



2018/0168(COD)

26.10.2018

*****I**

NACRT IZVJEŠĆA

o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača

Izvjestiteljica: Dita Charanzová

Oznake postupaka

- * Postupak savjetovanja
- *** Postupak suglasnosti
- ***I Redovni zakonodavni postupak (prvo čitanje)
- ***II Redovni zakonodavni postupak (drugo čitanje)
- ***III Redovni zakonodavni postupak (treće čitanje)

(Navedeni se postupak temelji na pravnoj osnovi predloženoj u nacrtu akta.)

Izmjene nacrta akta

Amandmani Parlamenta u obliku dvaju stupaca

Brisanja su označena *podebljanim kurzivom* u lijevom stupcu. Izmjene su označene *podebljanim kurzivom* u obama stupcima. Novi tekst označen je *podebljanim kurzivom* u desnom stupcu.

U prvom i drugom retku zaglavlja svakog amandmana naznačen je predmetni odlomak iz nacrta akta koji se razmatra. Ako se amandman odnosi na postojeći akt koji se želi izmijeniti nacrtom akta, zaglavlje sadrži i treći redak u kojem se navodi postojeći akt te četvrti redak u kojem se navodi odredba akta na koju se izmjena odnosi.

Amandmani Parlamenta u obliku pročišćenog teksta

Novi dijelovi teksta označuju se *podebljanim kurzivom*. Brisani dijelovi teksta označuju se oznakom ■ ili su precrtani. Izmjene se naznačuju tako da se novi tekst označi *podebljanim kurzivom*, a da se zamijenjeni tekst izbriše ili precrta.

Iznimno, izmjene strogo tehničke prirode koje unesu nadležne službe prilikom izrade konačnog teksta ne označuju se.

SADRŽAJ

	Stranica
NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽENJE	45

NACRT ZAKONODAVNE REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

**o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))**

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2018)0336),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela Prijedlog Parlamentu (C8-0211/2018),
 - uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
 - uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora od 19. rujna 2018.¹,
 - uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za unutarnje tržište i zaštitu potrošača i mišljenje Odbora za pravna pitanja (A8-0000/2018),
1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
 3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

Amandman 1

Prijedlog direktive Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1) Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (osiguranje motornih vozila)

(1) Osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila (osiguranje motornih vozila)

¹ SL ...

posebno je važno za europske građane, kako za ugovaratelje osiguranja tako i za potencijalne **žrtve nezgoda**. Od velike je važnosti i za društva za osiguranje jer je bitan segment djelatnosti neživotnog osiguranja u Uniji. Osiguranje motornih vozila utječe i na slobodno kretanje osoba, robe i vozila. Stoga bi jedan od ključnih ciljeva djelovanja Unije u području financijskih usluga trebao biti jačanje i konsolidacija unutarnjeg tržišta osiguranja motornih vozila.

posebno je važno za europske građane, kako za ugovaratelje osiguranja tako i za potencijalne **oštećene osobe uslijed prometne nezgode**. Od velike je važnosti i za društva za osiguranje jer je bitan segment djelatnosti neživotnog osiguranja u Uniji. Osiguranje motornih vozila utječe i na slobodno kretanje osoba, robe i vozila. Stoga bi jedan od ključnih ciljeva djelovanja Unije u području financijskih usluga trebao biti jačanje i konsolidacija unutarnjeg tržišta osiguranja motornih vozila.

(Ako se ovaj amandman usvoji, trebalo bi sastaviti i odgovarajuće izmjene uvodnih izjava ovog akta o izmjeni.)

Or. en

Obrazloženje

This amendment seeks to correct an oversight that happened when all the motor insurance directives were merged in 2009. Some Articles include the term “victim” which has been viewed to only includes direct victims of an accident, while other Articles use the term “injured party” which has been viewed to include both direct and indirect victims (like family members after a fatal accident). In order to ensure that all potential claims are covered, the term injured party/parties should be used throughout the text.

Amandman 2

Prijedlog direktive Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Komisija je ispitala funkcioniranje Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵, među ostalim, njezinu učinkovitost, djelotvornost i usklađenost s drugim politikama Unije. Zaključak je evaluacije da Direktiva 2009/103/EZ uglavnom dobro funkcionira te da u pogledu većine aspekata nije potrebna njezina izmjena. Međutim, utvrđena su četiri područja u kojima bi ciljane izmjene bile primjerene: naknada štete **žrtvama nezgoda** u slučaju

Izmjena

(2) Komisija je ispitala funkcioniranje Direktive 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵, među ostalim, njezinu učinkovitost, djelotvornost i usklađenost s drugim politikama Unije. Zaključak je evaluacije da Direktiva 2009/103/EZ uglavnom dobro funkcionira te da u pogledu većine aspekata nije potrebna njezina izmjena. Međutim, utvrđena su četiri područja u kojima bi ciljane izmjene bile primjerene: naknada štete **osobama oštećenima u**

nesolventnosti društva za osiguranje, minimalni obvezni iznosi osigurateljnog pokrića, provjere osiguranja vozila koje se provode na razini država članica i korištenje potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima na razini novog društva za osiguranje.

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

nezgodama u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, minimalni obvezni iznosi osigurateljnog pokrića, provjere osiguranja vozila koje se provode na razini država članica i korištenje potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima na razini novog društva za osiguranje. ***Osim ovih četiriju područja, trebalo bi uvesti nova pravila o odgovornosti za vozila s prikolicama radi bolje zaštite oštećenih osoba.***

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

Or. en

Amandman 3

Prijedlog direktive Uvodna izjava 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3 a) Na temelju sudske prakse Suda Europske unije, svi postojeći ili novi tipovi motornih vozila, kao što su električni bicikli i samobalansirajući osobni transporteri „Segway”, u načelu su obuhvaćeni područjem primjene Direktive 2009/103/EZ. Međutim, ta su vozila manja i stoga je manja vjerojatnost da nanesu znatnu štetu osobama ili imovini. Ne bi bilo proporcionalno i dalekovidno automatski obuhvatiti takva vozila jer bi se time njima nametnulo skupo i prekomjerno osiguranje. Time bi se također ugrozilo prihvaćanje tih vozila i destimuliralo inovacije iako nema dovoljno dokaza da bi ta vozila mogla uzrokovati nezgode istog razmjera s

oštećenim osobama kao druga vozila poput automobila ili kamiona. Stoga je nužno ograničiti područje primjene ove Direktive na ona vozila za koja Unija smatra da su zahtjevi u pogledu sigurnosti i zaštite potrebni prije njihova stavljanja na tržište, odnosno vozila koja podliježu EU homologaciji tipa. Međutim, važno je dopustiti državama članicama da na nacionalnoj razini odlučuju o odgovarajućoj razini zaštite osoba koje mogu ozlijediti vozila osim onih koja podliježu EU homologaciji tipa. Zato se ovom Direktivom ni na koji način ne sprječava države članice da zadrže ili uvedu nove odredbe o zaštiti korisnika tih drugih vrsta vozila ako države članice smatraju da je potrebno zaštititi potencijalne oštećene osobe od prometne nezgode. Ako država članica odluči tražiti takvo pokriće u obliku obveznog osiguranja, treba uzeti u obzir vjerojatnost da se vozilo koristi u prekograničnom prometu i potrebu za zaštitom potencijalnih oštećenih osoba u drugoj državi članici.

Or. en

Objašnjenje

There are more and more new types of vehicles that are used today outside of traditional cars and trucks, such as electric bicycles and segways. They are all covered by the current Directive due to the general nature of the definition of vehicles in the current directive even when a full insurance coverage would be disproportionate due to the size of the vehicle. In order to deal with this situation, the current Directive allows Member States to exclude such vehicles on a case-by-case principle. This was appropriate in the past because of the limited number of new vehicles types. In order to cope with the new pace of innovation, it is necessary to revert the system and to only include in the scope of the Directive a positive list of vehicles that require a full insurance coverage, such as cars and trucks, and to allow Member States to decide how to regulate other types of vehicles on a case-by-case principle.

