tiszteletben tartásához való jogukat. A magánélet tiszteletben tartásához való jogot csak jogos indokok alapján lehet megvonni. Ilyen indok lehet, ha megállapítást nyer, hogy a jármű nem rendelkezik a szükséges biztosítással. Azon járművek esetében azonban, amelyekről bebizonyosodott, hogy rendelkeznek gépjármű-felelősségbiztosítással (esetükben tehát „nincs találat”) a rögzített adatokat nem szabad más célból felhasználni, és észszerű időn belül törölni kell őket. Az adatmegőrzési időt korlátozni kell, és az egyéb uniós jogszabályokkal – például az e-segélyhívóról szóló irányelvvel – összhangban jogszabályban kell rögzíteni.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A közlekedési balesetek **károsultjainak** eredményes és hatékony védelméhez szükséges, hogy a **károsultak** az általuk elszenvedett személyi **sérülések**, illetve anyagi **károk esetén** minden esetben **kártérítésben részesüljenek**, tekintet nélkül arra, hogy a felelős fél biztosítója fizetőképes vagy sem. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk vagy ki kell jelölniük egy szervezetet, amely elsődleges kártérítést nyújt a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező **károsult feleknek**, és jogosult a felelős fél járművének biztosítási kötvényét kiállító biztosító **letelepedése** szerinti tagállam ugyanezen célból létrehozott vagy kijelölt szervezetétől követelni a kártérítés megtérítését. A párhuzamos kárigények benyújtásának elkerülése érdekében azonban a közlekedési balesetek károsultjainak nem engedélyezhető a kártérítési igény ezen szervezettel szembeni követelése, ha már benyújtották kárigényüket, **vagy peres eljárást kezdeményeztek az érintett biztosítóval szemben**, és a kárigény még elbírálás alatt áll, **illetve a peres eljárás még folyamatban van**.

Módosítás

(7) A közlekedési balesetek **következtében károsultak** eredményes és hatékony védelméhez szükséges, hogy a **károsultaknak** az általuk elszenvedett személyi **sérülésekért**, illetve anyagi **károkért járó összeget** minden esetben **megtérítsék**, tekintet nélkül arra, hogy a felelős fél biztosítója fizetőképes vagy sem. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk vagy ki kell jelölniük egy szervezetet, amely **késedelem nélkül – legalább a 2009/103/EK irányelv 9. cikkének (1) bekezdésében említett biztosítási kötelezettség mértékéig vagy – ha ez utóbbi magasabb összeg – a tagállam által előírt garancia mértékéig –** elsődleges kártérítést nyújt a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező **károsultaknak**, és jogosult a felelős fél járművének biztosítási kötvényét kiállító biztosító **székhelye** szerinti tagállam ugyanezen célból létrehozott vagy kijelölt szervezetétől követelni a kártérítés megtérítését. A párhuzamos kárigények benyújtásának elkerülése érdekében azonban a közlekedési balesetek károsultjainak nem engedélyezhető a kártérítési igény ezen szervezettel szembeni követelése, ha már benyújtották

kárigényüket, és a kárigény még elbírálás alatt áll.

Indokolás

Jóllehet meg kell akadályozni, hogy a magánszemélyek egyszerre több kártérítési szervezethez is benyújtsák a kárigényüket, ez abban az esetben nem akadályozható, ha fizetésektelen vállalat ellen irányul. Számos oka lehet annak, ha egy magánszemély keresetet indít egy fizetésektelen vállalat ellen, a gépjármű-felelősségbiztosítás minimális fedezetén túl. Ugyanakkor a fizetésektelenségi ügyek több évet is igénybe vehetnek, mielőtt végleges határozat születik. Ezért a baleset károsultjától nem követelhető meg, hogy a kártérítésre várjon. A tagállamok természetesen megpróbálhatják a kártérítés összegét a bírósági döntés alapján beszédni.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Lehetővé kell tenni a biztosítókkal új biztosítási szerződést kötni szándékozó kötvénytulajdonosok korábbi kártörténeteinek könnyű hitelesítését, hogy az új biztosítási szerződések megkötése során elősegítsék e kártörténetek elismerését. A kártörténeti igazolások ellenőrzésének és hitelesítésének egyszerűsítése érdekében fontos, hogy e kártörténeti igazolások tartalma és formátuma azonos legyen az összes tagállamban. Ezenfelül, ha a biztosítók a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak megállapításánál figyelembe veszik a kártörténetet, nem tehetnek különbséget a nemzetiség alapján, illetve kizárólag a kötvénytulajdonos korábbi lakóhelye szerinti tagállam alapján. Ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék a kártörténeti igazolások biztosítók általi kezelési módját, a biztosítóknak közzé kell tenniük a kártörténet biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

Módosítás

(8) Lehetővé kell tenni a biztosítókkal új biztosítási szerződést kötni szándékozó kötvénytulajdonosok korábbi kártörténeteinek könnyű hitelesítését, hogy az új biztosítási szerződések megkötése során elősegítsék e kártörténetek elismerését. A kártörténeti igazolások ellenőrzésének és hitelesítésének egyszerűsítése érdekében fontos, hogy e kártörténeti igazolások tartalma és formátuma azonos legyen az összes tagállamban. Ezenfelül, ha a biztosítók a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak megállapításánál figyelembe veszik a kártörténetet, nem tehetnek különbséget a nemzetiség alapján, illetve kizárólag a kötvénytulajdonos korábbi lakóhelye szerinti tagállam alapján. ***Továbbá a biztosítóknak a más tagállamból származó igazolásokat a saját tagállamukban kiadottakkal egyenlően kell kezelniük, és arra vonatkozóan minden olyan kedvezményt alkalmazniuk kell, amelyre egy egyébként azonos háttérű másik potenciális ügyfél jogosult lenne, valamint a tagállam nemzeti joga által előírt kedvezményeket is. A tagállamok részére***

továbbra is lehetőséget kell biztosítani, hogy „bonus-malus” rendszerekre vonatkozó nemzeti jogszabályokat fogadjanak el, mivel az ilyen rendszerek nemzeti jellegűek, határokon átnyúló elemek nélkül, és így a szubszidiaritás elvének megfelelően az ilyen rendszerekkel kapcsolatos döntéshozatalnak tagállami jogkörben kell maradnia. Ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék, hogy a biztosítók hogyan kezelik a kártörténeti igazolásokat, a biztosítóknak közzé kell tenniük a kártörténet biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó szabályokat.

Indokolás

A biztosítók számára nem csak tilos a külföldiekkel vagy a hazatérő állampolgárokkal szembeni megkülönböztetés vagy a pótdíjak felszámítása, hanem az igazolásokat a saját tagállamukban kiadottakkal egyenlően kell kezelniük, és arra vonatkozóan minden olyan kedvezményt alkalmazniuk kell, amelyre egy egyébként azonos háttérű másik potenciális ügyfél jogosult lenne, valamint a tagállam törvényei által előírt kedvezményeket is. A „bonus-malus” rendszerekkel kapcsolatos nemzeti jogszabályok elfogadása kérdésének a tagállamok nemzeti hatáskörében kell maradnia. Az ilyen rendszerek nemzeti jellegűek, határokon átnyúló elemek nélkül, ezen túlmenően egyetlen területen belül mindenkire egyenlően kell őket alkalmazni.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a kártörténeti igazolás tartalmára és formájára vonatkozóan a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni²⁰.

törölve

²⁰ *Az Európai Parlament és a Tanács*

*182/2011/EU rendelete
(2011. február 16.) a Bizottság
végrehajtási hatásköreinek gyakorlására
vonatkozó tagállami ellenőrzési
mechanizmusok szabályainak és általános
elveinek megállapításáról (HL L 55.,
2011.2.28., 13. o.).*

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 9 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) Annak érdekében, hogy a biztosítási díjak számítása során teljes mértékben érvényesüljön a kártörténeti igazolások felhasználása, a tagállamoknak ösztönözniük kell a biztosítók átlátható ár-összehasonlító eszközökben való részvételét.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10) *Annak* biztosítása érdekében, hogy a legkisebb **összegek** összhangban maradjanak a **kialakuló** gazdasági helyzettel (és idővel ne veszítsenek értékükből), a **Bizottságnak felhatalmazást** kell **kapnia** arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el **a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás fedezete** legkisebb **összegének a kialakuló valós gazdasági helyzet tükrözése céljából történő** kiigazítása, valamint a 10a. **cikk** szerint a kártérítés biztosítására létrehozott, illetve a kártérítés biztosításának feladatával megbízott szervezetek eljárásbeli **feladatait** és **kötelezettségeit a megtérítésre**

(10) *A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a kártörténeti igazolások tartalmának és formájának meghatározása céljából. Annak* biztosítása érdekében, hogy a **gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet** legkisebb **összegei** összhangban maradjanak a **változó** gazdasági helyzettel (és idővel ne veszítsenek értékükből), a **Bizottságot fel** kell **hatalmazni** arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el **az említett** legkisebb **összegek** kiigazítása, valamint a **2009/103/EK irányelv** 10a. **cikke** szerint a kártérítés

vonatkozóan meghatározza. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

biztosítására létrehozott, illetve a kártérítés biztosításának feladatával megbízott szervezetek eljárásbeli **feladatainak** és **kötelezettségeinek a megtérítés tekintetében történő meghatározása céljából.** Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak **1a** megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

^{1a} **HL L 123., 2016.5.12., 1. o.**

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat 11 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) *Az* irányelv működésének értékelése részeként az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie irányelv alkalmazását, tekintettel a károsultak számára, a határokon átnyúló fizetésképtelenségi ügyek miatti fizetési késedelmekből származó fennálló követelések összegére, a biztosítási fedezet tagállamokban alkalmazott legkisebb összegére, a határokon átnyúló forgalomhoz kapcsolódóan a biztosítás nélküli gépjárművezetés miatt felmerülő követelések összegére és a kártörténeti igazolásokkal kapcsolatos panaszok

Módosítás

(11) **A 2009/103/EK** irányelv működésének értékelése részeként az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie **az** irányelv alkalmazását, tekintettel a károsultak számára, a határokon átnyúló fizetésképtelenségi ügyek miatti fizetési késedelmekből származó fennálló követelések összegére, a biztosítási fedezet tagállamokban alkalmazott legkisebb összegére, a határokon átnyúló forgalomhoz kapcsolódóan a biztosítás nélküli gépjárművezetés miatt felmerülő követelések összegére és a kártörténeti igazolásokkal kapcsolatos panaszok

számára.

számára. *A Bizottságnak továbbá nyomon kell követnie és felül kell vizsgálnia a 2009/103/EK irányelvet a technológia fejlődésének fényében – beleértve az önvezető és részben önvezető járművek növekvő mértékű használatát – annak biztosítása érdekében, hogy az irányelv továbbra is betöltse célját, azaz védje a gépjárműbalesetek potenciális károsultjait. Elemeznie kell a nagy sebességű könnyű járművek felelősségbiztosítási rendszereit és a bonus-malus rendszerre vonatkozó lehetséges uniós szintű megoldást is.*

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közlekedési **balesetek károsultjai** számára az egész Unióban azonos szintű minimális védelem biztosítását, **és** a biztosítók fizetéseképtelensége esetén a károsultak védelmének biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és azok hatásukból adódóan az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás

(12) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közlekedési **baleset miatt károsultak** számára az egész Unióban azonos szintű minimális védelem biztosítását, a biztosítók fizetéseképtelensége esetén a károsultak védelmének **biztosítását és az Unió belső határait átlépő potenciális biztosítottakkal szemben a biztosítók által a kártörténeti igazolások hitelesítése tekintetében alkalmazott bánásmód egyenlőségének** biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és azok hatásukból adódóan az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat

PE629.601v03-00

18/70

AD\1172900HU.docx

13 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) *Annak érdekében, hogy következetes megközelítést biztosítsunk azon esetek károsultjai számára, amikor egy gépjárművet erőszakos bűncselekmény vagy terrorcselekmény elkövetése céljából fegyverként használnak, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 2009/103/EK irányelv 10. cikkével összhangban létrehozott vagy engedélyezett nemzeti kártérítési szervezetük foglaljon minden ilyen cselekményből vagy bűncselekményből eredő követeléssel.*

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – -1 pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1) *A „sérült” (victim) kifejezés helyébe a „károsult” (injured party) kifejezést, a „sérültek” (victims) kifejezés helyére pedig a „károsultak” (injured parties) kifejezést kell léptetni az irányelv teljes szövegében.*

(A „károsult” pontos végleges megfogalmazását eseti alapon kell megállapítani, nyelvhelyességi szempontok szerint, és e módosítás elfogadása a módosított irányelv további, erre vonatkozó módosításait eredményezné.)