Amandman 4

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 3.b (nova)

(3b) Također je važno iz područja primjene Direktive 2009/103/EZ isključiti vozila namijenjena isključivo za motosport jer su ta vozila općenito obuhvaćena drugim oblicima osiguranja od odgovornosti i ne podliježu obveznom osiguranju za motorna vozila kada se koriste isključivo za natjecanje. Kada se nalaze u kontroliranoj traci ili prostoru, ograničena je i mogućnost nezgode s vozilima ili osobama nepovezanim s tim kontekstom. Međutim, države članice trebale bi i dalje moći odlučiti treba li osiguranje motornih vozila biti obvezno kako bi vozilo sudjelovalo u motociklističkom sportskom događaju i pod kojim uvjetima.

Or. en

Obrazloženje

Iz područja primjene ove Direktive trebalo bi isključiti vozila koja se koriste za motosport jer su ona ograničena na kontroliranu traku ili prostor pa je stoga mogućnost nezgode s vozilima ili osobama nepovezanim s tim kontekstom ograničena. Nadalje, ona obično podliježu drugim oblicima osiguranja od odgovornosti koji su prilagođeniji njihovoj specifičnoj namjeni. Stoga bi države članice i dalje trebale moći nametnuti obvezno osiguranje, ali to bi se trebalo činiti na razini država članica.

Amandman 5

Prijedlog direktive Uvodna izjava 3.c (nova)

(3c) Upotreba vozila u prometu uključuje korištenje vozila u prometu na javnim i privatnim cestama. One obuhvaćaju sve kolne prilaze, parkirna mjesta ili garaže, priključne i istovarne postaje i sve druge ekvivalentne površine na privatnom terenu koje su dostupne široj javnosti. Korištenje vozila u

zatvorenom području, kojem šira javnost nema pristupa, ne bi trebalo smatrati upotrebom vozila u prometu i stoga ne bi trebalo podrazumijevati obvezu sklapanja obveznog osiguranja. No bez obzira na to, kad se vozilo koristi u prometu u bilo kojem trenutku i stoga treba imati obvezno osiguranje, države članice trebale bi zajamčiti da to vozilo bude pokriveno policom osiguranja koja obuhvaća potencijalne oštećene osobe tijekom ugovornog razdoblja bez obzira na to je li vozilo u prometu ili nije u trenutku nezgode, osim ako se vozilo koristi u motociklističkom sportskom događaju. Države članice trebale bi moći ograničiti to pokriće osiguranjem koje nije povezano s prometom kad se ne može opravdano očekivati da postoji osiguranje, primjerice u slučaju traktora uključenog u nezgodu kada njegova glavna funkcija u trenutku nezgode nije bila funkcija prijevoznog sredstva, nego da kao stroj za izvođenje radova služi kao nužna pokretačka snaga.

Or. en

Obrazloženje

Ovom uvodnom izjavom nastoji se dodatno pojasniti pojam „upotreba vozila u prometu” kako bi se zajamčilo da sve uobičajene upotrebe vozila budu obuhvaćene policom osiguranja i da sama činjenica da se vozilo u trenutku nezgode nalazilo na privatnom terenu (poput parkirališta) nije razlog da se odbije pokriće. Dapače, kad je vozilo osigurano, pokrivenost osiguranjem obično ne ovisi o tome je li se ono nalazilo u prometu ili ne u trenutku nezgode.

Amandman 6

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 4.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4a) Kako bi takav sustav mogao funkcionirati, mora postojati razmjena informacija među državama članicama koja omogućava provjere osiguranja motornih vozila čak i ako je vozilo

registrirano u drugoj državi članici. Ta razmjena informacija, koja se temelji na postojećem sustavu EUCARIS (Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola), trebala bi se odvijati bez diskriminacije jer bi sva vozila trebala podlijegati istoj provjeri. Amandmani koje se uvodi ovom Direktivom imat će ograničen učinak na javne uprave jer ovaj sustav za razmjenu već postoji i koristi se za utvrđivanje prometnih prekršaja.

Or. en

Obrazloženje

Sadašnji sustav za razmjenu informacija EUCARIS trebao bi se koristiti za provjeru osiguranja vozila.

Amandman 7

Prijedlog direktive Uvodna izjava 5.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5a) U skladu s tim načelima države članice ne bi trebale čuvati podatke duže nego što je to potrebno za provjeru ima li vozilo važeće osiguranje. Ako se utvrdi da je vozilo osigurano, svi podaci koji se odnose na tu provjeru trebaju se izbrisati. Ako se sustavom provjere ne može utvrditi je li vozilo osigurano, ti bi se podaci trebali čuvati najviše 30 dana ili dok se ne dokaže da vozilo ima važeće osiguranje, ovisno o tome što je kraće. Za vozila za koja se utvrdi da nisu obuhvaćena važećim osiguranjem razumno je zahtijevati da se podaci čuvaju dok se ne završe administrativni ili sudski postupci i dok vozilo ne bude obuhvaćeno važećom policom osiguranja.

Or. en

Obrazloženje

Scanning of vehicles will allow governments to track the movement of individuals. This maybe an invasion of their privacy. The right to privacy should only be removed for legitimate reasons. Such a reason could be when a vehicle is discovered to lack required insurance. However, for those vehicles that have shown to be covered by motor insurance (so-called “no-hit” vehicles), this record should be not used for any other reason and should be erased within a reasonable amount of time. This retention time should be limited and sit down in the legislation, in line with other EU legislation such as the E-call Directive.

Amandman 8

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Za djelotvornu i učinkovitu zaštitu **žrtava** prometnih nezgoda nužno je da se tim **žrtvama** uvijek isplati naknada za zadobivene tjelesne ozljede ili oštećenje stvari, neovisno o tomu je li društvo za osiguranje odgovorne osobe solventno ili nije. Stoga bi države članice trebale osnovati ili zadužiti tijelo za isplatu početne naknade štete oštećenim osobama s uobičajenim boravištem na njihovu državnom području, koje ima pravo zatražiti povrat te naknade od tijela koje je za to osnovano ili zaduženo u državi članici u kojoj društvo za osiguranje koje je izdalo policu osiguranja za vozilo odgovorne osobe ima poslovni nastan. Međutim, kako bi se izbjeglo podnošenje usporednih zahtjeva, žrtvama prometnih nezgoda ne bi trebalo biti dopušteno podnošenje odštetnog zahtjeva navedenom tijelu ako su već podnijele zahtjev predmetnom društvu za osiguranje **ili pokrenule pravni postupak protiv tog društva** te se taj zahtjev još razmatra **odnosno taj je pravni postupak još u tijeku**.

Izmjena

(7) Za djelotvornu i učinkovitu zaštitu **osoba oštećenih uslijed** prometnih nezgoda nužno je da se tim **oštećenim osobama** uvijek isplati naknada za zadobivene tjelesne ozljede ili oštećenje stvari, neovisno o tomu je li društvo za osiguranje odgovorne osobe solventno ili nije. Stoga bi države članice trebale osnovati ili zadužiti tijelo za isplatu početne naknade štete oštećenim osobama s uobičajenim boravištem na njihovu državnom području, koje ima pravo zatražiti povrat te naknade od tijela koje je za to osnovano ili zaduženo u državi članici u kojoj društvo za osiguranje koje je izdalo policu osiguranja za vozilo odgovorne osobe ima poslovni nastan. Međutim, kako bi se izbjeglo podnošenje usporednih zahtjeva, žrtvama prometnih nezgoda ne bi trebalo biti dopušteno podnošenje odštetnog zahtjeva navedenom tijelu ako su već podnijele zahtjev predmetnom društvu za osiguranje te se taj zahtjev još razmatra.

Or. en

Obrazloženje

While an individual should be prevented from seeking multiple compensation claims from different compensation bodies, there is no reason to prevent these claims if they are suing the insolvent company. They can be many reasons for an individual to enter into a lawsuit with an insolvent company, beyond what is covered by minimum motor insurance. At the same time, insolvency cases may take many years before receiving a final decision. Therefore, an accident victim should not be required to wait for compensation. Of course, Member States may seek to recover that compensation amount from any award from a legal ruling.