Indokolás

E módosítások célja egy figyelmetlenség kijavítása, amely 2009-ben, az összes gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelv egyesítésekor történt. Egyes cikkekben a „sérült” (victim) kifejezés szerepel, amely alatt csak a balesetet közvetlenül elszenvedőket értik, míg más cikkekben a „károsult” (injured party) kifejezés, amely egyaránt vonatkozik a balesetet közvetlenül és közvetve elszenvedőkre (például halálos baleset esetén a családtagokra). Annak érdekében, hogy a szöveg az összes lehetséges követelésre vonatkozzék, mindenütt a „károsult/károsultak” kifejezést kell használni. Felhívjuk a figyelmet, hogy míg a „sérült”

(victim) kifejezésnek nincs fogalommeghatározása, a „károsult” kifejezésnek van az 1. cikkben.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

2009/103/EK irányelv

1 cikk – 1 bekezdés – 1 a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

1a. „gépjárműhasználat”: a **rendeltetése szerint rendszeresen szállítási eszközként használandó** gépjármű **minden olyan használatára, amely összeegyeztethető e gépjármű szokásos funkciójával**, függetlenül a gépjármű jellemzőitől és attól, hogy a gépjárművet milyen **úton** használják, valamint attól, hogy **az** álló helyzetben van-e vagy mozog.”;

Módosítás

1a. „gépjárműhasználat”: a **gépjármű forgalomban történő használata, amely összeegyeztethető a gépjármű rendeltetése szerinti közlekedési eszközként való használatával a baleset idején**, függetlenül a gépjármű jellemzőitől és attól, hogy a gépjárművet milyen **terepen** használják, valamint attól, hogy álló helyzetben van-e vagy mozog;

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 a pont (új)

2009/103/EK irányelv

2 cikk – 1 a és 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A 2. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„Ezen irányelv kizárólag az (EU) 2018/858 rendelet*, a 167/2013/EU rendelet, vagy a 168/2013/EU rendelet*** hatálya alá tartozó járművekre alkalmazandó.**

Ezen irányelv nem vonatkozik azokra a járművekre, amelyeket kizárólag versenysportban vagy azzal kapcsolatos sporttevékenységekben való részvétel keretében, zárt területen történő használatra szántak.

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1–218. o.).*

*** Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).*

**** Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).*

Indokolás

Jóllehet a típusjóváhagyással nem rendelkező járművek felvétele növelheti a biztosítási fedezetet, ugyanakkor hátráltathatja a környezet szempontjából előnyösebb alternatív járművek, például az elektromos kerékpárok elterjedését. Ezenfelül a legtöbb típusjóváhagyással nem rendelkező jármű kis méretű, ezért kevés annak az esélye, hogy komoly személyi sérülést vagy anyagi kárt okoznak. Ezeket a típusjóváhagyással nem rendelkező járműveket a gépjármű-felelősségbiztosítástól eltérő felelősségbiztosítási formákkal kell biztosítani. A motorsportra általában más biztosítási formákat alkalmaznak. A gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelv követelményeinek érvényesítése csak további költségeket eredményezne. Előfordulhat, hogy a biztosítótársaságok a sportesemények kockázatait is beépítik a rendes járműhasználók által fizetendő díjakba. Ez negatív hatással lenne a fogyasztókra, ugyanakkor csupán korlátozott előnyökkel járna a balesetek potenciális károsultjai számára. A kizárás nem akadályozhatja meg, hogy tagállami szinten egyénileg egyenértékű biztosítási fedezetet igényeljenek.

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 b pont (új)

2009/103/EK irányelv

3 cikk – 4 a bekezdés (új)

(1b) A 3. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Ha egy járműnek az (1) bekezdés alapján biztosítással kell rendelkeznie, akkor a tagállamok biztosítják, hogy a biztosítás az alábbi esetekben bekövetkező baleset esetén is érvényes legyen, és a károsultak számára fedezetet biztosítson:

a) ha a jármű részt vesz a forgalomban, és nem elsődleges rendeltetésének megfelelően használják; valamint

b) a jármű forgalomban történő használatán kívül.

A tagállamok az (5) bekezdés b) pontjában említetteknek megfelelően korlátozásokat fogadhatnak el a jármű forgalomban történő használatán kívüli használatra vonatkozó biztosítási fedezetről. Ez a rendelkezés csak kivételes és szükséges esetben használható, ha a tagállamok úgy ítélik meg, hogy az ilyen fedezet túlmegegy a gépjármű-felelősségbiztosításoktól észszerűen elvárható kereteken. Ez a rendelkezés soha nem használható az ebben az irányelvben meghatározott elvek és szabályok megkerülésére.”

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2009/103/EK irányelv

4 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést, feltéve, hogy az **mentes a hátrányos megkülönböztetéstől**, szükséges és az elérendő céllal arányos, és

Módosítás

Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést, feltéve, hogy az **megkülönböztetésmentes**, szükséges és az elérendő céllal arányos, **tiszteletben tartja az érintett személyek jogait, szabadságait és jogos érdekeit, valamint**

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2009/103/EK irányelv

4 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi **és ahhoz** nem szükséges a gépjármű megállítása.

Módosítás

b) az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi, **melynek keretében az ellenőrzést végző tagállamban szokásos üzemeltetési hellyel rendelkező járműveket is ellenőrzik, és** nem szükséges hozzá a gépjármű megállítása.

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2009/103/EK irányelv

4 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a. A biztosítások (1) bekezdésben említett ellenőrzése céljából a tagállamok lehetővé teszik a többi tagállam számára, hogy azok automatizált keresés végzésére való jogosultsággal hozzáférjenek a következő nemzeti gépjármű-nyilvántartási adatokhoz:

a) arra vonatkozó adatok, hogy a jármű rendelkezik-e kötelező biztosítással;

b) a jármű tulajdonosaira vagy üzemben tartóira vonatkozó, a 3. cikk szerinti felelősségbiztosításukkal kapcsolatos adatok.

Az ilyen adatokhoz való hozzáférés a tagállamok (EU) 2015/413 irányelv* 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően kijelölt nemzeti kapcsolattartó pontjain keresztül adható meg.

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/413 irányelve (2015. március 11.) a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértésekre vonatkozó információk határokon átnyúló cseréjének elősegítéséről (HL L 68., 2015.3.13., 9. o.).*

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont
2009/103/EK irányelv
4 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1b. A kimenő kérelem formájában végrehajtott kereséseket a biztosítást ellenőrző tagállam nemzeti kapcsolattartó pontjának a teljes forgalmi rendszám felhasználásával kell elvégeznie. A kereséseket a 2008/616/IB határozat* mellékletének 3. fejezetében leírt eljárásoknak megfelelően kell végezni. A biztosítást ellenőrző tagállam a jármű kötelező biztosítása érvényességének megállapítása érdekében szerzett adatokat ezen irányelv 3. cikkének megfelelően használja.

**** A Tanács 2008/616/IB határozata (2008. június 23.) a különösen a terrorizmus és a határokon átnyúló bűnözés elleni küzdelemre irányuló, határokon átnyúló együttműködés megerősítéséről szóló 2008/615/IB határozat végrehajtásáról (HL L 210., 2008.8.6., 12. o.).***

Indokolás

A biztosításokkal kapcsolatos adatcsere ezen irányelv fő célkitűzésének elérése – azaz egyebek közt a járművek tagállamok közötti szabad mozgásának megkönnyítése, és az integrált gépjármű-biztosítási piac megfelelő működését zavaró akadályok felszámolása –

érdekében szükséges. Továbbá használnunk kell a meglévő, 2008/616/IB tanácsi határozatban foglalt EUCARIS-rendszert annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen információcsere ténylegesen megvalósuljon.

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2009/103/EK irányelv

4 cikk – 1 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1c) *A tagállamok a lehető legteljesebb mértékben biztosítják a továbbított adatok biztonságát és védelmét a meglévő szoftveralkalmazások – például a 2008/616/IB tanácsi határozat 15. cikkében említett szoftveralkalmazás – és azok módosított verzióinak használata révén, a 2008/616/IB tanácsi határozat melléklete 3. fejezetének megfelelően. A szoftveralkalmazások módosított verziói biztosítják mind a valós idejű online, mind pedig a csomagokban történő adatcsere lehetőségét, ez utóbbi lehetővé teszi több kérelem vagy válasz egyetlen üzenetben történő cseréjét.*

Indokolás

A biztosításokkal kapcsolatos adatcsere ezen irányelv fő célkitűzésének elérése – azaz egyebek közt a járművek tagállamok közötti szabad mozgásának megkönnyítése, és az integrált gépjármű-biztosítási piac megfelelő működését zavaró akadályok felszámolása – érdekében szükséges. Továbbá használnunk kell a meglévő, 2008/616/IB tanácsi határozatban foglalt EUCARIS-rendszert annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen információcsere ténylegesen megvalósuljon.

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2009/103/EK irányelv

4 cikk – 2 bekezdés – 1 a, 1 b és 1 c albekezdés (új)

A tagállamok mindenekelőtt meghatározzák a pontos célt, hivatkoznak a vonatkozó jogalapra, megfelelnek a vonatkozó biztonsági követelményeknek és tiszteletben tartják a szükségesség, arányosság és célhoz kötöttség elvét, továbbá arányos adatmegőrzési időszakot határoznak meg.

Az e cikknek megfelelően kezelt személyes adatok nem őrizhetők meg a biztosítás ellenőrzésének elvégzéséhez szükségesnél hosszabb ideig. A szóban forgó adatokat maradéktalanul törölni kell, mielőtt azok az adott célhoz már nem szükségesek. Ha a biztosítás ellenőrzése megállapítja, hogy a jármű rendelkezik a 3. cikk szerinti kötelező biztosítással, úgy az ellenőrzést végző személy azonnal törli az adatokat. Ha az ellenőrzés nem tudja megállapítani, hogy a jármű rendelkezik-e a 3. cikk szerinti kötelező biztosítással, az adatokat arányos ideig, legfeljebb 30 napig, illetve addig kell megőrizni, amíg megállapítást nyer az érvényes biztosítás megléte, attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.

Ha egy tagállam megállapítja, hogy egy jármű a 3. cikk szerinti kötelező biztosítás nélkül vesz részt a forgalomban, úgy a 27. cikknek megfelelően büntetést szabhat ki.

Indokolás

A gépjárművek ellenőrzése lehetővé teszi a kormányok számára, hogy nyomon kövessék az egyének mozgását. Ez azonban sértheti magánéletük tiszteletben tartásához való jogukat. A magánélet tiszteletben tartásához való jogot csak indokolt esetben lehet megvonni. Ilyen ok lehet, ha a jármű nem rendelkezik a szükséges biztosítással. Azon járművek esetében azonban, amelyekről bebizonyosodott, hogy rendelkeznek gépjármű-felelősségbiztosítással (esetükben tehát „nincs találat”) a rögzített adatokat nem szabad más célból felhasználni, és észszerű időn belül törölni kell őket. A megőrzési időt korlátozni kell, és az egyéb uniós jogszabályokkal – például az e-segélyhívóról szóló irányelvvel – összhangban jogszabályban kell rögzíteni.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

2009/103/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) személyi sérülés esetén:
6 070 000 EUR balesetenként, a **sérültek**
számától függetlenül, vagy 1 220 000 EUR
sérültenként;

Módosítás

a) személyi sérülés esetén:
6 070 000 EUR balesetenként, a
károsultak számától függetlenül, vagy
1 220 000 EUR **károsultanként**;

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont

2009/103/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) anyagi kár esetén
káreseményenként 1 220 000 EUR, a
károsultak számától függetlenül.

Módosítás

b) anyagi kár esetén **balesetenként**
1 220 000 EUR, a károsultak számától
függetlenül.

Indokolás

A hibás átültetés elkerülése érdekében a „káreseményenként” kifejezést, amely célnyelvtől függően eltérő jelentésekkel bírhat, a „balesetenként” kifejezéssel kell helyettesíteni, amely egyértelműbb közös jelentéssel bír.

Módosítások 33

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 a pont (új)

2009/103/EK irányelv

10 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

Hatályos szöveg

Valamennyi tagállam létrehoz vagy
felhatalmaz egy szervezetet, amelynek

Módosítás

**3a. A 10. cikk (1) bekezdésének
első albekezdése helyébe a következő
szöveg lép:**

„Valamennyi tagállam létrehoz vagy
felhatalmaz egy szervezetet, amelynek

feladata, hogy legalább a biztosítási kötelezettség mértékéig megtérítse azt a kárt, amely egy azonosítatlan gépjármű, vagy a 3. cikkben meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés következtében keletkezett.

feladata, hogy legalább a **9. cikk (1) bekezdésében említett** biztosítási kötelezettség **vagy – ha ez magasabb összeg – a tagállam által előírt garancia** mértékéig megtérítse azt a kárt, amely egy azonosítatlan gépjármű, vagy a 3. cikkben meghatározott biztosítási kötelezettségnek eleget nem tevő gépjármű által okozott anyagi kár vagy személyi sérülés következtében keletkezett, **ideértve azokat az eseteket is, amikor egy gépjárművet erőszakos bűncselekmény vagy terrorcselekmény elkövetése céljából fegyverként használnak.**”

Indokolás

Erre a módosításra azért van szükség, mert elválaszthatatlanul kapcsolódik a biztosítók fizetéseképtelensége vagy a biztosító együttműködésének hiánya esetén a károsult felek védelméről szóló 10a. cikk rendelkezéseéhez.

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

2009/103/EK irányelv

10a cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

10a. cikk

Károsult felek védelme a biztosító fizetéseképtelensége **vagy együttműködésének hiánya** esetén.

Módosítás

10a. cikk

Károsult felek védelme a biztosító fizetéseképtelensége esetén.

(-1) A tagállamok minden szükséges intézkedést meghoznak annak érdekében, hogy a károsult felek kártérítésre jogosultak legyenek legalább a 9. cikk (1) bekezdésében említett biztosítási kötelezettség mértékéig vagy – ha ez utóbbi magasabb összeg – a tagállam által előírt garancia mértékéig az olyan gépjármű által okozott személyi sérülés vagy anyagi kár esetén, amelynek biztosítójára az alábbi körülmények vonatkoznak:

(1) *A tagállamok létrehoznak vagy felhatalmaznak* egy szervezetet, hogy kártérítést nyújtson a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek **legalább a 9. cikk (1) bekezdésében** említett **biztosítási kötelezettség mértékéig az olyan gépjármű által okozott személyi sérülés vagy anyagi kár esetén, amelynek biztosítójára az alábbi körülmények vonatkoznak:**

- a) *a biztosító csődeljárás alatt áll;*
- b) *a biztosító a 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 268. cikkének d) pontjában meghatározott felszámolási eljárás alatt áll***;*
- c) *a biztosító vagy kárrendezési megbízottja nem adott indokolással ellátott választ a kárigényben hivatkozott körülményekre három hónapon belül azon időpontot követően, hogy a károsult a biztosítónak benyújtotta kárigényét.*

(2) *A károsultak nem nyújthatnak be kárigényt az (1) bekezdésben meghatározott szervezetnek, ha közvetlenül a biztosítónak nyújtottak be kárigényt, illetve közvetlenül a biztosítóval szemben indítottak peres eljárást, és e kártérítési, illetve peres eljárás még folyamatban van.*

(3) *Az (1) bekezdésben meghatározott szervezet két hónapon belül válaszol a kárigényre azon időpontot követően, hogy a károsult benyújtotta kártérítési igényét.*

a) *a biztosító csődeljárás alatt áll; vagy*

b) *a biztosító a 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* 268. cikkének d) pontjában meghatározott felszámolási eljárás alatt áll.*

(1) *Minden tagállam létrehoz vagy felhatalmaz* egy szervezetet, hogy kártérítést nyújtson a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek **az (-1) bekezdésben** említett **helyzetekben.**

(3) *A károsult kárigényét közvetlenül az (1) bekezdésben meghatározott szervezethez nyújthatja be. Ez a szervezet a károsult által kérésére nyújtott információk alapján a kártérítés megfizetésére vonatkozóan a károsult kárigénye benyújtásának dátumától számított három hónapon belül indokolással ellátott választ ad a károsultnak.*

Amennyiben kártérítés illeti meg a károsultat, az (1) bekezdésben említett szerv válasza közlésétől számított három hónapon belül teljes kártérítést nyújt a károsultnak, vagy – megállapodás szerinti időszakos kifizetések formájában nyújtott kártérítés esetén – megkezdí az ilyen jellegű kifizetéseket.

Ha a károsult kártérítési igényt nyújtott be egy olyan biztosítónak vagy annak kárrendezési megbízottjának, amelynél a kárigény benyújtása előtt vagy alatt az (-1) bekezdésben említett körülmények álltak elő, és a károsult még nem kapott indokolással ellátott választ e biztosítótól vagy kárrendezési megbízottjától, a károsult számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy kártérítési igényét az (1) bekezdésben említett szervezetnek újból benyújtsa.

(4) Ha a *károsult lakóhelye az (1) bekezdésben említett biztosító letelepedése szerinti* tagállamtól eltérő tagállamban *található*, az (1) bekezdésben említett szervezet, *amely kártérítésben részesítette a károsultat az annak lakóhelye szerinti tagállamban*, jogosult a kártérítésként kifizetett összeg megtérítését követelni azon tagállam (1) bekezdésben említett szervezetétől, ahol a *felelős fél kötvényét kiállító biztosító telephelye található*.

- (5) Az (1)–(4) bekezdés nem érinti:
- a) a tagállamoknak azt a jogát, hogy az (1) bekezdésben említett szervezet által fizetett kártérítést kiegészítő vagy nem kiegészítő jellegű kártérítésnek tekintsék;
 - b) a tagállamoknak azt a jogát, hogy ugyanazon balesetre vonatkozóan rendelkezzenek a kárigények rendezéséről:
 - i. az (1) bekezdésben említett szervezet;
 - ii. a balesetért felelősséget viselő személy, illetve személyek;
 - iii. a károsult kártalanítására kötelezett egyéb biztosítók, illetve

(4) Ha a *biztosító a 2009/138/EK irányelv 14. cikkének megfelelő felhatalmazását attól a* tagállamtól eltérő tagállamban *kapta, ahol* az (1) bekezdésben említett szervezet *illetékes, úgy ez a szervezet* jogosult a kártérítésként kifizetett összeg megtérítését követelni azon tagállam (1) bekezdésben említett szervezetétől, ahol a *biztosító a felhatalmazását megkapta*.

- (5) Az (-1)–(4) bekezdés nem érinti:
- a) a tagállamoknak azt a jogát, hogy az (1) bekezdésben említett szervezet által fizetett kártérítést kiegészítő vagy nem kiegészítő jellegű kártérítésnek tekintsék;
 - b) a tagállamoknak azt a jogát, hogy ugyanazon balesetre vonatkozóan rendelkezzenek a kárigények rendezéséről:
 - i. az (1) bekezdésben említett szervezet;
 - ii. a balesetért felelősséget viselő személy, illetve személyek;
 - iii. a károsult kártalanítására kötelezett egyéb biztosítók, illetve

társadalombiztosítási szervek között.

(6) A tagállamok nem engedhetik meg, hogy az (1) bekezdésben meghatározott szervezet a kár megtérítését bármilyen más, az ezen irányelvben előírtaktól eltérő feltételhez kösse, **így különösen** ahhoz, hogy a károsultnak bizonyítania kelljen, hogy a felelős fél képtelen vagy nem hajlandó fizetni.

(7) *A Bizottság felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a 28b. cikkben meghatározott eljárással összhangban abból a célból, hogy a megtérítésre vonatkozóan meghatározza a 10a. cikk alapján létrehozott vagy felhatalmazott szervezetek eljárásbeli feladatait és kötelezettségeit.*

társadalombiztosítási szervek között.

(6) A tagállamok nem engedhetik meg, hogy az (1) bekezdésben meghatározott szervezet a kár megtérítését bármilyen **csökkentéshez vagy** más, az ezen irányelvben előírtaktól eltérő feltételhez kösse. **A tagállamok különösen nem engedhetik meg, hogy az (1) bekezdésben meghatározott szervezet a kár megtérítését ahhoz kösse,** hogy a károsultnak bizonyítania kelljen, hogy a felelős fél **vagy a biztosító** képtelen vagy nem hajlandó fizetni.

(7) *Ez a cikk hatályba lép:*

a) miután a tagállamok által létrehozott vagy felhatalmazott, az (1) bekezdésben említett valamennyi szervezet egymással megállapodást kötött feladataik és kötelezettségeik, illetve a megtérítésre vonatkozó eljárások kérdésében;

b) a Bizottság által meghatározott időpontban, miután a tagállamokkal szorosán együttműködve megállapította, hogy az a) pontban említett megállapodás létrejött.”

(7a) A 20. cikk (1) bekezdésében említett károsultak az (-1) bekezdésben említett helyzetekben kárigénnyel fordulhatnak a 24. cikkben említett, lakhelyük szerinti tagállamban található kártérítési szervezethez.

(7b) A károsult közvetlenül a kártérítési szervezethez fordulhat kárigényével, amely – a kérésére a károsult által benyújtott információk alapján – a károsult kárigénye benyújtásának dátumától számított három hónapon belül

köteles indokolással ellátott választ adni a károsult részére.

A kárigény beérkezésekor a kártalanítási szervezet a következő személyeket vagy szervezeteket tájékoztatja a károsult kárigényének kézhezvételéről:

- a) a csőd eljárás vagy felszámolási eljárás alatt álló biztosítót;***
- b) az ilyen biztosítóhoz a 2009/138/EK irányelv 268. cikkének f) pontja szerint kinevezett felszámolót;***
- c) azon tagállam kártérítési szervezetét, ahol a baleset bekövetkezett; valamint***
- d) azon tagállam kártérítési szervezetét, ahol a biztosítót a 2009/138/EK irányelv 14. cikkének megfelelően felhatalmazták, amennyiben ez a tagállam nem egyezik meg azzal, ahol a baleset bekövetkezett.***

(7c) A (7b) bekezdésben említett információk kézhezvételekor a baleset bekövetkeztének helye szerinti tagállam kártérítési szervezete tájékoztatja a károsult lakhelye szerinti tagállam kártérítési szervezetét arra vonatkozóan, hogy az (1) bekezdésben említett szervezet által fizetett kártérítés kiegészítő jellegűnek tekintendő-e vagy sem. A károsult lakhelye szerinti tagállam kártérítési szervezetének ezt az információt figyelembe kell vennie a kártérítés során.

(7d) Az a kártérítési szervezet, amely kártérítésben részesítette a károsultat annak lakóhely szerinti tagállamában, jogosult a kártérítésként kifizetett összeg megtérítését kérni azon tagállam kártérítési szervezetétől, ahol a biztosítót a 2009/138/EK irányelv 14. cikkének megfelelően felhatalmazták.

(7e) Az utóbbi szervezetre átszállnak a károsultat az (1) bekezdésben említett, azon tagállamban létrehozott kártérítési szervezettel szemben megillető jogok, ahol

a biztosítót a 2009/138/EK irányelv 14. cikkének megfelelően felhatalmazták, amennyiben a károsult lakóhelye szerinti tagállam kártérítési szervezete kártérítést nyújtott személyi sérülés vagy anyagi kár esetén.