Amandman 9

Prijedlog direktive

Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

(8) Trebalo bi omogućiti jednostavnu provjeru vjerodostojnosti potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima ugovaratelja osiguranja koji s društvom za osiguranje želi sklopiti novi ugovor o osiguranju i na taj način olakšati priznavanje takve potvrde pri ugovaranju nove police osiguranja. Kako bi se olakšala provjera i utvrđivanje vjerodostojnosti potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, važno je da su sadržaj i format tih potvrda jednaki u svim državama članicama. Osim toga, društva za osiguranje koja pri određivanju premija osiguranja motornog vozila uzimaju u obzir potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima ne bi smjela diskriminirati na temelju državljanstva ili isključivo na temelju prethodne države članice boravišta ugovaratelja osiguranja. Kako bi države članice mogle provjeriti kako društva za osiguranje postupaju s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, društva za osiguranje trebala bi objaviti svoje politike u pogledu upotrebe eventualno postavljenih odštetnih zahtjeva pri izračunu premija.

Izmjena

(8) Trebalo bi omogućiti jednostavnu provjeru vjerodostojnosti potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima ugovaratelja osiguranja koji s društvom za osiguranje želi sklopiti novi ugovor o osiguranju i na taj način olakšati priznavanje takve potvrde pri ugovaranju nove police osiguranja. Kako bi se olakšala provjera i utvrđivanje vjerodostojnosti potvrda o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, važno je da su sadržaj i format tih potvrda jednaki u svim državama članicama. Osim toga, društva za osiguranje koja pri određivanju premija osiguranja motornog vozila uzimaju u obzir potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima ne bi smjela diskriminirati na temelju državljanstva ili isključivo na temelju prethodne države članice boravišta ugovaratelja osiguranja. ***Osim toga, društva za osiguranje trebala bi tretirati potvrdu iz druge države članice kao i domaću potvrdu te primijeniti sve popuste dostupne potencijalnom klijentu koji je po svemu ostalome identičan, kao i popuste koji su propisani nacionalnim zakonodavstvom te države članice. Države članice trebale bi zadržati slobodu donošenja nacionalnih propisa o sustavima „bonus/malus” jer su ti sustavi po svojoj prirodi nacionalni, bez***

prekograničnog elementa, te bi stoga prema načelu supsidijarnosti odlučivanje o tim sustavima trebalo ostati u nadležnosti država članica. Kako bi države članice mogle provjeriti kako društva za osiguranje postupaju s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, društva za osiguranje trebala bi objaviti svoje politike u pogledu upotrebe eventualno postavljenih odštetnih zahtjeva pri izračunu premija.

Or. en

Obrazloženje

Osiguravatelji ne samo da ne bi trebali diskriminirati strance ili osobe koje se vraćaju u svoju državu i previše im naplaćivati svoje usluge nego bi njihovim potvrdama trebali pristupiti kao domaćim potvrdama te im nuditi svaki dostupan popust isto kao i bilo kojem drugom potencijalnom klijentu, kao i popuste koji su propisani pravom te države članice. Želja države članice da donese nacionalno zakonodavstvo o sustavima stupnjeva premije „bonus/malus” trebala bi ostati predmetom nacionalne nadležnosti. Takvi sustavi su nacionalne prirode bez bilo kakvog prekograničnog elementa te se jedino moraju jednako primjenjivati na sve na jednom teritoriju.

Amandman 10

Prijedlog direktive Uvodna izjava 11.

Tekst koji je predložila Komisija

(11) U okviru evaluacije funkcioniranja **ove** Direktive Europska komisija trebala bi pratiti primjenu Direktive, uzimajući u obzir broj **žrtava**, iznos neisplaćenih naknada štete zbog kašnjenja u plaćanju uzrokovanih prekograničnim slučajevima nesolventnosti, razinu minimalnih iznosa pokrića u državama članicama, količinu odštetnih zahtjeva zbog vožnje bez osiguranja u prekograničnom prometu i broj pritužbi povezanih s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima.

Izmjena

(11) U okviru evaluacije funkcioniranja Direktive **2009/103/EZ** Europska komisija trebala bi pratiti primjenu **te** Direktive, uzimajući u obzir broj **oštećenih osoba**, iznos neisplaćenih naknada štete zbog kašnjenja u plaćanju uzrokovanih prekograničnim slučajevima nesolventnosti, razinu minimalnih iznosa pokrića u državama članicama, količinu odštetnih zahtjeva zbog vožnje bez osiguranja u prekograničnom prometu i broj pritužbi povezanih s potvrdama o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima. **Komisija bi također trebala**

pratiti i preispitivati Direktivu 2009/103/EZ u svjetlu tehnološkog napretka, uključujući povećano korištenje autonomnih i poluautonomnih vozila, kako bi osigurala da ona i dalje služi svojoj svrsi, a to je zaštita potencijalnih oštećenih osoba od nezgoda koje uključuju motorna vozila.

Or. en

Obrazloženje

I dalje je prerano za prilagodbu logike u pogledu osiguranja motornih vozila s obzirom na potencijal budućih autonomnih vozila. Bez obzira na to, tehnološki napredak u ovom području znači da bi to u budućnosti trebalo biti dio preispitivanja ove Direktive kako bi se utvrdilo je li na temelju praktičnih dokaza potrebno provesti prilagodbu. Stoga bi ovu Direktivu trebalo u potpunosti revidirati vodeći računa o primjerima tehnološkog napretka, kao što je slučaj autonomnih vozila.

Amandman 11

Prijedlog direktive Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, posebno jednaku minimalnu zaštitu **žrtava** prometnih nezgoda u cijeloj Uniji i zaštitu **žrtava** u slučaju nesolventnosti društava za osiguranje, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog svojih učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

Izmjena

(12) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, posebno jednaku minimalnu zaštitu **osoba oštećenih uslijed** prometnih nezgoda u cijeloj Uniji i zaštitu **oštećenih osoba** u slučaju nesolventnosti društava za osiguranje, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog svojih učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

Or. en

Amandman 12

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka -1. (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 1. – stavak -1. (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(-1.) U cijeloj Direktivi riječ „žrtva” zamjenjuje se riječju „oštećena osoba”, a riječ „žrtve” zamjenjuje se riječju „oštećene osobe”.

(Konačan oblik riječi „oštećena osoba” bit će potrebno utvrđivati od slučaja do slučaja, na temelju gramatičkih potreba, a usvajanje ove izmjene izazvalo bi dodatne odgovarajuće izmjene u izmijenjenoj Direktivi.)

Or. en

Obrazloženje

This amendment seeks to correct an oversight that happened when all the motor insurance directives were merged in 2009. Some Articles include the term “victim” which has been viewed to only include direct victims of an accident, while other Articles use the term “injured party” which has been viewed to include both direct and indirect victims (like family members after a fatal accident). In order to ensure that all potential claims are covered, the term injured party/parties should be used throughout the text. It should be noted that, while “victim” is not defined, the term “injured party” is defined in Article 1.

Amandman 13

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 1. – točka 1.a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a „upotreba vozila” znači svaka upotreba takva vozila, **koje je namijenjeno tomu da se uobičajeno upotrebljava kao prijevozno sredstvo**, koja je u skladu s uobičajenom funkcijom tog vozila,

1.a „upotreba vozila” znači svaka upotreba takva vozila **u prometu** koja je u trenutku nezgode **sukladna namjeni vozila kao prijevoznog sredstva**, neovisno o značajkama vozila i neovisno o terenu na

neovisno o značajkama vozila i neovisno o terenu na kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tomu je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu.”;

kojem se motorno vozilo upotrebljava te o tomu je li ono u stanju mirovanja ili u pokretu.”;

Or. en

Obrazloženje

Ovom izmjenom tekst se nastoji bolje uskladiti s presudama sudova i drugim međunarodnim propisima, uključujući Hašku konvenciju. Istovremeno upotreba pojma „promet” ne bi trebala utjecati na činjenicu da je korištenje vozila i na javnim i privatnim cestama, kolnim prilazima, parkiralištima itd. i dalje obuhvaćeno ovom Direktivom.

Amandman 14

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.a (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 2. – stavci 1.a i 1.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1.a) u članku 2. dodaju se sljedeći stavci:

„Ova Direktiva primjenjuje se samo na vozila obuhvaćena Uredbom (EU) br. 2018/858*, Uredbom (EU) br. 167/2013** ili Uredbom (EU) br. 168/2013.***

Ova Direktiva ne primjenjuje se na vozila namijenjena isključivo za upotrebu u okviru sudjelovanja u natjecateljskoj sportskoj aktivnosti, ili u srodnim sportskim aktivnostima, unutar zatvorenog područja.

**** Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151,***

14.6.2018., str. 1.).

**** Uredba (EU) br. 167/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. veljače 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta traktora za poljoprivredu i šumarstvo (SL L 60, 2.3.2013., str. 1.).**

***** Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.)."**

Or. en

Obrazloženje

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

Amandman 15

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 1.c (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 3. – stavak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1.c) u članku 3. umeće se sljedeći stavak nakon četvrtog stavka:

„Države članice jamče da, kad vozilo mora imati osiguranje u skladu s prvim stavkom, ono bude važeće i obuhvaća oštećene osobe u slučaju nezgoda izvan uobičajene upotrebe vozila u prometu. Države članice mogu donijeti ograničenja pokrivenosti osiguranjem u pogledu upotrebe izvan uobičajene upotrebe u

prometu ako smatraju da bi takva pokrivenost prelazila razumna očekivanja od osiguranja motornog vozila.”

Or. en

Obrazloženje

Once a vehicle has an insurance because it will be used in traffic on public or private roads, insurers should be required to cover those vehicles even when outside traffic. The validity of the insurance policy should not depend on its use. For example, a farming tractor which is never used in traffic would not be required to hold motor third party liability insurance. But for those farming tractors that do have motor third party liability insurance in order to use a road that insurance should always be valid no matter if the tractor is on the road or in a field at any given time. Accidents with insured vehicles can happen at any moment, insurers should not be able to deny coverage based on location at the time of the accident. At the same time, Member States should have the ability to exclude coverage where it could be seen as a gross abuse of the insurance system or which is covered by other forms of insurance.

Amandman 16

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 4. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.a *Za potrebe provjere osiguranja, kao što je navedeno u stavku 1., država članica odobrava drugim državama članicama pristup sljedećim nacionalnim podacima o registraciji vozila, s ovlastima obavljanja automatizirane pretrage u odnosu na njih:*

- (a) podacima koji se odnose na vozila;*
- (b) podacima koji se odnose na vlasnike ili korisnike vozila i*
- (c) podacima o tome ima li vozilo obvezno osiguranje u skladu s člankom 3.*

Pristup tim podacima odobrava se preko nacionalnih kontaktnih točaka država članica koje su imenovane u skladu s

člankom 4. stavkom 2. Direktive 2015/413/EU.*

** Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68, 13.3.2015., str. 9.).*

Or. en

Obrazloženje

Razmjena podataka o osiguranjima potrebna je za postizanje glavnog cilja ove Direktive, između ostalog, omogućavanje slobodnog kretanja vozila među državama članicama i uklanjanje zapreka pravilnom funkcioniranju integriranog tržišta za osiguranje motornih vozila.

Amandman 17

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 4. – stavak 1.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.b Prilikom obavljanja pretrage u obliku zahtjeva prema drugim tijelima, nacionalna kontaktna točka države članice koja provjerava osiguranje upotrebljava cjeloviti registracijski broj vozila. Te se pretrage obavljaju u skladu s postupcima opisanima u poglavlju 3. Priloga Odluci 2008/616/PUP. Država članica koja provodi provjeru osiguranja koristi se dobivenim podacima kako bi utvrdila je li vozilo pokriveno valjanim obveznim osiguranjem u skladu s člankom 3. ove Direktive.*

** Odluka Vijeća 2008/616/PUP od 23. lipnja 2008. o provedbi Odluke 2008/615/PUP o produbljivanju prekogranične suradnje, posebno u*

Obrazloženje

Razmjena podataka o osiguranjima potrebna je za postizanje glavnog cilja ove Direktive, između ostalog, omogućavanje slobodnog kretanja vozila među državama članicama i uklanjanje zapreka pravilnom funkcioniranju integriranog tržišta za osiguranje motornih vozila. Štoviše, trebali bismo se koristiti postojećim sustavom EUCARIS koji je utvrđen u Odluci Vijeća 2008/616/PUP kako bismo osigurali da se ta razmjena informacija doista može izvršiti.

Amandman 18

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 4. – stavak 1.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1.c Države članice osiguravaju sigurnost i zaštitu podataka koji se prenose, u mjeri u kojoj je to moguće na temelju postojećih softverskih aplikacija, kao što je ona iz članka 15. Odluke 2008/616/PUP, i izmijenjenih verzija tih softverskih aplikacija, u skladu s poglavljem 3. Priloga Odluci 2008/616/PUP. Izmijenjene verzije softverskih aplikacija osiguravaju internetski modul razmjene u stvarnom vremenu i modul razmjene u serijama, pri čemu potonji omogućuje razmjenu višestrukih zahtjeva ili odgovora u jednoj poruci.

Obrazloženje

Razmjena podataka o osiguranjima potrebna je za postizanje glavnog cilja ove Direktive, između ostalog, omogućavanje slobodnog kretanja vozila među državama članicama i uklanjanje zapreka pravilnom funkcioniranju integriranog tržišta za osiguranje motornih

vozila. Štoviše, trebali bismo se koristiti postojećim sustavom EUCARIS koji je utvrđen u Odluci Vijeća 2008/616/PUP kako bismo osigurali da se ta razmjena informacija doista može izvršiti.

Amandman 19

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 2.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 4. – stavak 2. – podstavci 1.a, 1.b i 1.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Države članice konkretno navode točnu svrhu, upućuju na relevantnu pravnu osnovu, poštuju relevantne sigurnosne zahtjeve i načela nužnosti, proporcionalnosti i ograničenja svrhe te utvrđuju proporcionalno razdoblje čuvanja podataka.

Osobni podaci koji se obrađuju u skladu s ovim člankom ne zadržavaju se dulje nego što je potrebno u svrhu provjere osiguranja. Takvi podaci potpuno se brišu čim više nisu potrebni za tu svrhu. Ako se provjerom osiguranja pokaže da vozilo ima obvezno osiguranje u skladu s člankom 3., nadzornik odmah i bez odgode briše te podatke. Ako se provjerom ne može utvrditi ima li vozilo obvezno osiguranje u skladu s člankom 3., podaci se čuvaju tijekom proporcionalnog razdoblja od najviše 30 dana ili do vremena potrebnog za utvrđivanje postojanja osiguranja, ovisno o tome što je kraće.

Ako država članica utvrdi da vozilo prometuje bez obveznog osiguranja u skladu s člankom 3., može primijeniti sankcije u skladu s člankom 27.

Or. en

Obrazloženje

Scanning of vehicles will allow governments to track the movement of individuals. This maybe

an invasion of their privacy. The right to privacy should only be removed for legitimate reasons. Such a reason could be when a vehicle is discovered to lack required insurance. However, for those vehicles that have shown to be covered by motor insurance (so-called “no-hit” vehicles), this record should be not used for any other reason and should be erased within a reasonable amount of time. This retention time should be limited and be laid down in the legislation, in line with other EU legislation such as the E-call Directive.

Amandman 20

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 9. – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a) za tjelesne ozljede: 6 070 000 EUR po nezgodi, neovisno o broju **žrtava**, ili 1 220 000 EUR po **žrtvi**;

(a) za tjelesne ozljede: 6 070 000 EUR po nezgodi, neovisno o broju **oštećenih osoba**, ili 1 220 000 EUR po **oštećenoj osobi**;

Or. en

Amandman 21

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 3.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 9. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) za oštećenje stvari, 1 220 000 EUR po **odštetnom zahtjevu**, neovisno o broju **žrtava**.

(b) za oštećenje stvari, 1 220 000 EUR po **nezgodi**, neovisno o broju **oštećenih osoba**.

Or. en

Obrazloženje

Kako bi se izbjeglo netočno prenošenje, pojam „po odštetnom zahtjevu” koji ima različita značenja u prijevodu potrebno je zamijeniti izrazom „po nezgodi”, što će omogućiti bolje zajedničko shvaćanje.