Valamennyi tagállam köteles elismerni a jogok bármely más tagállam által biztosított átszállását.

(7f) A kártérítési szervezetek közötti, a 24. cikk (3) bekezdésében említett megállapodásnak rendelkezéseket kell tartalmaznia a kártérítési szervezetek e cikkből következő megtérítésre vonatkozó funkcióival, kötelezettségeivel és eljárásaival kapcsolatban.

(7g) Az (7) bekezdés a) pontjában említett megállapodás hiányában, vagy a (7) bekezdés f) pontja szerinti megállapodás [e módosító irányelv hatálybalépését követő két év] -ig történő módosításának hiányában a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28b. cikkben említett eljárással összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyek meghatározzák az e cikk értelmében létrehozott vagy felhatalmazott szervezetek eljárási feladatait és eljárási kötelezettségeit a visszatérítés tekintetében, vagy módosítják a 24. cikk (3) bekezdés szerinti megállapodást, vagy szükség esetén mindkettőt megteszik.

** Az Európai Parlament és a Tanács 2009/138/EK irányelve (2009. november 25.) a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról (Szolvencia II.) (HL L 335., 2009.12.17., 1. o.).*

****Az Európai Parlament és a Tanács 2009/138/EK irányelve (2009. november 25.) a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról (Szolvencia II.) (HL L 335., 2009.12.17., 1. o.).*

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 a pont (új)

2009/103/EK irányelv

15 cikk

Hatályos szöveg

15. cikk

Gépjármű szállítása egyik tagállamból a másikba

(1) A **88/357/EGK** irányelv **2. cikke d)** pontjának **második francia bekezdésétől** eltérve, amikor egy gépjárművet egyik tagállamból egy másikba szállítanak, a rendeltetési tagállamot kell a kockázat helye szerinti tagállamnak tekinteni a gépjármű szállításának a vásárló általi elfogadásától kezdődően harmincnapos időtartamig, még akkor is, ha a gépjárművet a rendeltetési tagállamban hivatalosan nem vették nyilvántartásba.

(2) *Abban az esetben, ha a gépjármű az e cikk (1) bekezdésében említett időszak folyamán úgy volt részese egy balesetnek, hogy közben nem rendelkezett biztosítással, a rendeltetési tagállamnak a 10. cikk (1) bekezdésében említett szervezete felel a 9. cikkben meghatározott kártérítésért.*

Módosítás

(4a) *A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:*

„15. cikk

Gépjármű szállítása egyik tagállamból a másikba

(1) A **2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* 13. cikke 13. pontjának b) pontjától** eltérve, amikor egy gépjárművet egyik tagállamból egy másikba szállítanak, **vagy a bejegyzés helye szerinti tagállamot, vagy a** rendeltetési tagállamot kell a kockázat helye szerinti tagállamnak tekinteni a gépjármű szállításának a vásárló általi elfogadásától kezdődően harmincnapos időtartamig, még akkor is, ha a gépjárművet a rendeltetési tagállamban hivatalosan nem vették nyilvántartásba.

(2) *A tagállamok megteszik a szükséges lépéseket annak biztosítása érdekében, hogy a biztosítók értesítsék a jármű bejegyzése szerinti tagállam információs központját arról, hogy a kérdéses jármű használatára vonatkozóan biztosítási kötvényt állítottak ki.*

* *Az Európai Parlament és a Tanács 2009/138/EK irányelve (2009. november 25.) a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról (Szolvenca II.) (HL L 335., 2009.12.17., 1. o.).*

Indokolás

A szállított járművekről szóló 15. cikk azért jött létre, hogy megkönnyítse a fogyasztók számára, hogy egy másik tagállamban vásároljanak járművet anélkül, hogy az adott másik tagállamból származó biztosítót kellene keresniük. A gyakorlatban jelenleg azonban ez nem működik. A cikk törlése ugyanakkor csak megszüntetné a probléma megoldására irányuló korábbi próbálkozásokat, anélkül hogy alternatívát kínálna. E módosítás úgy szándékozik kezelni kérdést, hogy több lehetőséget biztosít arra, hogy a fogyasztók akár saját tagállamukban, akár a jármű értékesítése szerinti tagállamban köthessenek biztosítást. A fogyasztók így megfelelő megoldást találhatnak arra a korlátozott időre, amíg a járművet az egyik tagállamból a jármű tulajdonosának lakóhelye szerinti tagállamba szállítják.

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 b pont (új)

2009/103/EK irányelv

15 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) *A szöveg a következő cikkel egészül ki:*

„15a. cikk

Felelősség gépjármű által vontatott pótkocsit érintő baleset esetén

Olyan baleset esetén, amelyet gépjármű által vontatott pótkocsiból álló járműegyüttes okozott, a károsult részére a kártérítést a pótkocsit biztosító vállalkozás fedezi, amennyiben:

– a járművekre külön felelősségbiztosításokat kötöttek; valamint
– a pótkocsi azonosítható, az azt vontató gépjármű azonban nem.

Az ilyen esetben a károsult részére kártérítést fizető biztosító visszkeresettel fordulhat a vontató gépjárművet biztosító vállalkozáshoz, ha a nemzeti jog így rendelkezik.”

Indokolás

A rendszámtábla felismerése problémát jelenthet a tehergépkocsival vagy a pótkocsival felszerelt járművel történő baleset során, amikor a főjármű rendszáma nem látható jól hátulról. Ez olyan helyzetekhez vezethet, amelyekben lehetetlen azonosítani a vezetőt. A

kereskedelmi célú szállítás esetében gyakran előfordul, hogy a gépjárműnek más a tulajdonosa, mint az általa vontatott pótkocsinak, a gépjármű más ország nyilvántartásában szerepel, és egyéni, nem kapcsolódó biztosítási kötvények hatálya alá tartozik. Ezért a vontató gépjárművel és pótkocsival történő balesetek esetén, ha a vonatató gépjárműnek és a pótkocsinak különböző a biztosítója, a pótkocsi biztosítójának kell kártalanítania a károsultakat, amennyiben a vonatató gépjármű nem azonosítható. A pótkocsi biztosítója azonban visszeresetet nyújthat be a vonatató gépjármű biztosítójánál. E változtatás jobb védelmet biztosít a károsultak számára.

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

„A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók, **illetve** szervezetek a második albekezdésben említett más biztosító, illetve szervezet által kiállított kártörténeti igazolások figyelembevételére során nem különböztetik meg hátrányosan a kötvénytulajdonosokat nemzetiségük alapján, vagy kizárólag amiatt, hogy korábban másik tagállamban rendelkeztek lakóhellyel, illetve a biztosítási díjukra nem számítanak fel felárat.

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók **és** szervezetek a második albekezdésben említett más biztosító, illetve szervezet által kiállított kártörténeti igazolások figyelembevételére során nem különböztetik meg hátrányosan a kötvénytulajdonosokat nemzetiségük alapján, vagy kizárólag amiatt, hogy korábban másik tagállamban rendelkeztek lakóhellyel, illetve a biztosítási díjukra nem számítanak fel felárat.

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy ha egy biztosító a díjak megállapítása során figyelembe veszi a kártörténeti igazolásokat, akkor a más tagállamokban működő biztosítók által kiállított kártörténeti igazolásokat is a saját tagállamában működő biztosítók által

Módosítás

kiállítottakkal egyenlő módon figyelembe kell vennie, és a díjak kezelésével kapcsolatban a nemzeti jognak megfelelő minden jogszabályi követelményt alkalmaznia kell.

Indokolás

A biztosítók számára nem csak tilos a külföldiekkel vagy a hazatérő állampolgárokkal szembeni megkülönböztetés vagy a pótdíjak felszámítása, hanem az igazolásokat a saját tagállamukban kiadottakkal egyenlően kell kezelniük, és arra vonatkozóan minden olyan kedvezményt alkalmazniuk kell, amelyre egy egyébként azonos háttérű másik potenciális ügyfél jogosult lenne, valamint a tagállam törvényei által előírt kedvezményeket is. A „bonus-malus” rendszerekkel kapcsolatos nemzeti jogszabályok elfogadása kérdésének a tagállamok nemzeti hatáskörében kell maradnia. Az ilyen rendszerek nemzeti jellegűek, határokon átnyúló elemek nélkül, ezen túlmenően egyetlen területen belül mindenkire egyenlően kell őket alkalmazni.

Módosítás 39

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok biztosítják, hogy a biztosítók **közvéteszik** a kártörténeti igazolások biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

Módosítás

A biztosítók árképzési politikáinak sérelme nélkül, a tagállamok biztosítják, hogy a biztosítók **közvétegyék** a kártörténeti igazolások biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a **28a. cikk (2) bekezdésének** megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, **amelyekben meghatározza** a

Módosítás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a **28b. cikknek** megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a második **bekezdésben** említett kártörténeti

második *albekezdésben* említett kártörténeti igazolás *tartalmát* és *formáját*. Ezen igazolás *az alábbiak mindegyikére* vonatkozóan tartalmazza az információkat:

- a) a kártörténeti igazolást kiállító biztosító megnevezése;
- b) a kötvénytulajdonos személyazonossága;
- c) a biztosított *gépjármű*;
- d) a *biztosított gépjármű fedezetének időszaka*;
- e) a kártörténeti igazolás által érintett időszak alatt harmadik személy által támasztott kártérítési igények száma és *értéke*.

igazolás *tartalmának* és *formájának meghatározása céljából*. Ezen igazolás *minimálisan az alábbiakra* vonatkozóan tartalmazza az információkat:

- a) a kártörténeti igazolást kiállító biztosító megnevezése;
- b) a kötvénytulajdonos személyazonossága, *ideértve születési idejét, értesítési címét, valamint – adott esetben – vezetői engedélyének számát és keltét is*;
- c) a biztosított *jármű és annak járműazonosító száma*;
- d) a *gépjárműre kötött biztosítás kezdetének és megszűnésének napja*;
- e) a kártörténeti igazolás által érintett időszak alatt harmadik személy által támasztott kártérítési igények száma, *amelyekben a biztosított volt a vétkes fél, beleértve az egyes igények dátumát és jellegét – az anyagi kár vagy személyi sérülés vonatkozásában –, valamint annak feltüntetése, hogy az igényt lezárták-e vagy sem*.

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont
2009/103/EK irányelv
16 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt minden érintett érdekelttel konzultál, és törekszik az érdekelték közötti kölcsönös megállapodásra a kártörténeti igazolás tartalmát és formáját illetően.

Indokolás

Az igazolások csak akkor hasznosak, ha megfelelnek a céljuknak, és tartalmazzák azokat az információkat, amelyek a potenciális biztosítottak kockázatának megállapítása szempontjából

relevánsak. Annak felméréséhez, hogy mi minősül relevánsnak, a Bizottságnak a végrehajtási jogi aktusok elfogadása előtt konzultálnia kell az érdekeltekkel.

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 a pont (új)

2009/103/EK irányelv

16 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„16a. cikk

Ár-összehasonlító eszköz

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a fogyasztók ingyenesen hozzáférhessenek legalább egy független összehasonlító eszközhöz, amely lehetővé teszi számukra a 3. cikk hatálya alá tartozó kötelező biztosításokat nyújtó szolgáltatók általános árainak és díjainak összehasonlítását és értékelését a fogyasztók által nyújtott információk alapján.

(2) A kötelező biztosításokat nyújtó szolgáltatók az ilyen eszközhöz előírt minden információt átadnak az illetékes hatóságoknak, és gondoskodnak arról, hogy az információk pontosak legyenek, és az e pontossághoz szükséges időközönként frissüljenek. Egy ilyen eszköz a 3. cikk hatálya alá tartozó kötelező biztosításokon túl további gépjármű-biztosítási opciókat is tartalmazhat.

(3) Az összehasonlító eszköz:

a) működése szempontjából szolgáltatóktól független, azaz biztosítja, hogy a különböző szolgáltatók egyenlő súllyal szerepeljenek a keresési találatokban;

b) egyértelműen feltünteti az összehasonlító eszköz tulajdonosait és

üzemeltetőit;

c) az összehasonlítás alapjául egyértelmű, objektív kritériumokat határoz meg;

d) nyelvezete egyszerű és egyértelmű;

e) pontos és naprakész tájékoztatást nyújt, továbbá jelzi a legutóbbi frissítés időpontját;

f) minden kötelező biztosítást nyújtó és a releváns információkat rendelkezésre bocsátó szolgáltató számára nyitott, és széles körű, a piac jelentős részét lefedő ajánlatokat foglal magában, továbbá amennyiben a megadott információk nem adnak teljes képet a piacról, azt az eredmények megjelenítése előtt egyértelműen jelzi;

g) lehetővé teszi a helytelen információk hatékony bejelentését;

h) jelzi, hogy az árak a szolgáltatók által nyújtott tájékoztatáson alapulnak, és azok a biztosítókra nézve nem kötelező érvényűek.

(4) Az illetékes hatóságoknak a (3) bekezdés a)–h) pontjában megadott követelményeknek megfelelő összehasonlító eszközöket az eszközt rendelkezésre bocsátó szolgáltató kérésére tanúsítással kell ellátniuk.

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28b. cikkben említett eljárásnak megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, kiegészítve ezen irányelvet azáltal, hogy meghatározza az ilyen összehasonlító eszköz formáját és funkcióit, valamint a biztosítók által nyújtandó információk kategóriáit a biztosítási kötvények egyedi jellegének fényében.

(6) Egyéb uniós jogszabályok sérelme nélkül, és a 27. cikknek megfelelően a tagállamok rendelkezhetnek az olyan összehasonlító eszközök üzemeltetőire kiszabható büntetésekről – beleértve a pénzbüntetést –, amelyek félrevezetik a

fogyasztókat, vagy nem tüntetik fel egyértelműen tulajdonosi szerkezetüket, valamint azt, hogy részesülnek-e bármely biztosító által nyújtott juttatásban.”

Indokolás

Ahogy a legtöbb egyéb pénzügyi ágazat esetében, a fogyasztók egyre nagyobb arányban keresnek gépjármű-biztosítást is az interneten. Ez számos összehasonlító honlap megjelenését eredményezte, amelyek közül némelyik részrehajló, illetve félrevezetheti a fogyasztókat. A más európai jogszabályokban előírtaknak megfelelően minden tagállamnak törekednie kell arra, hogy legalább egy olyan honlappal rendelkezzen, amely lehetővé teszi az ajánlatok összehasonlítását. A tagállamoknak arra is képesnek kell lenniük, hogy szankcionálják azokat a honlapokat, amelyek nem tüntetik fel egyértelműen tulajdonosi szerkezetüket és a biztosítótársaságoktól kapott juttatásokat.

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 b pont (új)

2009/103/EK irányelv

18 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5b. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„18 a. cikk

Baleseti jelentésekhez való hozzáférés

A tagállamok biztosítják a károsultak azon jogát, hogy az illetékes hatóságoktól megfelelő időben kézhez kaphassák a baleseti jelentések egy példányát. A nemzeti jognak megfelelően, ha egy tagállam a teljes baleseti jelentés azonnali kiadásában akadályoztatva van, úgy a károsult részére a jelentés kivonatos változatát kell átadnia addig, amíg a teljes változat hozzáférhetővé nem válik. A szöveg rövidítését a feltétlenül szükséges részekre és az uniós vagy nemzeti jogszabályoknak való megfeleléshez szükséges mértékre kell korlátozni.”

Indokolás

Egy balesetet követően fontos, hogy a károsult hozzáférhessen a rendőrség baleseti

jelentéséhez. Jelenleg ez nem mindig valósul meg, és ezt a problémát a jelenlegi 26. cikk sem oldotta meg. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy a baleseti jelentést – vagy legalább annak rövidített változatát – a lehető leghamarabb hozzáférhetővé kell tenni annak érdekében, hogy a károsult kárigényét benyújthassa.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a c pont (új)

2009/103/EK irányelv

23 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5c. A 23. cikk a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„1a. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a biztosítókat kötelezzék az (1) bekezdés a) pontjában említett nyilvántartás által előírt minden szükséges információ biztosítására, beleértve az egy biztosító által kibocsátott kötvény által lefedett összes rendszámot. A tagállamoknak arra is kötelezniük kell a biztosítókat, hogy az információs központot tájékoztassák a kötvények érvénytelenné válásáról a kötvény érvényességi idejének végét, illetve a nyilvántartott jármű fedezetének más módon való megszűnését megelőzően.”;

Indokolás

A 23. cikk szerint a tagállamoknak nyilvántartást kell vezetniük az összes nyilvántartásba vett járműről és az ilyen járművekre vonatkozó biztosításokról. A biztosítótársaságok azonban nem kötelesek ezt az információt az információs központoknak bejelenteni. Előfordulhat, hogy ez az információ más kormányzati hatóságokon (pl. a gépjármű-nyilvántartási részlegeken) keresztül elérhető, de az is előfordulhat, hogy nem ez a helyzet. Ennél is fontosabb, hogy nem szükséges nyilatkozni arról, ha egy nyilvántartásba vett gépjármű esetében a biztosítás már nem érvényes. Nincs arra utaló jel, hogy a járművek tulajdonosai rendszeresen tájékoztatnák a hatóságokat arról, hogy lejár a biztosításuk. Ezért a biztosítótársaságoknak erről közvetlenül tájékoztatniuk kell a tagállamokat és a nemzeti információs központot.

Módosítás 45

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 c pont – b pont (új)

2009/103/EK irányelv

23 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) *a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:*

„(5a) A tagállamok gondoskodnak az (1) bekezdés a) pontjában említett nyilvántartás karbantartásáról és frissítéséről, valamint annak a gépjármű-nyilvántartási adatbázisokba való teljes körű integrálásáról és – az (EU) 2015/413 irányelv értelmében – a nemzeti kapcsolattartó pontok számára való elérhetővé tételéről.”;

Indokolás

A biztosítások ellenőrzése kizárólag akkor lehetséges, ha a járművek nyilvántartási és biztosítási információi a járműveket ellenőrző hatóságok rendelkezésére állnak. A 21. cikk értelmében már létezik ilyen adatbázis, azonban az adatbázis karbantartása, illetve a gépjármű-nyilvántartási adatok ellenőrei általi hozzáférés biztosítása tekintetében nem áll fenn kötelezettség. Ez a módosítás ezt a problémát kezeli.

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 c pont – c pont (új)

2009/103/EK irányelv

23 cikk – 6 bekezdés

Hatályos szöveg

Módosítás

c) *a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:*

(6) Az (1)–(5) bekezdésből származó személyes adatok kezelésének összhangban kell lennie a 95/46/EK irányelv alapján hozott nemzeti intézkedésekkel.

„(6) Az (1)–(5a) bekezdésből származó személyes adatok kezelésének összhangban kell lennie az (EU) 2016/679 rendelettel.”

Indokolás

A gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelv 2009-es felülvizsgálatának elfogadása óta az adatvédelmi irányelvet az általános adatvédelmi rendelet („GDPR”) váltotta fel, így a hivatkozást javítani kell.

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 d pont (új)

2009/103/EK irányelv

26 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5d. *A szöveg a következő 26a. cikkel egészül ki:*

„26a. cikk

Kártalanítási szervezetek

(1) *A tagállamoknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy a 10., 10a. és 24. cikkben említett kártérítési szervezetek igazgatása egyetlen olyan igazgatási egységként történjen, amely az ezen irányelv hatálya alá tartozó különböző kártérítési szervezetek minden funkcióját lefedi.*

(2) *Ha egy adott tagállam az ilyen szervezeteket nem egyetlen igazgatási egységként igazgatja, úgy erről és döntésének indokolásáról értesítenie kell a Bizottságot és a többi tagállamot.”*

Indokolás

Annak érdekében, hogy az igazgatási szervek, biztosítók és károsultak a lehető legegyszerűbben élhessenek a kárigényekkel kapcsolatban jogorvoslattal, a tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy egyetlen szervezetet hozzanak létre, amely az ezen irányelv hatálya alá tartozó különböző kártérítési szervezetek minden funkcióját lefedi. A tagállamokat fel kell hatalmazni arra, hogy másként döntsenek, azonban a Bizottságot tájékoztatniuk kell a döntésük alapjául szolgáló alapvető okokról.

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 e pont (új)

PE629.601v03-00

44/70

AD\1172900HU.docx

5e. *A szöveg a következő cikkel egészül ki:*

„26b. cikk

Elévülési idő

(1) *A tagállamok biztosítják, hogy a határokon átnyúló közúti közlekedési balesetek során keletkező személyi sérülésekkel és vagyoni kárral kapcsolatos kártérítéssel összefüggő, a 19. cikkben és a 20. cikk (2) bekezdésében említett intézkedésekre legalább négy éves elévülési idő legyen alkalmazandó. Az elévülési időt attól a naptól számítják, amelyen a kárigénylő tudomást szerzett – vagy alapos okkal feltételezhető, hogy tudomást kellett szereznie – a sérülés, veszteség vagy kár mértékéről, annak okáról és a felelős személy és a polgári jogi felelősségét fedező biztosító vagy a kártérítés nyújtásáért felelős kárrendezési megbízott vagy kártérítési szervezet kilétéről, amelyhez a kártérítési igényt be kell nyújtani.*

(2) *A tagállamok biztosítják, hogy amennyiben a kártérítési igénnyel kapcsolatban alkalmazandó nemzeti jog négy évnél hosszabb elévülési időt határoz meg, ezt a hosszabb elévülési időt kelljen alkalmazni.*

(3) *A tagállamok naprakész információkkal látják el a Bizottságot a közlekedési balesetek által okozott károkra vonatkozó nemzeti elévülési szabályaikról. A Bizottság az Unió valamennyi hivatalos nyelvén nyilvánosan elérhetővé és hozzáférhetővé teszi a tagállamok által közölt ezen általános információk összefoglalóit.”*

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 5 f pont (új)
2009/103/EK irányelv
26 c cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5f. *A szöveg a következő cikkel egészül ki:*

„26c. cikk

Az elévülés felfüggesztése

(1) *A tagállamok biztosítják, hogy a 26a. cikkben meghatározott elévülést felfüggeszék arra az időre, amely azzal veszi kezdetét, hogy a kárigénylő benyújtja kártérítési igényét*

a) *a balesetet okozó személy biztosítójához vagy annak a 21. és 22. cikkben említett kárrendezési megbízottjához; vagy*

b) *a 24. és 25. cikkben említett kártérítési szervezethez, és azzal zárul, hogy a követelés címzettje elutasítja a kárigényt.*

(2) *Amennyiben az elévülési idő fennmaradó része, miután véget ért a felfüggesztési idő, kevesebb mint hat hónap, a tagállamok biztosítják, hogy a kárigénylőnek legalább további hat hónap álljon rendelkezésére arra, hogy bírósági eljárást indítson.*

(3) *A tagállamok biztosítják, hogy ha valamely időtartam szombaton, vasárnap vagy valamely hivatalos ünnepnapon jár le, az a rákövetkező munkanap végéig meghosszabbodjon.”*

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 5 g pont (új)
2009/103/EK irányelv
26 d cikk (új)

5g. *A szöveg a következő cikkel egészül ki:*

„26d. cikk

Határidő-számítás

A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelvben foglalt bármely időtartam kiszámítása a következőképpen történjen:

- a) az időtartam számítása az érintett esemény bekövetkeztenek napját követő nappal kezdődik;***
- b) ha egy időtartamot években határoznak meg, az a megfelelő rákövetkező év azonos nevű hónapjában és azonos számú napján jár le, mint amely hónapban és napon az említett esemény bekövetkezett. Ha a megfelelő rákövetkező hónapnak nincs azonos számú napja, az időtartam az adott hónap utolsó napján jár le;***
- c) az időtartamok a bírósági szünetek idejére nem függesztődnek fel.”***