Amandman 22

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak -1. (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

-1. Države članice poduzimaju sve mjere potrebne da osiguraju da oštećene osobe imaju pravo tražiti naknadu štete, barem do granica obveze osiguranja iz članka 9. stavka 1. za tjelesne ozljede ili materijalnu štetu koji su prouzročeni vozilom koje osigurava društvo za osiguranje, u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(a) nad društvom za osiguranje provodi se stečajni postupak;

(b) društvo za osiguranje u postupku je likvidacije kako je utvrđen u članku 268. točki (d) Direktive 2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*.

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

Or. en

Obrazloženje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24. Nadalje, pojašnjava se da čak i ako tijelo za naknadu štete u državi članici oštećene osobe može izvršiti početnu isplatu, to tijelo može tražiti konačnu naknadu štete od države članice u kojoj je osiguravatelj registriran u skladu s Direktivom Solventnost II.

Amandman 23

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

PE629.546v01-00

24/47

PR\1166964HR.docx

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

1. **Svaka država članica osniva ili zadužuje** tijelo za isplatu naknade štete oštećenim osobama s uobičajenim boravištem na njihovu državnom području, **u situacijama opisanima u stavku -1.**

Or. en

Objasnenje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24. Nadalje, pojašnjava se da čak i ako tijelo za naknadu štete u državi članici oštećene osobe može izvršiti početnu isplatu, to tijelo može tražiti konačnu naknadu štete od države članice u kojoj je osiguravatelj registriran u skladu s Direktivom Solventnost II.

Amandman 24

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br.2009/103/EZ

Članak 10-a – stavak 1. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(a) nad društvom za osiguranje provodi se stečajni postupak;

Briše se.

Or. en

Objasnenje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24. Nadalje, pojašnjava se da čak i ako tijelo za naknadu štete u državi članici oštećene osobe može izvršiti početnu isplatu, to

tijelo može tražiti konačnu naknadu štete od države članice u kojoj je osiguravatelj registriran u skladu s Direktivom Solventnost II.

Amandman 25

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) društvo za osiguranje u postupku je likvidacije kako je utvrđen u članku 268. točki (d) Direktive 2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*;**

Briše se.

Or. en

Objasnenje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24. Nadalje, pojašnjava se da čak i ako tijelo za naknadu štete u državi članici oštećene osobe može izvršiti početnu isplatu, to tijelo može tražiti konačnu naknadu štete od države članice u kojoj je osiguravatelj registriran u skladu s Direktivom Solventnost II.

Amandman 26

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Briše se.

Obrazloženje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekстом članka 10. i članka 24. Nadalje, pojašnjava se da čak i ako tijelo za naknadu štete u državi članici oštećene osobe može izvršiti početnu isplatu, to tijelo može tražiti konačnu naknadu štete od države članice u kojoj je osiguravatelj registriran u skladu s Direktivom Solventnost II.

Amandman 27

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva 2br. 009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Briše se.

Obrazloženje

While an individual should be prevented from seeking multiple compensation claims from different compensation bodies, there is no reason to prevent these claims if they are suing the insolvent company. They can be many reasons for an individual to enter into a lawsuit with an insolvent company, beyond what is covered by minimum motor insurance. At the same time, insolvency cases may take many years before receiving a final decision. Therefore, an accident victim should not be required to wait for compensation. Of course, Member States may seek to recover that compensation amount from any award from a legal ruling.

Amandman 28

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

3. **Oštećena strana može u svakom slučaju podnijeti zahtjev za naknadu izravno tijelu** iz stavka 1. **To tijelo, na temelju informacija koje na njegov zahtjev dostavi oštećena osoba, daje obrazloženi odgovor oštećenoj osobi u vezi s isplatom naknade.**

Or. en

Obrazloženje

To je potrebno radi usklađenja prijedloga s postojećim tekstom članka 10. koji se odnosi na garancijske fondove.

Amandman 29

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

4. Ako **je** društvo za osiguranje **dobilo odobrenje za rad u skladu s člankom 14. Direktive 2009/138/EZ** u državi članici **koja se razlikuje od države članice za koju je tijelo iz stavka 1. nadležno, to tijelo** ima pravo tijelu iz stavka 1. koje se nalazi u državi članici u kojoj je **društvo** za osiguranje **dobilo odobrenje za rad** podnijeti zahtjev za nadoknadu iznosa isplaćene naknade štete.

Or. en

Obrazloženje

Ovom izmjenom nastoji se pojasniti tekst koji kaže da čak i ako tijelo za naknadu štete u državi članici oštećene osobe može izvršiti početnu isplatu, to tijelo može tražiti konačnu naknadu štete od države članice u kojoj je osiguravatelj registriran u skladu s Direktivom Solventnost II.

Amandman 30

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 6.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

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

Or. en

Obrazloženje

Ažurirano upućivanje u skladu s ranijim izmjenama.

Amandman 31

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

7. Ovaj članak proizvodi pravne učinke:

(a) nakon što se između tijela iz stavka 1., koja su osnovale ili odobrile države članice, sklopi sporazum koji se odnosi na njihove zadaće i obveze te na postupke za nadoknadu štete;

(b) od datuma koji Komisija treba odrediti nakon što utvrdi, u bliskoj suradnji s državama članicama, da je sklopljen sporazum iz točke (a).”

Or. en

Objasnenje

Taj bi članak trebao slijediti istu logiku i postupke kao i članak 24. te bi se stoga trebao temeljiti na sporazumu između tijela za naknadu štete o tome kako bi trebala funkcionirati.

Amandman 32

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 7.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.a Oštećene osobe iz članka 20. stavka 1. mogu u situacijama iz stavka -1. zatražiti naknadu od tijela za naknadu štete iz članka 24. u državi članici boravišta.

Or. en

Objasnenje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24.

Amandman 33

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 7.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.b Oštećena osoba može u svakom slučaju podnijeti zahtjev za naknadu

izravno tijelu za naknadu štete koje, na temelju informacija koje na njegov zahtjev dostavi oštećena osoba, mora dati obrazloženi odgovor u roku od tri mjeseca od datuma na koji je oštećena osoba podnijela zahtjev za naknadu štete.

Po zaprimanju zahtjeva, tijelo za naknadu štete o primitku zahtjeva od oštećene osobe obavještava:

(a) društvo za osiguranje koje je predmet stečajnog ili likvidacijskog postupka;

(b) likvidatora imenovanog za to društvo za osiguranje, kako je utvrđeno člankom 268. stavkom 1. točkom (f) Direktive 2009/138/EZ;

(c) tijelo za naknadu štete u državi članici u kojoj se dogodila nezgoda i

(d) tijelo za naknadu štete u državi članici u kojoj je društvo za osiguranje dobilo odobrenje za rad u skladu s člankom 14. Direktive 2009/138/EZ ako ta država članica nije država članica u kojoj se dogodila nezgoda.

Or. en

Obrazloženje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24.

Amandman 34

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 7.c (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.c Po primitku informacija iz stavka 7.b, tijelo za naknadu štete u državi članici u kojoj se dogodila nezgoda

obavještava tijelo za naknadu štete u državi članici boravišta oštećene osobe treba li se naknada štete tijela iz stavka 1. smatrati supsidijarnom ili ravnopravnom. Tijelo za naknadu štete u državi članici boravišta oštećene osobe te informacije uzima u obzir prilikom isplate naknade.

Or. en

Obrazloženje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24.

Amandman 35

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 7.d (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.d Tijelo za naknadu štete koje je oštećenoj osobi isplatilo naknadu u njezinoj državi članici boravišta ovlašteno je zatražiti povrat iznosa isplaćenog kao naknade od tijela za naknadu štete u državi članici u kojoj je društvo za osiguranje dobilo odobrenje za rad u skladu s člankom 14. Direktive 2009/138/EZ.

Or. en

Obrazloženje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24.

Amandman 36

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 7.e (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.e *Potonje tijelo preuzima prava oštećene osobe u odnosu na tijelo iz stavka 1. osnovano u državi članici u kojoj je društvo za osiguranje dobilo odobrenje za rad u skladu s člankom 14. Direktive 2009/138/EZ u mjeri u kojoj je tijelo za naknadu štete u državi članici boravišta oštećene osobe isplatilo naknadu za tjelesne ozljede ili materijalnu štetu.*

Svaka država članica obvezna je priznati tu subrogaciju kako ju je predvidjela bilo koja druga država članica.

Or. en

Objasnenje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24.

Amandman 37

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 10.a – stavak 7.f (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

7.f *Sporazum između tijela za naknadu štete iz članka 24. stavka 3. sadrži odredbe koje se odnose na funkcije i obveze tijela za naknadu štete, kao i postupke u pogledu naknade koje proizlaze iz ovog članka.*

Obrazloženje

Cilj je ove i sljedećih izmjena pojasniti prijedlog Komisije te uvesti tehničke izmjene tog prijedloga kako bi se osiguralo da su u svim slučajevima oštećene osobe zaštićene. Njome se tekst također želi uskladiti s tekstom članka 10. i članka 24.

Amandman 38

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.a (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 15.

Tekst na snazi

Članak 15.

Vozila otpremljena iz jedne države članice u drugu

1. Odstupajući od **druge alineje** članka 2. točke (d) Direktive **88/357/EEZ**, ako je vozilo otpremljeno iz jedne države članice u drugu, državom članicom odredišta smatra se država članica **u kojoj se nalazi rizik**, odmah nakon prihvaćanja isporuke od strane kupca i tijekom razdoblja od trideset dana, čak i ako vozilo nije službeno registrirano u državi članici odredišta.

2. **Ako je vozilo sudjelovalo u nezgodi tijekom razdoblja iz 1. stavka ovog članka dok je neosigurano, tijelo iz članka 10. stavka 1. u državi članici odredišta odgovorno je za naknadu štete predviđenu člankom 9.**

Izmjena

(4.a) članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

Članak 15.

Vozila otpremljena iz jedne države članice u drugu

1. Odstupajući od članka **13.** točke **13. podtočke (b)** Direktive **2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća***, ako je vozilo otpremljeno iz jedne države članice u drugu, državom članicom odredišta smatra se **bilo** država članica **registracije bilo**, odmah nakon prihvaćanja isporuke od strane kupca, **država članica u kojoj se nalazi rizik** i **to** tijekom razdoblja od trideset dana, čak i ako vozilo nije službeno registrirano u državi članici odredišta.

2. **Države članice poduzimaju potrebne korake kako bi osigurale da društva za osiguranje obavijeste informacijski centar države članice u kojoj je vozilo registrirano da su izdale policu osiguranja za uporabu predmetnog vozila.**

* **Direktiva 2009/138/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2009. o osnivanju i**

Obrazloženje

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

Amandman 39

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 4.b (nova)

Direktiva 2009/103/EZ

Članak 15.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4.b) Umeće se sljedeći članak:

Članak 15.a

Odgovornost u slučaju nezgode s prikolicom koju vuče pogonsko vozilo

U slučaju nezgode koju uzrokuje niz vozila koji se sastoji od prikolice koju vuče pogonsko vozilo, oštećenoj osobi naknadu isplaćuje društvo u kojem je prikolica osigurana ako:

– je zasebna treća strana izuzeta od odgovornosti i

– se prikolica ne može identificirati, ali pogonsko vozilo koje ju je vuklo može.

Društvo koje isplaćuje naknadu oštećenoj osobi u ovom slučaju ima pristup društvu u kojem je osigurana prikolica koju je vuklo pogonsko vozilo, ako je to predviđeno nacionalnim pravom.”

Obrazloženje

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

Amandman 40

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka b

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 16. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Države članice jamče da kada društvo za osiguranje pri određivanju premije uzima u obzir potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, također uzima u obzir potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima koje su izdala društva za osiguranje sa sjedištem u drugim državama članicama jednako kao i one koje je izdalo društvo za osiguranje unutar iste države članice i primjenjuju, u skladu s nacionalnim pravom, sve zakonske odredbe u pogledu obrade premija.

Or. en

Obrazloženje

Osiguravatelji ne samo da ne bi trebali diskriminirati strance ili osobe koje se vraćaju u svoju državu i previše im naplaćivati svoje usluge nego bi njihovim potvrdama trebali pristupiti kao domaćim potvrdama te im nuditi svaki dostupan popust isto kao i bilo kojem drugom potencijalnom klijentu, kao i popuste koji su propisani pravom te države članice. Želja države članice da donese nacionalno zakonodavstvo o sustavima stupnjeva premije „bonus/malus”

trebala bi ostati predmetom nacionalne nadležnosti. Takvi sustavi su nacionalne prirode bez bilo kakvog prekograničnog elementa te se jedino moraju jednako primjenjivati na sve na jednom teritoriju.

Amandman 41

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka b

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 16. – stavak 5. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

(e) broj *i iznos* prijavljenih odštetnih zahtjeva u vezi s odgovornošću za štetu nanесenu trećim osobama u razdoblju obuhvaćenom potvrdom o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima.

Izmjena

(e) broj prijavljenih odštetnih zahtjeva u vezi s odgovornošću za štetu nanесenu trećim osobama u razdoblju obuhvaćenom potvrdom o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima, **uključujući datum svakog zahtjeva ako je vlasnik police osiguranja bio kriv u pogledu svakog zahtjeva i informaciju o tome je li zahtjev trenutačno u obradi ili je zaključen.**

Or. en

Obrazloženje

Prekogranične vrijednosti nezgoda ne mogu se uspoređivati. Pri dodjeli vrijednosti rizika nekom pojedincu ključni čimbenici su ukupan broj nezgoda, razdoblja tijekom kojih su se dogodile nezgode (na početku petogodišnjeg razdoblja ili nedavno), osoba kriva za nezgodu (vlasnik police osiguranja ili treća strana) i ima li neriješenih zahtjeva u kojima se tvrdi da je vlasnik police osiguranja odgovoran za neku nezgodu. Ovom se izmjenom to nastoji riješiti.

Amandman 42

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5. – podtočka b

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 16. – stavak 5.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Komisija se savjetuje sa svim relevantnim dionicima prije donošenja tih provedbenih akata i nastoji postići međusobni sporazum među dionicima o sadržaju i obliku potvrde o eventualno postavljenim

Obrazloženje

Potvrde su korisne samo ako su svrsishodne te ako sadrže informacije koje su relevantne za utvrđivanje rizika potencijalnog vlasnika police osiguranja. Kako bi bilo jasno što je relevantno, Komisija bi se prije donošenja provedbenog akta trebala savjetovati s dionicima.

Amandman 43

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.a (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 16.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.a) Umeće se sljedeći članak:

Članak 16.a

Alat za usporedbu cijena

1. Države članice osiguravaju da potrošači imaju besplatan pristup najmanje jednom neovisnom alatu za usporedbu cijena, koji im omogućuje da uspoređuju i ocjenjuju opće cijene i tarife između pružatelja usluga obveznog osiguranja u skladu s člankom 3., na temelju informacija koje su dostavili potrošači.

2. Pružatelji polica obveznog osiguranja pružaju nadležnim tijelima sve zatražene informacije za takav alat i osiguravaju da su te informacije točne i ažurirane, što je nužno kako bi se osigurala ta točnost. Takav alat može uključivati i dodatne opcije osiguranja motornih vozila mimo obveznog osiguranja u skladu s člankom 3.

3. Alat za usporedbu:

(a) operativno je neovisan o pružateljima usluga tako što osigurava da su svi pružatelji usluga jednako

zastupljeni u rezultatima pretraživanja;

(b) jasno otkriva vlasnike i operatore alata za usporedbu;

(c) određuje jasne i objektivne kriterije na kojima se temelji usporedba;

(d) služi se jednostavnim i nedvosmislenim jezikom;

(e) pruža točne i ažurirane informacije i naznačuje vrijeme zadnjeg ažuriranja;

(f) otvoren je svakom pružatelju obveznog osiguranja koji dostavi relevantne informacije i uključuje širok raspon ponuda koje obuhvaćaju znatan dio tržišta i, u slučajevima u kojima se predstavljanim informacijama ne daje puni pregled tržišta, jasnu izjavu kojom se to navodi, prije prikazivanja rezultata;

(g) omogućuje učinkoviti postupak za prijavljivanje netočnih informacija;

(h) uključuje izjavu da se cijene temelje na pruženim informacijama i da nisu obvezujuće za pružatelje osiguranja.