Módosítás 51

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2009/103/EK irányelv

28a. cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

28a. cikk

törölve

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját a 2004/9/EK bizottsági határozat alapján létrehozott európai biztosítási és foglalkoztatóinyugdíj-bizottság segíti*.Az említett bizottságot a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében vett bizottságnak kell tekinteni*****.***

(2) Az e bekezdésre történő

hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

Módosítás 52

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2009/103/EK irányelv

28 b cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A **Bizottság** a **30. cikkben** említett **dátumtól kezdődően** határozatlan időre **szóló felhatalmazást kap** a **9. cikk (2)** bekezdésében és **10a. cikk (7)** bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

Módosítás

(2) A **Bizottságnak** a **9. cikk (2) bekezdésében** említett, **felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása** határozatlan időre **szól ...[az ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/től kezdődő hatállyal. A Bizottságnak a 10a. cikk (7g) bekezdésében, a 16. cikk (5) bekezdésében és a 16a. cikk (5) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása [ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/-től számított ötéves időtartamra szól.**

Módosítás 53

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2009/103/EK irányelv

28 b cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A **9. cikk (2) bekezdése és 10a. cikk (7) bekezdése** értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő **két** hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a

Módosítás

(5) A **9. cikk (2) bekezdése, a 10a. cikk (7g) bekezdése, a 16. cikk (5) bekezdése és a 16a. cikk (5) bekezdése** értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő **három** hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament,

Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

Módosítás 54

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2009/103/EK irányelv

28 c cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

28c. cikk

Értékelés

El kell végezni ezen irányelv ***értékelését legkésőbb annak átültetése időpontjától számított hét*** éven belül. A Bizottság ***az értékelés következtetéseit saját észrevételeivel együtt*** az Európai ***Parlament, a Tanács, valamint*** az Európai Gazdasági és Szociális ***Bizottság elé tárja.***

Módosítás

28c. cikk

Értékelés ***és felülvizsgálat***

Legkésőbb az ezen irányelv átültetését követő öt éven belül a Bizottság ***jelentést nyújt be*** az Európai ***Parlamentnek, a Tanácsnak és*** az Európai Gazdasági és Szociális ***Bizottságnak, amelyben értékeli ezen irányelv végrehajtását, különös tekintettel az alábbiakra:***

a) ***ezen irányelv alkalmazása a technológiai fejlődés fényében, különös tekintettel az önvezető és részben önvezető járművekre;***

b) ***ezen irányelv hatályának megfelelése, figyelembe véve a különböző gépjárművek által okozott baleseti kockázatokat a várható piaci változásokra tekintettel, különösen a 168/2013/EU rendelet 2. cikke (2) bekezdése h), i), j) és k) pontjában említett kategóriába tartozó, nagy sebességű, könnyű gépjárművek – például az elektromos kerékpárok, a segway-ek vagy az elektromos rollerek – esetében, valamint azt, hogy az irányelvben foglalt felelősségbiztosítási rendszer várhatóan kielégíti-e a jövőbeli igényeket;***

c) ***a biztosítási vállalkozások ösztönzése arra, hogy a biztosítási szerződéseik tartalmazzanak bonus-malus***

rendszer, amelyben a biztosítási díjakat befolyásolja a kötvénytulajdonosok kártörténeti kimutatása, többek között a károkozás nélküli közlekedést jutalmazó kedvezmények révén.

Az említett jelentéshez a Bizottságnak csatolnia kell észrevételeit és adott esetben jogalkotási javaslatát is.

INDOKOLÁS

A Bizottság által benyújtott javaslat célja a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelv (2009/103/EK) módosítása öt területen: i. a biztosító fizetéseképtelensége; ii. kártörténet; iii. a biztosítás nélküli gépjárművezetéshez kapcsolódó kockázatok; iv. a biztosítási fedezet legkisebb összege; valamint v. az irányelv hatálya. Az előadó egyetért azzal, hogy a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelv összességében továbbra is megfelel céljának, egyes területeken azonban fejlesztésre szorul.

Az irányelv hatályát illetően – amely vélhetően a javaslat legvitatottabb pontjának tekinthető – az előadó megjegyzi, hogy a Bíróság ítéleteit (a Vnuk C-162/13, Rodrigues de Andrade C-514/16 és Torreiro C-334/16. sz. esetekben) követően a tagállamok körében bizonyos zavar volt megfigyelhető arra vonatkozóan, hogy mely járművek tartoznak az irányelv hatálya alá. Ez különösen az olyan járműveket érinti, mint az elektromos kerékpárok, a segway-ek vagy az elektromos rollerek, illetve például a motorsportban használt járművek. Az előadó úgy véli, hogy elvben az irányelv hatályának nem kellene kiterjednie az ilyen járművekre, mivel a gépjármű-biztosításra vonatkozó követelmény akadályozhatná például az elektromos kerékpárok elterjedését, illetve szükségtelen mértékben megnövelné minden jármű biztosítási díját.

Az előadó ezért azt javasolja, hogy kizárólag a típusjóváahagyási kötelezettség alá eső járművek tartozzanak az irányelv hatálya alá. Ugyanakkor a tagállamoknak lehetőséget kell adni arra, hogy más járművekre vonatkozóan is kötelező biztosítási kötelezettséget írjanak elő, ha azt szükségesnek tartják. A „gépjárműhasználat” meghatározását illetően az előadó fontosnak tartja annak tisztázását, hogy ez a jármű forgalomban való, mind köz-, mind magánutakon történő használatát magába foglalja, viszont nem vonatkozik azokra az esetekre, ahol a járművet kizárólag a nyilvánosság előtt elzárt területen használják. Ha azonban egy mind elzárt területen, mind pedig forgalomban használt, és így gépjármű-biztosítási kötelezettség alá eső jármű egy elzárt területen bekövetkező balesetben érintett, úgy a jármű biztosítója a károsultak felé továbbra is felelősséggel tartozik.

Másodszor, az előadó úgy véli, hogy a biztosítások ellenőrzésére vonatkozó intézkedések (4. cikk) továbbra is túlságosan általánosan fogalmazzak azon eljárásokra vonatkozóan, amelyeknek megfelelően egy tagállami hatóság ellenőrizheti, hogy egy másik tagállamban regisztrált jármű rendelkezik-e biztosítással. Az előadó rámutat arra, hogy már létezik egy elérhető szoftveralkalmazás, az Eucaris (Európai Gépjármű és Vezetői Engedély Információs Rendszer), amely lehetővé teszi a meghatározott gépjármű-nyilvántartási adatok tagállamok közötti gyors, biztonságos és bizalmas cseréjét. Ez az alkalmazás egyebek közt határokon átnyúló információcseréhez használatos az (EU) 2015/413 irányelv hatálya alá tartozó közlekedésbiztonságot veszélyeztető közlekedési jogsértések vonatkozásában. Helyénvaló ezért, hogy az Eucaris alkalmazást használják annak ellenőrzéséhez is, hogy egy másik tagállamban regisztrált jármű rendelkezik-e kötelező gépjármű-biztosítással. Természetesen szükség van az általános adatvédelmi rendeletnek megfelelő adatvédelmi óvintézkedésekre, különösen az adatok megőrzésének vonatkozásában.

A biztosítók fizetéseképtelenségét illetően (új 10a. cikk) az előadó aggályosnak tartja azt a rendelkezést ((2) bekezdés), amelynek értelmében a károsultak nem nyújthatnak be kárigényt kártérítési szervezethez, ha a fizetéseképtelen biztosító ellen jogi eljárást kezdeményeztek, és ez az eljárás még folyamatban van. Az előadó véleménye szerint ez a megkötés nem

megalapozott, és túlzott negatív hatással jár a károsultra nézve, különösen azt figyelembe véve, hogy a biztosítók ellen indított eljárások milyen sokáig elhúzódhatnak.

Ezenkívül az irányelv magába foglalja a szállított járművekről szóló 15. cikket is, amely a szakemberek véleménye szerint nem tükrözi a mindennapi valóságot. Az előadó ezért szükségesnek tartja e cikk módosítását annak érdekében, hogy a fogyasztók választhassanak aközött, hogy a biztosítást a saját lakóhelye szerinti tagállamban (a rendeltetési tagállamban) vagy a jármű eladásának helye szerinti tagállamban kössék meg. Ez megoldást jelentene a tagállamok közötti szállítás korlátozott idejére, a járműnek a tulajdonos lakóhelye szerinti tagállamban való regisztrációjáig.

Az előadó javasolja továbbá annak a speciális felelősségbiztosítási helyzetnek a kezelését is, amelyet a gépjármű által vontatott pótkocsit érintő balesetek jelentenek (új 15a. cikk). Az ilyen (ráfutásos) balesetek esetében a fő jármű rendszáma gyakran nem látható. Előfordulhat továbbá, hogy az pótkocsikat és a vontató járműveket más-más tulajdonos nevéen regisztrálták, különböző biztosítással rendelkeznek, vagy akár más-más tagállamban regisztrálták azokat. Abban az esetben, ha a vontató jármű nem azonosítható, a károsultat a pótkocsi biztosítójának kellene kártalanítania, aki ezt követően visszkeresettel élhet a vontató jármű biztosítójával szemben.

A kártörténettel kapcsolatban az előadó igyekszik tisztázni, hogy a biztosítóknak elvben a más tagállamban kibocsátott kártörténeti igazolásokat a saját tagállamukban kibocsátottakkal egyenlőként kellene kezelniük a díjak megállapítása céljából, és arra vonatkozóan minden olyan kedvezményt alkalmazniuk kellene, amely egy azonos körülményekkel rendelkező másik ügyfelet megilletne, illetve amelyet a tagállam törvényei előírnak. Bizonyos új rendelkezéseket is bevezettek a kártörténeti igazolásokba foglalandó információkra vonatkozóan. Az új szöveg továbbá rendelkezik egy független ár-összehasonlító eszközről is, amely révén a fogyasztók összehasonlíthatják a kötelező biztosításokat kínáló szolgáltatók árait.

Annak érdekében, hogy a károsult felek kártérítési igényt nyújthassanak be, az irányelv a tagállamokat információs központok létrehozására kötelezi (23. cikk), amelyek egyebek közt területi alapon nyilvántartják a gépjárművek rendszámát, valamint a járművek használatára vonatkozó biztosítási kötvények számát. Az előadó azonban aggodalommal jegyzi meg, hogy jelenleg a biztosítókat nem kötelezik arra, hogy az információs központokat tájékoztassák a regisztrált járművek biztosításának lejártáról, ami esetlegesen azt eredményezheti, hogy a nyilvántartásban helytelen adatok szerepelnek. Ezért a nyilvántartást folyamatosan frissíteni kell, és azt teljes körűen integrálni kell a gépjármű-nyilvántartási adatbázisokba az azokban tárolt információk pontosságának maximalizálása érdekében.

A gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelv szintén felsorol több kártérítési szervezetet, amelyek feladatai eltérnek attól függően, hogy a baleset magában foglal-e határokon átnyúló elemet (20–26. cikk) vagy sem (10. és új 10a. cikk). Az előadó úgy véli, hogy ezt a rendszert a közigazgatási hatóságok, a biztosítók és a jogorvoslással élő károsult felek érdekében egyszerűsíteni kell, és az ilyen szervezeteket egyetlen igazgatási egységként kell igazgatni, amely a különböző kártérítési szervezetek minden funkcióját lefedi. Ha egy tagállam úgy dönt, hogy az ilyen szervezeteket különálló egységekként igazgatja, úgy erről és döntésének indoklásáról értesítenie kell a Bizottságot és a többi tagállamot.

Az előadó megjegyzi továbbá, hogy 2009 óta – amikor öt korábbi irányelvet egységes keretbe

foglaltak – a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelv jelenleg mind a „sérült”, mind pedig a „károsult” kifejezést tartalmazza, míg az irányelv csak az utóbbit definiálja. A „károsult” kifejezés értelmezése szerint mind a közvetlen, mind pedig a közvetett károsultakat (pl. halálos baleset esetében az áldozat családtagjait) magában foglalja. Helyénvaló tehát kiigazítani a megfogalmazást és „károsultakra” utalni a szöveg minden rendelkezésében.