4. Nadležna tijela na zahtjev pružatelja alata certificiraju alate za usporedbu koji ispunjavaju uvjete iz stavka 3. točaka od (a) do (h).

5. Komisija je ovlaštena donijeti delegirani akt u skladu s postupkom iz članka 28.b kojim se ova Direktiva nadopunjuje utvrđivanjem oblika i funkcija takvog alata za usporedbu te kategorija informacija koje pružatelji osiguranja moraju dostaviti uzme li se u obzir individualizirana priroda polica osiguranja.

6. Ne dovodeći u pitanje druge zakone Unije i u skladu s člankom 27., države članice mogu predvidjeti sankcije, uključujući novčane kazne, za operatore alata za usporedbu koji obmanjuju potrošače ili ne otkrivaju jasno svoju vlasničku strukturu i informacije o tome primaju li naknadu od nekog pružatelja osiguranja.”

Obrazloženje

Kao što je slučaj i s većinom drugih financijskih sektora, potrošači sve češće traže osiguranje motornih vozila putem interneta. To je dovelo do uspostave brojnih internetskih stranica za usporedbu koje mogu pružati uravnotežene podatke, a mogu pružati i podatke kojima se obmanjuju potrošači. U skladu s europskim propisima svaka bi država članica trebala nastojati uspostaviti bar jednu internetsku stranicu na kojoj je moguće usporediti ponude. Države članice također bi trebale moći sankcionirati internetske stranice na kojima nisu jasno izneseni vlasnička struktura i informacije o primanju naknada od društava za osiguranje.

Amandman 44

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.b (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 18.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.b) Umeće se sljedeći članak:

Članak 18.a

Pristup izvješćima o nezgodama

Države članice osiguravaju da oštećena osoba ima pravo dobiti kopiju izvješća o nezgodi od nadležnog tijela u razumnom vremenskom roku. U skladu s nacionalnim pravom, ako država članica ne može odmah objaviti cjelovito izvješće o nezgodi, dužna je oštećenoj osobi osigurati redigiranu inačicu dok cjelovita verzija ne postane dostupna. Sve redakcije teksta trebale bi se ograničiti samo na one koje su strogo nužne i potrebne za usklađivanje s pravom Unije ili nacionalnim pravom.

Or. en

Obrazloženje

Važno je da nakon nezgode oštećena osoba ima pristup policijskom izvješću o nezgodi. To danas nije uvijek slučaj i ovo pitanje nije riješeno aktualnim člankom 26. Stoga bi trebalo biti

jasno da je potrebno zajamčiti da izvješće o nezgodi, čak i u redigiranoj verziji, bude dostupno što je prije moguće kako bi oštećena osoba mogla zatražiti naknadu štete.

Amandman 45

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.c (nova) – podtočka a (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 23. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5 c) Članak 23. mijenja se kako slijedi:

(a) Umeće se sljedeći stavak:

„1.a Države članice osiguravaju da su društva za osiguranje obvezna pružiti sve potrebne informacije koje zahtijeva registar iz stavka 1. točke (a), uključujući sve registarske oznake obuhvaćene policom osiguranja koju je izdalo društvo. Države članice također zahtijevaju od društava za osiguranje da obavijeste informacijski centar kada polica postane nevažeća prije datuma isteka police ili ako na drugi način više nije važeća za registarsku oznaku vozila.”;

Or. en

Obrazloženje

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

Amandman 46

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.c (nova) – podtočka b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(b) Umeće se sljedeći stavak:

„5.a Države članice osiguravaju da se registar iz stavka 1. točke (a) vodi i ažurira te da je u potpunosti integriran u baze podataka o registraciji vozila i dostupan nacionalnim kontaktnim točkama u okviru Direktive (EU) 2015/413.”;

Or. en

Objasnenje

Provjere u pogledu osiguranja moguće su samo ako su informacije o registraciji i osiguranju vozila dostupne tijelima za kontrolu vozila. Ta se baza podataka već spominje u članku 21., no ne postoji obveza o tome da se ta baza podataka vodi ili da se odobri pristup kontrolorima podataka iz registra vozila (PRV). Ova izmjena odnosi se na to pitanje.

Amandman 47

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.c (nova) – podtočka c (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 23. – stavak 6.

Tekst na snazi

Izmjena

6. Obrada osobnih podataka koja proizlazi iz stavaka 1. do 5. **mora se provesti u skladu s nacionalnim mjerama koje su poduzete** u skladu s Direktivom **95/46/EZ**.

(c) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„6. Obrada osobnih podataka koja proizlazi iz stavaka 1. do 5.a **provodi se** u skladu s Direktivom **(EU) 2016/679.**”

Or. en

Objasnenje

Od usvajanja revizije Direktive o osiguranju motornih vozila (2009/103/EZ) 2009. godine Direktiva o zaštiti podataka zamijenjena je Općom uredbom o zaštiti podataka te je stoga to upućivanje potrebno ispraviti.

Amandman 48

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 5.d (nova)

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 26.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5.d) Umeće se sljedeći članak 26.a:

Članak 26.a

Tijela za naknadu štete

1. Države članice nastoje osigurati da se tijelima za naknadu štete iz članaka 10., 10.a i 24. upravlja kao jedinstvenom administrativnom jedinicom koja obuhvaća sve funkcije različitih tijela za naknadu štete obuhvaćenih ovom Direktivom.

2. Ako država članica ne upravlja tim tijelima kao jedinstvenom administrativnom jedinicom, o tome i razlozima svoje odluke obavještava Komisiju i druge države članice.”

Or. en

Obrazloženje

Kako bi se što je moguće više pojednostavilo da administratori, osiguravatelji i oštećene osobe zatraže naknadu štete, trebalo bi potaknuti države članice da osnuju jedinstveno tijelo koje će obavljati sve funkcije različitih tijela za naknadu štete iz ove Direktive. Države članice trebale bi imati slobodu odabira, ali bi trebale Komisiji dostaviti obavijest u kojoj iznose glavne razloge zbog kojih smatraju da je to potrebno.

Amandman 49

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 28.c – naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Evaluacija

Evaluacija **i preispitivanje**

Or. en

Obrazloženje

S obzirom na tehnološki napredak, ovom se Direktivom zahtijeva ne samo evaluacija već i klauzula o sveobuhvatnom preispitivanju.

Amandman 50

Prijedlog direktive

Članak 1. – stavak 1. – točka 6.

Direktiva br. 2009/103/EZ

Članak 28.c – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

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

Evaluacija **i sveobuhvatno preispitivanje** ove Direktive **provode** se najkasnije **pet** godina od datuma njezina prenošenja. **Tom se evaluacijom posebice ocjenjuje prikladnost ove Direktive u odnosu na tehnološki napredak u pogledu autonomnih i poluautonomnih vozila te činjenica zadovoljavaju li se pruženim sustavom odgovornosti buduće potrebe.** Komisija dostavlja zaključke evaluacije i svoje primjedbe **te, prema potrebi, zakonodavni prijedlog**, Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru.

Or. en

Obrazloženje

I dalje je prerano za prilagodbu logike u pogledu osiguranja motornih vozila s obzirom na potencijal budućih autonomnih vozila. Bez obzira na to, tehnološki napredak u ovom području znači da bi to u budućnosti trebalo biti dio revizije ove Direktive kako bi se utvrdilo je li na temelju praktičnih dokaza potrebno provesti prilagodbu. Stoga bi ovu Direktivu trebalo u potpunosti revidirati vodeći računa o primjerima tehnološkog napretka, kao što je slučaj autonomnih vozila.

OBRAZLOŽENJE

Prijedlogom, koji je podnijela Komisija, nastoji se izmijeniti Direktiva o osiguranju motornih vozila (2009/103/EZ) u pet posebnih područja: (i) nesolventnost osiguravatelja; (ii) eventualno postavljeni odštetni zahtjevi; (iii) rizici koji proizlaze iz vožnje bez osiguranja; (iv) minimalni iznosi pokrivača; i (v) proširenje područja primjene Direktive. Izvjestiteljica se slaže da Direktiva o osiguranju motornih vozila općenito i dalje odgovara svojoj svrsi, dok u nekim područjima ima prostora za poboljšanje.

Kad je riječ o području primjene Direktive, koje bi se moglo smatrati najspornijim dijelom prijedloga, izvjestiteljica napominje da je, u skladu s presudama Suda Europske unije (predmeti Vnuk C-162/13, Rodrigues de Andrade C-514/16 i Torreiro C-334/16), došlo do zabune među državama članicama u pogledu vozila koja su obuhvaćena područjem primjene Direktive. To se posebno odnosi na vozila kao što su električni bicikli, samobalansirajući osobni transporteri segway ili električni romobili, ali i na motorna vozila koja se, primjerice, koriste za sport. Izvjestiteljica smatra da Direktiva u načelu ne bi trebala obuhvaćati takva vozila jer bi uvjet za osiguranje motornih vozila mogao ometati porast korištenja, na primjer, električnih bicikala ili nepotrebno povećati premije osiguranja za sva vozila.

Izvjestiteljica je stoga predložila da se samo vozila koja podliježu zahtjevima za homologaciju tipa trebaju obuhvatiti područjem primjene Direktive. Međutim, države članice trebale bi imati mogućnost zahtijevati da druga vozila imaju obvezno osiguranje, ako to smatraju potrebnim. U pogledu definicije „upotrebe vozila”, izvjestiteljica smatra da je važno razjasniti da to podrazumijeva vozilo koje se upotrebljava u prometu, kako na javnim tako i na privatnim cestama, ali ne i u slučajevima kada se vozilo koristi isključivo u zatvorenom prostoru kojemu opća javnost nema pristupa. Ako je, međutim, takvo vozilo, koje se upotrebljava i u zatvorenim područjima i u prometu i koje slijedom toga mora imati osiguranje za motorna vozila, uključeno u nezgodu na zatvorenom području, osiguravatelj vozila svejedno bi trebao biti odgovoran prema oštećenim osobama.

Nadalje, izvjestiteljica smatra da odredbe koje se odnose na provjere osiguranja (članak 4.) nisu dovoljno jasne u pogledu postupaka u skladu s kojima tijelo države članice može provjeriti ima li vozilo, koje je registrirano u drugoj državi članici, osiguranje. Izvjestiteljica ističe da već postoji softverska aplikacija Eucaris (Europski informacijski sustav prometnih i vozačkih dozvola), kojom se omogućuje brza, sigurna i povjerljiva razmjena određenih podataka iz registra vozila među državama članicama. Ta se aplikacija između ostaloga koristi za prekograničnu razmjenu informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama u skladu s Direktivom (EU) 2015/413. Stoga je primjereno da se aplikacija Eucaris može primijeniti i za provjeru ima li vozilo registrirano u drugoj državi članici obvezno osiguranje za motorna vozila. Naravno, potrebno je uvesti jamstva za zaštitu podataka, posebno u pogledu zadržavanja podataka, u skladu s Općom uredbom o zaštiti podataka.

Kad je riječ o nesolventnosti osiguravatelja (novi članak 10.a), izvjestiteljica je izrazila zabrinutost u vezi s odredbom (stavak 2.) u skladu s kojom oštećene osobe ne mogu podnijeti odštetni zahtjev tijelu za naknadu štete ako su poduzele mjere protiv nesolventnog društva za osiguranje i ako je postupak u tijeku. Izvjestiteljica smatra da bi to ograničenje bilo previše štetno za oštećenu osobu i da nije opravdano, posebno uzme li se u obzir da sudski postupci protiv osiguravatelja mogu dugo trajati.

Štoviše, Direktiva sadrži članak 15. o otpremljenim vozilima, koji prema mišljenju stručnjaka ne odražava stanje na terenu. Izvjestiteljica smatra da bi taj članak stoga trebalo izmijeniti kako bi potrošači mogli izabrati osiguranje u državi članici boravišta (određna država članica) ili u državi članici prodaje vozila. Na taj bi se način pružilo rješenje za ograničeno vrijeme koje je potrebno za otpremu vozila između država članica i registraciju vozila u državi članici u kojoj vlasnik ima boravište.

Izvjestiteljica također predlaže rješavanje posebne situacije u vezi s odgovornošću u slučaju nezgode s prikolicom koju vuče pogonsko vozilo (novi članak 15.a). U slučaju takvih nezgoda na stražnjem dijelu vozila često nije moguće vidjeti registarsku tablicu glavnog vozila. Osim toga, prikolice i vučna vozila možda neće biti registrirani na ime istog vlasnika, možda imaju različite police osiguranja te čak mogu biti registrirana u različitim državama članicama. U takvim slučajevima u kojima nije moguće identificirati vučno vozilo, oštećena osoba trebala bi dobiti naknadu od osiguravatelja prikolice koji onda može tražiti naknadu štete od osiguravatelja vučnog vozila.

Kada je riječ o povijesti potraživanja, izvjestiteljica želi pojasniti da bi pružatelji osiguranja u načelu trebali u svrhu određivanja premija potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima koji su izdani u drugoj državi članici tretirati jednako kao i domaće potvrde te oštećenoj osobi ponuditi sve dostupne popuste isto kao i svakom drugom potencijalnom klijentu, kao i popuste koji su predviđeni pravom države članice. Uvedene su i neke nove odredbe o informacijama koje bi potvrde o eventualno postavljenim odštetnim zahtjevima trebale sadržavati. Nadalje, tekstom se sada predviđa uvođenje neovisnog alata za usporedbu cijena kako bi potrošači mogli usporediti cijene pružatelja obveznog osiguranja.

Kako bi se oštećenim osobama omogućilo traženje odštete, Direktivom se sada državama članicama nalaže uspostava informacijskih centara (članak 23.), u kojima se između ostaloga vodi evidencija registarskih oznaka motornih vozila na temelju njihovih državnih područja i brojeva polica osiguranja pod kojima su osigurana ta vozila. Međutim, izvjestiteljica sa zabrinutošću napominje da osiguravatelji trenutačno nisu obvezni informirati informacijske centre ako polica osiguranja registriranog vozila više ne vrijedi, što bi moglo dovesti do toga da se pogrešni podaci pohranjuju u registar. Stoga registar treba stalno ažurirati i u potpunosti integrirati s bazama podataka o registraciji vozila kako bi informacije koje se u njemu pohranjuju bile što točnije.

U Direktivi o osiguranju motornih vozila navode se i različita tijela za naknadu štete čija se nadležnost razlikuje ovisno o tome uključuje li nezgoda prekogranični element (članci 20. – 26.) ili ne (članak 10., novi 10.a). Izvjestiteljica smatra da bi se taj sustav trebao pojednostavniti na korist tijela javne vlasti, osiguravatelja i oštećenih osoba koje traže naknadu štete te da bi ta tijela trebala činiti jedinstveno administrativno tijelo koje bi obavljalo sve funkcije različitih tijela za naknadu štete. Ako država članica odluči da ta tijela ostanu zasebna, trebala bi o tome obavijestiti Komisiju i druge države članice te obrazložiti svoju odluku.

Osim toga, izvjestiteljica napominje da u verziji nakon 2009. godine, kada je konsolidirano pet prethodnih direktiva, Direktiva o osiguranju motornih vozila sadrži pojmove „žrtva” i „oštećena osoba”, iako je u Direktivi definiran samo potonji pojam. Pod pojmom „oštećena osoba” podrazumijevaju se i izravne i neizravne žrtve (npr. članovi obitelji nakon nezgode sa smrtnim ishodom). Stoga je primjereno uskladiti tekst i u svim odredbama teksta

upotrebljavati pojam „oštećena osoba”.

Naposljetku, izvjestiteljica smatra da je važno umetnuti klauzulu o preispitivanju kako bi se, najkasnije pet godina nakon datuma prenošenja Direktive, ocijenilo je li Direktiva i dalje svrsishodna, posebno s obzirom na tehnološki napredak u pogledu autonomnih i poluautonomnih vozila. Toj bi ocjeni prema potrebi trebalo priložiti zakonodavni prijedlog.

Zaključno, izvjestiteljica smatra da se gore navedeni elementi odnose na najvažnije točke prijedloga Komisije i Direktive o osiguranju motornih vozila koje je potrebno doraditi kako bi se osigurala visoka razina zaštite žrtava prometnih nezgoda i olakšalo slobodno kretanje motornih vozila među državama članicama.