Végezetül az előadó fontosnak véli egy felülvizsgálati záradék beillesztését annak érdekében, hogy az irányelv átültetésének napjától számított legfeljebb öt éven belül megvizsgálják, hogy az irányelv továbbra is megfelel-e céljának, különösen az önvezető és részben önvezető járművekkel kapcsolatos technológiai fejlődés fényében. Az értékeléshez szükséges esetben jogalkotási javaslatot is csatolni kell.

Összefoglalva, az előadó úgy véli, hogy a fentebb említett elemek kezelik a Bizottság javaslatának és a gépjármű-felelősségbiztosításról szóló irányelvnek a vonatkozó javítandó pontjait, hogy ezáltal magas fokú védelmet biztosíthasson a gépjárműbalesetek sérültjei számára, valamint lehetővé tegye a gépjárművek tagállamok közötti szabad mozgását.

20.12.2018

VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság részére

a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

A vélemény előadója: Joëlle Bergeron

RÖVID INDOKOLÁS

Az első uniós gépjármű-biztosítási irányelv 1972-re nyúlik vissza. Azóta ezt az irányelvet öt további irányelv erősítette meg és egészítette ki, és ezeket a 2009/103/EK irányelv foglalta egységes szerkezetbe.

A 2016. évi munkaprogramjában a Bizottság bejelentette az utóbbi irányelv értékelését. Ezen értékelés alapján úgy tűnik, hogy számos módosítás és kiigazítás szükséges az irányelv elsődleges célja, nevezetesen a határokon átnyúló közlekedési balesetek károsultjainak védelme érdekében. Öt új pont emelhető ki. A biztosító fizetéseképtelenségének esete, a kártörténeti igazolások elismerése, a biztosítás ellenőrzése a biztosítás nélküli gépjárművezetés elleni fellépéshez, a biztosítási fedezet legkisebb összegeinek harmonizációja, és az irányelv hatálya.

Az előadó úgy véli, hogy az irányelvre irányuló javaslat az elvárásoknak megfelelő védelmet biztosít a lakóhely szerinti uniós tagállamon kívüli tagállamban bekövetkezett balesetek károsultjainak, illetve egy másik tagállam gépjárművezetője által okozott baleset hazai károsultjainak.

Mivel egyre gyakrabban fordul elő a biztosítók fizetéseképtelensége, különösen határokon átnyúló kontextusban, és mivel a kárrendezési eljárások egyes uniós országokban olykor hosszúak és összetettek, az előadó szerint előrelépést jelent az, hogy lehetséges a kártalanítás károsultak javára való gyors és megfelelő átutalása. A javaslat szerint minden tagállamban létrejön a nemzeti biztosítók által finanszírozott kártérítési alap, amely szükség esetén a fizetéseképtelen biztosítók helyébe lép. A határokon átnyúló helyzetekben a károsult számára közvetlenül annak az államnak az állami alapja fizeti a kártalanítást, ahol a baleset történt, majd a fizetéseképtelenné vált biztosító állami kártalanítási alapja megtéríti az összeget a

baleset helye szerinti állami alapnak. Mivel számos tagállamban már létezik a garanciaalapok rendszere, az előadó szerint tényleges előrelépést jelent az ilyen rendszerek önkéntes megállapodások formájában valamennyi tagállamra történő kiterjesztése.

A bizottsági tervezet azt is előírja, hogy a biztosítók az EU-ban kiállított összes kártörténeti igazolást ugyanúgy kezeljék. Az előadó helyesli a Bizottság módszerét, vagyis a kártörténeti igazolás harmonizációját és ezzel egyidejűleg ezen igazolások azonos kezelésének előírását, a kötvénytulajdonos származása szerinti tagállamtól függetlenül. Ez az intézkedés hozzájárul a biztosítottak közötti nagyobb egyenlőséghez azáltal, hogy a biztosítók ugyanazt a bánásmódot alkalmazzák az Európában kibocsátott valamennyi kártörténeti igazolást illetően. A cél az, hogy kevesebb legyen a csalás a kártörténeti igazolásokhoz kapcsolódóan, és fokozni lehessen az átláthatóságot a kártörténeti igazolások hitelesítése révén.

A biztosítási ellenőrzések tekintetében az előadó úgy véli, hogy alapvető fontosságú ezek jelenlegi tilalmának korlátozása, valamint annak lehetővé tétele, hogy a tagállamok önkéntes alapon végezzenek nem zavaró ellenőrzéseket. Az ellenőrzések abban az esetben minősülnek nem zavaró ellenőrzéseknek, ha az alkalmazott technikák nem kényszerítik megállásra a járműveket, nem diszkriminatívak, szükségesek és arányosak. Az előadó jó kezdeményezésnek tartja, hogy biztosítják a tagállamok számára a lehetőséget a digitális rendszámfelismerő eszközök használatára. Ösztönözni kell a biztosítás nélküli gépjárművezetés jelenségének visszaszorítására irányuló új rendelkezéseket.

Az irányelvjavaslat azt is előírja, hogy anyagi kár vagy személyi sérülés esetére garantáljanak egy minimális biztosítási fedezetet, függetlenül az érintett jármű kategóriájától. Az előadó teljes mértékben támogatja ezt az új rendelkezést, mivel az államok meghaladhatják ezeket a minimális összegeket, és mivel nem a biztosítási árak harmonizálásáról van szó, hiszen nem lenne megvalósítható a különböző uniós tagállamok között fennálló gazdasági egyenlőtlenségek fényében.

Végül, ami az irányelv hatályát illeti, az előadó támogatja a Bizottság azon szándékát, hogy jogszabályba foglalja a Bíróság ítélezési gyakorlatát a „gépjárműhasználat” fogalmának meghatározása révén. Úgy véli azonban, hogy a javasolt meghatározás még mindig túlságosan korlátozó, és számos olyan járművet kizárhat, amelyeket nem „rendeltetése szerint használnak szállítási eszközként”, ám okozhatnak személyi sérülést vagy anyagi kárt. Az előadó úgy véli, hogy a jármű szűk értelemben vett szállítási tevékenysége nem lehet meghatározó tényező ezen irányelv alkalmazása során. Például a határokon átnyúló tevékenységben alkalmazott építőipari járművek is okozhatnak baleseteket. Az előadó úgy véli, hogy a balesetek áldozatainak maximális védelme érdekében a lehető legszélesebb értelemben kell meghatározni a gépjárműhasználat fogalmát. Erre a pontra vonatkozóan az előadó módosító indítványt terjeszt elő.

MÓDOSÍTÁSOK

A Jogi Bizottság felkéri a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat

1 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak vagy egy baleset esetleges károsultjai. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az az Unióban a nem életbiztosítási piac fontos szegmensét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás hatással van a személyek, áruk és járművek szabad mozgására is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat

2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság elvégezte a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ működésének értékelését, beleértve annak eredményességét, hatékonyságát és más uniós szakpolitikákkal való összhangját. Az értékelés megállapította, hogy a 2009/103/EK irányelv összességében jól működik és a legtöbb aspektusa tekintetében nem szorul módosításra. Ugyanakkor négy olyan terület került meghatározásra, ahol a célzott módosítások indokoltak lehetnek: a biztosító fizetéseképtelensége esetén a balesetek károsultjainak nyújtott kártérítés, a biztosítási fedezet kötelező legkisebb összegei, a gépjárművek biztosításának tagállamok általi ellenőrzése, és a

Módosítás

(1) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak vagy egy baleset esetleges károsultjai. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az az Unióban a nem életbiztosítási piac fontos szegmensét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás **jelentős** hatással van a személyek, áruk és járművek szabad mozgására, **és ennek következtében a belső piacra és a schengeni térségre** is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak új biztosító általi felhasználása.

kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak új biztosító általi felhasználása. **Egy kötelező „bonus-malus” rendszert is be kell vezetni a biztosítási díjak kiszámításához a biztosítók által kiállított kártörténeti igazolások alapján. Ez a rendszer ösztönözné a biztonságos vezetést, és így biztonságosabbá tenné a közúti közlekedést. Egyben igazságosabb biztosítási díjakat eredményezne a fogyasztók számára.**

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (HL L 263., 2009.10.7., 11. o.).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (HL L 263., 2009.10.7., 11. o.).

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 3 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata értelmében alapvetően, hogy minden meglévő vagy új gépjármű a 2009/103/EK irányelv hatálya alá tartozik. Ugyanakkor az új típusú járművek, például az elektromos kerékpárok, elektromos rollerek és segway-ek esetében ez nem tűnik feltétlenül szükségesnek. Ezek a járművek sokkal kisebbek és a maximális sebességük alacsonyabb, ezért potenciálisan kisebb kárt/sérülést okozhatnak. A kötelező biztosítás differenciálatlan alkalmazása aránytalannak tűnik, különös tekintettel arra, hogy elő kell mozdítani az új, alternatív közlekedési módok fejlesztését, amelyek kevesebb közutat foglalnak el és környezetbarátabbak. Az irányelvnek ezért csak azokra a járművekre kell vonatkoznia, amelyeknek az uniós szabályozás szerint a jóváhagyás

feltételeként meg kell felelniük biztonsági követelményeknek. Természetesen az ilyen járművek használata esetén is előfordulhatnak balesetek, ezért a tagállamok szabadon fogadhatnak el vagy tarthatnak fenn olyan nemzeti szintű szabályokat, amelyek a típusjóváhagyás hatálya alá nem tartozó járművek esetében is előírják a felelősségbiztosítást. A jelen irányelv a közúti balesetek áldozatainak magas szintű védelmével és a személyek és járművek Unión belüli szabad mozgásának elősegítésével kapcsolatos általános célkitűzések elérésére törekedve hozzájárul majd az egységes gépjármű-biztosítási piacba vetett bizalom erősítéséhez azzal, hogy növeli a jogbiztonságot a gépjármű-biztosításoknak a szolgáltatásnyújtás szabadsága szerinti, határokon átnyúló értékesítése vonatkozásában, ugyanakkor pedig csökkenti az áldozatok kártérítésének folyamata során esetlegesen felmerülő kockázatokat.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 3 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) Az irányelv megfelelő egyensúlyt teremt a közérdek, illetve a közigazgatási szervekre, a biztosítókra és a biztosítottakra háruló potenciális költségek között, hogy biztosítsa a javasolt intézkedések költséghatékonyságát.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A tagállamoknak jelenleg

(4) A tagállamoknak jelenleg

tartózkodniuk kell olyan gépjárművek biztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzemeltetési helye egy másik tagállam területén található, vagy amelyek szokásos üzemeltetési helye harmadik országban található, és amelyek egy másik tagállam területéről lépnek a területükre. Az új technológiai fejlesztések lehetővé teszik a járművek biztosításának ellenőrzését a járművek megállítása nélkül, így nem akadályozzák a személyek szabad mozgását. Ezért csak abban az esetben célszerű lehetővé tenni a járművek biztosításának ellenőrzését, ha az megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi és nem szükséges hozzá a jármű megállítása.

tartózkodnak olyan gépjárművek biztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzemeltetési helye egy másik tagállam területén található, vagy amelyek szokásos üzemeltetési helye harmadik országban található, és amelyek egy másik tagállam területéről lépnek a területükre. Az új technológiai fejlesztések, **például a rendszámfelismerő technológia** lehetővé teszik a járművek biztosításának **diszkrét** ellenőrzését a járművek megállítása nélkül, így nem akadályozzák a személyek szabad mozgását. Ezért csak abban az esetben célszerű lehetővé tenni a járművek biztosításának ellenőrzését, ha az megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi és nem szükséges hozzá a jármű megállítása, **és ha garantálják az érintett személyek jogait, szabadságait és jogos érdekeit.**

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 4 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A biztosítás nélküli gépjárművezetés és a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással nem rendelkező gépjárművek közlekedése egyre nagyobb probléma az Unión belül. Az EU egészén belül a 2011. évre vonatkozó kárigények becsült költsége 870 millió EUR. Hangsúlyozni kell, hogy a biztosítás nélküli gépjárművezetés negatív hatással van az érdekelt felek széles körére, ideértve a balesetek károsultjait, a biztosítókat, garanciaalapokat és a gépjármű-felelősségbiztosítási kötvénytulajdonosokat.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat

7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A közlekedési balesetek károsultjainak eredményes és hatékony védelméhez szükséges, hogy a károsultak az általuk elszenvedett személyi sérülések, illetve anyagi károk esetén minden esetben kártérítésben részesüljenek, tekintet nélkül arra, hogy a felelős fél biztosítója fizetőképes vagy sem. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk vagy ki kell jelölniük egy szervezetet, amely elsődleges kártérítést nyújt a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek, és jogosult a felelős fél járművének biztosítási kötvényét kiállító biztosító letelepedése szerinti tagállam ugyanezen célból létrehozott vagy kijelölt szervezetétől követelni a kártérítés megtérítését. A párhuzamos kárigények benyújtásának elkerülése érdekében azonban a közlekedési balesetek károsultjainak nem engedélyezhető a kártérítési igény ezen szervezettel szembeni követelése, ha már benyújtották kárigényüket, vagy peres eljárást kezdeményeztek az érintett biztosítóval szemben, és a kárigény még elbírálás alatt áll, illetve a peres eljárás még folyamatban van.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat

8 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Lehetővé kell tenni a biztosítókkal új biztosítási szerződést kötni szándékozó kötvénytulajdonosok korábbi kártörténeteinek könnyű hitelesítését, hogy az új biztosítási szerződések megkötése során elősegítsék e kártörténetek elismerését. A kártörténeti igazolások

Módosítás

(7) A közlekedési balesetek károsultjainak eredményes és hatékony védelméhez szükséges, hogy a károsultak az általuk elszenvedett személyi sérülések, illetve anyagi károk esetén minden esetben kártérítésben részesüljenek, tekintet nélkül arra, hogy a felelős fél biztosítója fizetőképes vagy sem. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk vagy ki kell jelölniük egy szervezetet, amely **késedelem nélkül** elsődleges kártérítést nyújt a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek, és jogosult a felelős fél járművének biztosítási kötvényét kiállító biztosító letelepedése szerinti tagállam ugyanezen célból létrehozott vagy kijelölt szervezetétől követelni a kártérítés megtérítését. A párhuzamos kárigények benyújtásának elkerülése érdekében azonban a közlekedési balesetek károsultjainak nem engedélyezhető a kártérítési igény ezen szervezettel szembeni követelése, ha már benyújtották kárigényüket, vagy peres eljárást kezdeményeztek az érintett biztosítóval szemben, és a kárigény még elbírálás alatt áll, illetve a peres eljárás még folyamatban van.

ellenőrzésének és hitelesítésének egyszerűsítése érdekében fontos, hogy e kártörténeti igazolások tartalma és formátuma azonos legyen az összes tagállamban. Ezenfelül, **ha** a biztosítók a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak megállapításánál figyelembe veszik a **kártörténetet**, nem tehetnek különbséget a nemzetiség alapján, illetve kizárólag a kötvénytulajdonos korábbi lakóhelye szerinti tagállam alapján. Ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék a kártörténeti igazolások biztosítók általi kezelési módját, a biztosítóknak közzé kell tenniük a kártörténet biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

ellenőrzésének és hitelesítésének egyszerűsítése érdekében fontos, hogy e kártörténeti igazolások tartalma és formátuma azonos legyen az összes tagállamban. Ezenfelül, a biztosítók a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak megállapításánál **kötelező „bonus-malus” rendszert alkalmaznak. E célból** figyelembe veszik a **kártörténeti igazolásokat**. Nem tehetnek különbséget a nemzetiség alapján, illetve kizárólag a kötvénytulajdonos korábbi lakóhelye szerinti tagállam alapján. Ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék a kártörténeti igazolások biztosítók általi kezelési módját, a biztosítóknak közzé kell tenniük a kártörténet biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 11 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) Az irányelv működésének értékelése részeként az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie az irányelv alkalmazását, tekintettel a károsultak számára, a határokon átnyúló fizetésképtelenségi ügyek miatti fizetési késedelmekből származó fennálló követelések összegére, a biztosítási fedezet tagállamokban alkalmazott legkisebb összegére, a határokon átnyúló forgalomhoz kapcsolódóan a biztosítás nélküli gépjárművezetés miatt felmerülő követelések összegére és a kártörténeti igazolásokkal kapcsolatos panaszok számára.

Módosítás

(11) Az irányelv működésének értékelése részeként az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie az irányelv alkalmazását, tekintettel a károsultak számára, a határokon átnyúló fizetésképtelenségi ügyek miatti fizetési késedelmekből származó fennálló követelések összegére, a biztosítási fedezet tagállamokban alkalmazott legkisebb összegére, a határokon átnyúló forgalomhoz kapcsolódóan a biztosítás nélküli gépjárművezetés miatt felmerülő követelések összegére és a kártörténeti igazolásokkal kapcsolatos panaszok számára. ***A 2009/103/EK irányelv működésének értékelésével összefüggésben a Bizottságnak azt is meg kellene vizsgálnia és értékelnie kellene, hogy a technológiai fejlődés fényében, ideértve a vezető nélküli és részben vezető nélküli gépjárművek használatának***

terjedését, az irányelv továbbra is megfelel-e annak a célnak, hogy védelmet nyújtson a járművek által okozott közúti balesetek áldozatai számára a biztosítók fizetéseképtelensége esetén. Ugyanakkor ennek a nyomon követésnek időtállóknak kell lennie, és annak biztosítására kell törekednie, hogy az irányelv célkitűzései megvalósuljanak az új technológiai fejlesztések, például az elektromos járművek és a vezető nélküli és részben vezető nélküli gépjárművek vonatkozásában is.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közlekedési balesetek károsultjai számára az egész Unióban azonos szintű minimális védelem biztosítását, **és** a biztosítók fizetéseképtelensége esetén a károsultak védelmének biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és azok hatásukból adódóan az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás

(12) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közlekedési balesetek károsultjai számára az egész Unióban azonos szintű minimális védelem biztosítását, a biztosítók fizetéseképtelensége esetén a károsultak védelmének **biztosítását és az Unió belső határait átlépő potenciális biztosítottakkal szemben a biztosítók által a kártörténeti igazolások hitelesítése tekintetében alkalmazott bánásmód egyenlőségének** biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és azok hatásukból adódóan az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 1 a pont (új)

PE629.601v03-00

62/70

AD\1172900HU.docx

1a. A 2. cikk a következő új bekezdéssel egészül ki:

„Ezen irányelv kizárólag az (EU) 2018/858* rendelet, a 167/2013/EU rendelet, vagy a 168/2013/EU*** rendelet hatálya alá tartozó gépjárművekre vonatkozik.**

*** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1–218. o.).**

**** Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).**

***** Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete (2013. január 15.) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről (HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).**

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2009/103/EK irányelv

4 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést, feltéve, hogy az mentes a hátrányos megkülönböztetéstől, szükséges és az

Módosítás

Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést, feltéve, hogy az mentes a hátrányos megkülönböztetéstől, szükséges és az

elérendő céllal arányos, és

elérendő céllal arányos, **garantálja az érintett személyek jogait, szabadságait és jogos érdekeit, és**

(E módosítás a teljes szövegre vonatkozik. Elfogadása esetén a szövegben mindenütt el kell végezni a szükséges módosításokat.)

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók, **illetve** szervezetek a második albekezdésben említett más biztosító, illetve szervezet által kiállított kártörténeti igazolások figyelembevételére során nem különböztetik meg hátrányosan a kötvénytulajdonosokat nemzetiségük alapján, vagy kizárólag amiatt, hogy korábban másik tagállamban rendelkeztek lakóhellyel, illetve a biztosítási díjukra nem számítanak fel felárat.

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók **és** szervezetek a második albekezdésben említett más biztosító, illetve szervezet által kiállított kártörténeti igazolások figyelembevételére során nem különböztetik meg hátrányosan a kötvénytulajdonosokat nemzetiségük alapján, vagy kizárólag amiatt, hogy korábban másik tagállamban rendelkeztek lakóhellyel, illetve a biztosítási díjukra nem számítanak fel felárat.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 2 a a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók és szervezetek beillesztenek a biztosítási szerződéseikbe egy kötelező „bonus-malus” rendszert, amely a kártörténeti igazolások alapján számítja ki az egyes biztosítottak biztosítási díjának összegét.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok biztosítják, hogy a biztosítók közzéteszik a kártörténeti igazolások biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a biztosítók közzéteszik a kártörténeti igazolások biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat, **különösen az általuk alkalmazott „bonus-malus” rendszer vonatkozásában.**

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2009/103/EK irányelv

28 c cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

El kell végezni ezen irányelv értékelését legkésőbb annak átültetése időpontjától számított **hét** éven belül. A Bizottság az értékelés következtetéseit saját észrevételeivel együtt az Európai Parlament, a Tanács, valamint az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elé tárja.

Módosítás

El kell végezni ezen irányelv értékelését legkésőbb annak átültetése időpontjától számított **öt** éven belül. **Értékelni kell különösen azt, hogy az irányelv megfelel-e a vezető nélküli és részben vezető nélküli gépjárművekkel kapcsolatos technológiai fejlődésnek, továbbá meg kell vizsgálni, hogy az irányelv felelősségi rendszere figyelembe veszi-e az új technológiai feltételeket vagy hogy be kell-e vezetni egy, a felelősséggel kapcsolatos szigorú új bűncselekményt, amely kizárólag az önvezető gépjárműveken mint veszélyforrásokon alapul, és ugyanakkor nem jár ellenőrizetlen felelősségi kockázatokkal annak érdekében, hogy ne akadályozza az új technológiák alkalmazását.** A Bizottság az értékelés következtetéseit saját észrevételeivel együtt az Európai Parlament, a Tanács, valamint az Európai Gazdasági és Szociális

Bizottság elé tárja, *szükség esetén csatolva egy jogalkotási javaslatot is.*

(Technikai hiba: a szóban forgó irányelv a 2009/103/EK irányelv módosításáról szóló 2018/0168(COD) irányelvre irányuló javaslat.)

**ELJÁRÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA
FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

Cím	Gépjármű-felelősségbiztosítás és a biztosítási kötelezettség ellenőrzése	
Hivatkozások	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 11.6.2018	
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	JURI 11.6.2018	
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Vizsgálat a bizottságban	11.10.2018	20.11.2018
Az elfogadás dátuma	10.12.2018	
A zárószavazás eredménye	+: 18 -: 0 0: 0	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, António Marinho e Pinto, Julia Reda, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka	
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

18	+
ALDE	Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto
ECR	Kosma Złotowski
EFDD	Joëlle Bergeron
GUE/NGL	Kostas Chrysogonos
PPE	Daniel Buda, Luis de Grandes Pascual, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
S&D	Sergio Gaetano Cofferati, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Evelyn Regner, Tiemo Wölken
VERTS/ALE	Julia Reda

0	-

0	0

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás

ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

Cím	Gépjármű-felelősségbiztosítás és a biztosítási kötelezettség ellenőrzése		
Hivatkozások	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)		
Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma	24.5.2018		
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 11.6.2018		
Véleménynyilvánításra felkért bizottságok A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	JURI 11.6.2018		
Előadók A kijelölés dátuma	Dita Charanzová 19.6.2018		
Vizsgálat a bizottságban	10.10.2018	21.11.2018	21.1.2019
Az elfogadás dátuma	22.1.2019		
A zárószavazás eredménye	+: –: 0:	34 1 2	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Philippe Juvin, Morten Løkkegaard, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Biljana Borzan, Edward Czesak, Martin Schirdewan, Adam Szejnfeld, Josef Weidenholzer		
Benyújtás dátuma	28.1.2019		

AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Morten Løkkegaard, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong, Martin Schirdewan
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Ivan Štefanec, Adam Szejnfeld, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mihai Țurcanu
S&D	Biljana Borzan, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler, Josef Weidenholzer
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

1	-
ENF	John Stuart Agnew

2	0
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
S&D	Marlene Mizzi

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik