



Juridiskā komiteja

2018/0168(COD)

20.12.2018

ATZINUMS

Sniegusi Juridiskā komiteja

Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un par kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Atzinuma sagatavotāja: *Joëlle Bergeron*

PA_Legam

ĪSS PAMATOJUMS

Pirmā ES direktīva par automobiļu apdrošināšanu tika pieņemta 1972. gadā. Kopš tā laika ir pieņemtas vēl piecas direktīvas, ar ko pirmā direktīva ir pakāpeniski nostiprināta un papildināta, un ar Direktīvu 2009/103/EK tās visas ir kodificētas.

Savā 2016. gada darba programmā Komisija darīja zināmu, ka šo pēdējo minēto direktīvu ir plānots izvērtēt. Izvērtēšanas procesā noskaidrojās, ka vajadzīgi daži grozījumi un pielāgojumi, lai sasniegtu minētās direktīvas galveno mērķi — nodrošinātu aizsardzību personām, kuras cietušas ceļu satiksmes negadījumos pārrobežu situācijās. Šajā sakarā var minēt piecus jaunus aspektus: apdrošinātāja maksātspēja; par prasījumu vēsturi sniegto ziņojumu atzīšana; apdrošināšanas pienākuma izpildes kontrole, lai cīnītos pret neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu; obligāto seguma summu saskaņošana; un direktīvas darbības joma.

Atzinuma sagatavotāja uzskata, ka šis direktīvas priekšlikums visnotaļ atbilst prasībām, kas jāpilda, lai nodrošinātu aizsardzību personām, kuras cietušas ceļu satiksmes negadījumos ES dalībvalstīs, kas nav viņu dzīvesvietas valstis, vai negadījumos, kurus izraisījis transportlīdzekļa vadītājs no citas dalībvalsts.

Apdrošinātāju maksātspējas gadījumu skaits, jo īpaši pārrobežu kontekstā, palielinās, un atsevišķās ES valstīs kompensācijas procedūras nereti ir ilgas un sarežģītas, tāpēc iespēju veidot mehānismu, kas nodrošina ātru pienācīgas kompensācijas piešķiršanu cietušajiem, atzinuma sagatavotāja uzskata par panākumu. Konkrēti, priekšlikumā cita starpā ir paredzēts, ka katrā dalībvalstī tiks izveidota struktūra, kurai būs pienākums izmaksāt kompensācijas un kuru finansēs attiecīgās valsts apdrošinātāji, aizstājot maksātspējīgo apdrošinātāju. Pārrobežu situācijās cietušais saņems kompensāciju tieši no tās valsts struktūras, kurā noticis negadījums, pirms to vēl būs atlīdzinājusi maksātspējīgā apdrošinātāja valsts kompensācijas struktūra. Daudzās dalībvalstīs garantiju fondu sistēma jau ir izveidota, un atzinuma sagatavotāja uzskata, ka ierosinājums šādu sistēmu ar brīvprātīgu nolīgumu slēgšanu paplašināt, aptverot visas ES valstis, patiesi ir solis īstajā virzienā.

Priekšlikuma projektā Komisija ir arī paredzējusi noteikt, ka apdrošinātājiem ir jāgarantē vienlīdzīga attieksme pret visiem ziņojumiem par prasījumu vēsturi, kas izsniegti ES. Atzinuma sagatavotāja atbalsta Komisijas pieeju, ar ko ziņojumus par prasījumu vēsturi ir paredzēts saskaņot, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret šiem ziņojumiem neatkarīgi no tā, kura no valstīm ir apdrošinājuma ņēmēja izcelsmes dalībvalsts. Ja attieksme pret visiem Eiropā izsniegtajiem ziņojumiem par prasījumu vēsturi apdrošinātājiem būs vienāda, vairāk vienlīdzības būs apdrošinājuma ņēmējiem. Autentificējot ziņojumus par prasījumu vēsturi, faktiski ir jāpanāk, ka krāpšanās ar apdrošināšanu samazinās, turpretim pārredzamība palielinās.

Atzinuma sagatavotāja uzskata — attiecībā uz apdrošināšanas pienākuma izpildes kontroli ir ļoti svarīgi noteikt, ka faktiski kontrole nav veicama tikai atsevišķos konkrētos gadījumos, un ļaut dalībvalstīm pāriet pie kontroles, ko var īstenot brīvprātīgi un bez iejaukšanās. Par kontroli bez iejaukšanās tā ir uzskatāma tad, ja kontroles metožu pielietošanai transportlīdzekli nav nepieciešams apturēt, ja kontrole nav diskriminējoša un ja tā ir vajadzīga un samērīga. Par apsveicamu atzinuma sagatavotāja uzskata ierosinājumu dot dalībvalstīm

iespēju izmantot digitālos numura zīmju atpazīšanas rīkus. Ikviens jauns noteikums, kas palīdz veiksmīgi cīnīties pret neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu, ir atbalstāms.

Direktīvas priekšlikumā ir arī paredzēts, ka būs garantēta obligātā apdrošināšanas seguma summa gadījumā, ja ir nodarīts kaitējums īpašumam vai ir nodarīti miesas bojājumi, un ka tā nebūs atkarīga no attiecīgā transportlīdzekļa kategorijas. Atzinuma sagatavotāja pilnībā piekrīt šī jaunā noteikuma ieviešanai, ja vien valstīm ir iespēja šādu obligāto minimumu palielināt un ja tādēļ nav jāsaskaņo apdrošināšanas maksa, jo pašlaik tas nebūtu iespējams, ņemot vērā ekonomiskās atšķirības, kuras pastāv starp dažādām valstīm.

Atzinuma sagatavotāja atzinīgi vērtē Komisijas vēlmi saistībā ar pēdējo no iepriekšminētajiem aspektiem, proti, direktīvas darbības jomu, kodificēt Eiropas Savienības Tiesas judikatūru, definējot jēdzienu „transportlīdzekļa izmantošana”. Viņa tomēr uzskata, ka piedāvātā definīcija vēl arvien ir pārāk ierobežojoša un, iespējams, neattiecas uz zināmu skaitu transportlīdzekļu, ko parasti nav paredzēts izmantot transporta vajadzībām, bet kas tāpat var izraisīt negadījumu, kura rezultātā tiek nodarīti miesas bojājumi vai kaitējums īpašumam. Atzinuma sagatavotāja uzskata, ka transportēšanas funkcija — tās tiešā izpratnē — nedrīkst būt šīs direktīvas piemērošanai noteicošais faktors. Negadījumi var notikt arī saistībā ar transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti būvniecības jomā, jo īpaši pārrobežu darbībai. Atzinuma sagatavotāja uzskata, ka jēdziens „transportlīdzekļa izmantošana” ir jādefinē pēc iespējas plašāk, lai negadījumos cietušajiem garantētu maksimālu aizsardzību. Tieši par to ir iesniegts grozījums.

GROZĪJUMI

Juridiskā komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteju ņemt vērā šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1

Direktīvas priekšlikums

1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

1. Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu (mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana) ir jo īpaši svarīga Eiropas iedzīvotājiem, neatkarīgi no tā, vai tie ir apdrošinājuma ņēmēji vai potenciālie cietušie satiksmes negadījumā. Tā arī ir nozīmīgs jautājums apdrošināšanas sabiedrībām, jo tā ir svarīgs elements nedzīvības apdrošināšanas uzņēmējdarbībā Savienībā. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana arī ietekmē

Grozījums

1. Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu (mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana) ir jo īpaši svarīga Eiropas iedzīvotājiem, neatkarīgi no tā, vai tie ir apdrošinājuma ņēmēji vai potenciālie cietušie satiksmes negadījumā. Tā arī ir nozīmīgs jautājums apdrošināšanas sabiedrībām, jo tā ir svarīgs elements nedzīvības apdrošināšanas uzņēmējdarbībā Savienībā. Mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšana arī

personu pārvietošanās brīvību un preču un transportlīdzekļu brīvu apriti. Tādēļ galvenajam Savienības darbības mērķim finanšu pakalpojumu jomā vajadzētu būt mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas iekšējā tirgus stiprināšanai un konsolidēšanai.

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums

2. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

2. Komisija ir izvērtējusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK¹⁵ darbību, tostarp tās efektivitāti un saskaņotību ar citām Savienības politikas jomām. Novērtējuma secinājums bija, ka Direktīva 2009/103/EK kopumā darbojas labi, un tai nav vajadzīgi grozījumi vairumā aspektu. Tomēr tika noteiktas četras jomas, kurās būtu lietderīgi veikt mērķtiecīgus grozījumus: kompensācija negadījumos cietušajiem apdrošinātāja maksātspējas gadījumā, minimālās obligātā apdrošināšanas seguma summas, transportlīdzekļu apdrošināšanas pārbaudes, ko veic dalībvalstis, un apdrošinājuma ņēmēju prasījumu vēstures paziņojumu izmantošana, ko veic jauna apdrošināšanas sabiedrība.

¹⁵Eiropas Parlamenta un Padomes

ievērojami ietekmē personu pārvietošanās brīvību un preču un transportlīdzekļu brīvu apriti, ***un līdz ar to tā ievērojami ietekmē arī iekšējo tirgu un Šengenas zonu.*** Tādēļ galvenajam Savienības darbības mērķim finanšu pakalpojumu jomā vajadzētu būt mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas iekšējā tirgus stiprināšanai un konsolidēšanai.

Grozījums

2. Komisija ir izvērtējusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/103/EK¹⁵ darbību, tostarp tās efektivitāti un saskaņotību ar citām Savienības politikas jomām. Novērtējuma secinājums bija, ka Direktīva 2009/103/EK kopumā darbojas labi, un tai nav vajadzīgi grozījumi vairumā aspektu. Tomēr tika noteiktas četras jomas, kurās būtu lietderīgi veikt mērķtiecīgus grozījumus: kompensācija negadījumos cietušajiem apdrošinātāja maksātspējas gadījumā, minimālās obligātā apdrošināšanas seguma summas, transportlīdzekļu apdrošināšanas pārbaudes, ko veic dalībvalstis, un apdrošinājuma ņēmēju prasījumu vēstures paziņojumu izmantošana, ko veic jauna apdrošināšanas sabiedrība.

Apdrošināšanas sabiedrību veikto prēmiju aprēķinā, pamatojoties uz ziņojumiem par prasījumu vēsturi, būtu jāievieš un jāizmanto arī obligātā bonus malus sistēma. Šāda sistēma būtu uzskatāma par drošas autovadīšanas pamudinājumu, un līdz ar to tā autoceļu satiksmi padarītu drošāku. Tās ieviešanas rezultātā patērētājiem tiktu aprēķinātas arī taisnīgākas apdrošināšanas prēmijas.

¹⁵Eiropas Parlamenta un Padomes

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

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

Grozījums Nr. 3

Direktīvas priekšlikums 3.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a *Saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas judikatūru jāteic, ka Direktīvas 2009/103/EK tvērums būtībā attiecas uz visiem ekspluatācijā esošiem un jauniem mehāniskajiem transporta līdzekļiem. Tomēr, ņemot vērā īpaši jaunus transporta līdzekļu veidus, piemēram, elektriskos divriteņus, elektriskos mopēdus un elektriskos skrituļdēļus, šāda nostādne pilnīgi pamatota nešķiet. Minētie transportlīdzekļi ir daudz mazāki, un tiem ir mazāks maksimālais ātrums, un tāpēc to kaitējuma/miesas bojājuma potenciāls ir neliels. Obligātās apdrošināšanas piemērošana bez izšķirības šķiet nesamērīga, jo sevišķi, ja tiek ņemta vērā vajadzība veicināt tādu jauno transporta alternatīvo veidu izstrādi, kas aizņemtu mazāk vietas uz publiskajiem ceļiem un būtu videi draudzīgāki. Tādēļ šī direktīva būtu jāpiemēro ne tikai transporta līdzekļiem, attiecībā uz kuriem saskaņā ar Savienības tiesībām ir jāievēro drošības prasības nolūkā saņemt apstiprinājumu. Protams, satiksmes negadījumi var notikt arī tad, kad izmanto šādus transporta līdzekļus, līdz ar to dalībvalstīm vajadzētu būt tiesībām savā līmenī pieņemt vai saglabāt spēkā tiesību normas, kurās arī ir paredzēta atbildības apdrošināšana, attiecībā uz kuru nav nepieciešama tipa apstiprināšana. Īstenojot šo direktīvu, proti, īstenot vispārējo mērķi — ceļa*

satiksmes negadījumos cietušajām personām nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību un sekmēt personu un transporta līdzekļu brīvu pārvietošanos visā Savienībā, tiks palīdzēts vairogt uzticību mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas vienotajam tirgum, palielinot mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas polišu tādas pārrobežu pārdošanas juridisko noteiktību, kuras pamatā ir brīvība sniegt pakalpojumus, vienlaikus samazinot risku, kas var rasties kompensācijas cietušajām personām procesā.

Grozījums Nr. 4

Direktīvas priekšlikums 3.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.b Ar šo direktīvu ievieš publisko interešu un publiskajām iestādēm, apdrošinājumaņēmējiem iespējami radušos izdevumu atbilstīgu līdzsvaru, lai nodrošinātu, ka ierosinātie pasākumi ir efektīvi no izmaksu viedokļa.

Grozījums Nr. 5

Direktīvas priekšlikums 4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4. **Dalībvalstīm** patlaban **būtu jāatturas** veikt pārbaudes attiecībā uz tādu transportlīdzekļu apdrošināšanu, kas parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā, un transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas trešās valsts teritorijā, taču iebrauc to teritorijā no citas dalībvalsts teritorijas. Jaunu tehnoloģiju attīstība ļauj pārbaudīt transportlīdzekļu apdrošināšanu, tos neapturot un tādējādi netraucējot personu brīvu pārvietošanos. Tāpēc ir lietderīgi

4. **Dalībvalstis** patlaban **atturas** veikt pārbaudes attiecībā uz tādu transportlīdzekļu apdrošināšanu, kas parasti atrodas citas dalībvalsts teritorijā, un transportlīdzekļiem, kuri parasti atrodas trešās valsts teritorijā, taču iebrauc to teritorijā no citas dalībvalsts teritorijas. Jaunu tehnoloģiju, **piemēram, imatrikulācijas plāksņu lasīšanas tehnoloģijas**, attīstība ļauj **neuzkrītoši** pārbaudīt transportlīdzekļu apdrošināšanu,

atļaut minētās pārbaudes tikai tad, ja tās ir nediskriminējošas, nepieciešamas un samērīgas un ir daļa no vispārējās kontroles sistēmas valsts teritorijā, un tās neprasa transportlīdzekļa apstāšanos.

tos neapturot un tādējādi netraucējot personu brīvu pārvietošanos. Tāpēc ir lietderīgi atļaut minētās pārbaudes tikai tad, ja tās ir nediskriminējošas, nepieciešamas un samērīgas un ir daļa no vispārējās kontroles sistēmas valsts teritorijā un tās neprasa transportlīdzekļa apstāšanos ***un ja ar tām tiek nodrošināta attiecīgo personu tiesību, brīvību un legītīmo interešu aizsardzība.***

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums 4.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšana, pārvietojoties ar mehānisko transportlīdzekli bez obligātās transportlīdzekļa trešās personas civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas, Savienībā kļūst par aizvien lielāku problēmu. Izmaksas 2011. gadā prasījumos ES kopumā tika lēstas EUR 870 miljonu euro apmērā. Būtu jāpiekodina, ka neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšana negatīvi ietekmē plašu ieinteresēto personu loku, tostarp satiksmes negadījumos cietušos, apdrošinātājus, garantiju fondus un mehānisko transportlīdzekļu apdrošinājuma ņēmējus.

Grozījums Nr. 7

Direktīvas priekšlikums 7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7. Efektīva un lietderīga satiksmes negadījumu upuru aizsardzība prasa, lai šādi cietušie vienmēr saņemtu kompensāciju par miesas bojājumiem vai par kaitējumu viņu īpašumam, neatkarīgi

7. Efektīva un lietderīga satiksmes negadījumu upuru aizsardzība prasa, lai šādi cietušie vienmēr saņemtu kompensāciju par miesas bojājumiem vai par kaitējumu viņu īpašumam, neatkarīgi

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

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums

8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

8. Būtu viegli jāautenticē to apdrošinājuma ņēmēju iepriekšējā prasījumu vēsture, kuri vēlas slēgt jaunus apdrošināšanas līgumus ar apdrošināšanas sabiedrībām, lai veicinātu šādu prasījumu vēstures atzīšanu brīdī, kad tiek izsniegta jauna apdrošināšanas polise. Lai vienkāršotu ziņojumu par prasījumu vēsturi pārskatu pārbaudi un autentifikāciju, ir svarīgi, lai šādu ziņojumu par prasījumu vēsturi saturs un formāts visās dalībvalstīs būtu vienāds. ***Turklāt, ja apdrošinātāji mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas prēmiju noteikšanai ņem vērā ziņojumus par prasījumu vēsturi, tie nebūtu jādiskriminē pēc valstspiederības vai tikai pamatojoties uz iepriekšējo apdrošinājuma ņēmēja dzīvesvietas dalībvalsti. Lai dalībvalstis varētu***

no tā, vai atbildīgās puses apdrošināšanas sabiedrība ir maksātspējīga. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizveido vai jāieceļ struktūra, kas ***bez kavēšanās*** nodrošina sākotnējo kompensāciju cietušajām personām, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir to teritorijā, un kurai ir tiesības pieprasīt šo kompensāciju no struktūras, kas izveidota vai iecelta tam pašam mērķim tajā dalībvalstī, kurā uzņēmējdarbību veic apdrošināšanas sabiedrība, kura izdevusi atbildīgās puses transportlīdzekļa apdrošināšanas polisi. Tomēr, lai izvairītos no tā, ka tiek iesniegti paralēli prasījumi, satiksmes negadījumu upuriem nebūtu jāļauj iesniegt kompensācijas prasījumu šai struktūrai, ja viņi jau ir iesnieguši savu prasījumu vai ir uzsākuši tiesvedību ar attiecīgo apdrošināšanas sabiedrību un attiecīgais prasījums joprojām tiek izskatīts un lieta vēl nav noslēgusies.

Grozījums

8. Būtu viegli jāautenticē to apdrošinājuma ņēmēju iepriekšējā prasījumu vēsture, kuri vēlas slēgt jaunus apdrošināšanas līgumus ar apdrošināšanas sabiedrībām, lai veicinātu šādu prasījumu vēstures atzīšanu brīdī, kad tiek izsniegta jauna apdrošināšanas polise. Lai vienkāršotu ziņojumu par prasījumu vēsturi pārskatu pārbaudi un autentifikāciju, ir svarīgi, lai šādu ziņojumu par prasījumu vēsturi saturs un formāts visās dalībvalstīs būtu vienāds. ***Papildus tam apdrošināšanas sabiedrībām mehānisko transportlīdzekļu apdrošināšanas prēmiju noteikšanas nolūkā būtu jāizmanto obligātā bonus malus sistēma. Uzskata, ka ziņojumi par vēsturi būtu jāņem vērā. Nedrīkstētu pieļaut diskrimināciju, pamatojoties uz valstspiederību vai tikai uz***

pārbaudīt, kā apdrošināšanas uzņēmumi izskata ziņojumus par prasījumu vēsturi, apdrošināšanas sabiedrībām, aprēķinot prēmijas, būtu jāpublicē sava politika attiecībā uz to, kā tās izmanto prasījumu vēsturi.

iepriekšējo apdrošinājumaņēmēja dzīvesvietas dalībvalsti. Lai dalībvalstis varētu pārbaudīt, kā apdrošināšanas uzņēmumi izskata ziņojumus par prasījumu vēsturi, apdrošināšanas sabiedrībām, aprēķinot prēmijas, būtu jāpublicē sava politika attiecībā uz to, kā tās izmanto prasījumu vēsturi.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums

11. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

11. Direktīvas darbības novērtēšanas ietvaros Eiropas Komisijai būtu jāuzrauga direktīvas piemērošana, ņemot vērā cietušo skaitu, nesamaksāto prasījumu summu saistībā ar maksājumu kavējumiem pēc pārrobežu maksātspējas gadījumiem, minimālo seguma summu līmeni dalībvalstīs, prasījumu summu saistībā ar neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu pārrobežu satiksmē, un sūdzību skaitu attiecībā uz prasījumu vēstures paziņojumiem.

Grozījums

11. Direktīvas darbības novērtēšanas ietvaros Eiropas Komisijai būtu jāuzrauga direktīvas piemērošana, ņemot vērā cietušo skaitu, nesamaksāto prasījumu summu saistībā ar maksājumu kavējumiem pēc pārrobežu maksātspējas gadījumiem, minimālo seguma summu līmeni dalībvalstīs, prasījumu summu saistībā ar neapdrošināta transportlīdzekļa vadīšanu pārrobežu satiksmē, un sūdzību skaitu attiecībā uz prasījumu vēstures paziņojumiem. ***Nemot vērā Direktīvas 2009/103/EK piemērošanas attīstību, Komisijai būtu jāizskata un jānovērtē arī tas, vai saistībā ar tehnoloģisko progresu, tostarp autonomo un pusautonomo transporta līdzekļu aizvien lielāko izmantošanu, šī direktīva joprojām atbilst savam mērķim, proti, aizsargāt ceļu satiksmes negadījumos cietušos pret apdrošinātāju maksātspēju gadījumos, kad ir noticis transporta līdzekļu izraisīts negadījums. Vienlaikus šāda veidā pārskatīšanā būtu jāpārlicinās, ka minētā direktīva atbildīs nākotnes apstākļiem, un jācenšas panākt, ka tās mērķi tiek sasniegti, ņemot vērā tehnoloģisko attīstību tādās jomās kā elektriskie transporta līdzekļi un autonomie un pusautonomie transporta līdzekļi.***

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums

12. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

12. Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, jo īpaši, lai nodrošinātu vienlīdzīgu minimālo aizsardzību ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem visā Savienībā **un** nodrošinātu cietušo aizsardzību apdrošināšanas uzņēmumu maksātspējas gadījumā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

Grozījums

12. Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, jo īpaši, lai nodrošinātu vienlīdzīgu minimālo aizsardzību ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem visā Savienībā, nodrošinātu cietušo aizsardzību apdrošināšanas uzņēmumu maksātspējas gadījumā **un panāktu, ka apdrošinātāji attiecībā uz iespējamajiem apdrošinājumaņēmējiem, kas šķērso Savienības iekšējās robežas, veicot ziņojumu par prasījumu vēstures autentifikāciju, ievērotu vienlīdzības principu**, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a direktīvas 2. pantam pievieno jaunu punktu:

„Direktīvu piemēro tikai tiem transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Regula (ES) 2018/858*, Regula (ES) Nr. 167/2013 vai Regula (ES) Nr. 168/2013***.**

*** Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija Regula (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu**

un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

*** Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 5. februāra Regula (ES) Nr. 167/2013 par lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 1. lpp.).*

**** Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 15. janvāra Regula (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).”*

Grozījums Nr. 12

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts

Direktīva 2009/103/EK

4. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Tomēr tās var veikt šādas apdrošināšanas pārbaudes, ja šīs pārbaudes nav diskriminējošas **un** ir nepieciešamas un samērīgas, lai sasniegtu noteikto mērķi, un **nodrošina attiecīgo personu tiesību, brīvību un leģitīmo interešu ievērošanu, un**

(Šis grozījums attiecas uz visu tekstu. Tā pieņemšanas gadījumā vajadzēs veikt atbilstošas izmaiņas visā tekstā.)

Grozījums Nr. 13

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2009/103/EK
16. pants – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2009/103/EK

16. pants – 2.aa daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Dalībvalstis nodrošina, lai apdrošināšanas sabiedrības un otrajā daļā minētās struktūras savos mehānisko transporta līdzekļu apdrošināšanas līgumos par trešo pušu obligāto atbildību iekļautu obligāto bonus malus sistēmu, ar kuru aprēķina katru apdrošinājumaņēmēja apdrošināšanas prēmiju summu saskaņā ar ziņojumiem par prasījumu vēsturi.

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 2009/103/EK

16. pants – 2.b daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Dalībvalstis nodrošina, ka apdrošināšanas sabiedrības, aprēķinot prēmijas, publicē

Dalībvalstis nodrošina, ka apdrošināšanas sabiedrības, aprēķinot prēmijas, publicē

savu politiku attiecībā uz ziņojumu par prasījumu vēsturi izmantošanu.

savu politiku attiecībā uz ziņojumu par prasījumu vēsturi izmantošanu, **jo īpaši arī attiecībā uz šo sabiedrību izmantoto bonus malus sistēmu.**

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 2009/103/EK

28.c pants

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Ne vēlāk kā **piecus** gadus pēc šīs direktīvas transponēšanas dienas veic šīs direktīvas novērtējumu. **Jo īpaši vērtē šīs direktīvas lietderību no tehnoloģiskās attīstības viedokļa, kas skar autonomo un pusautonomo transporta līdzekļu jomu, un izvērtē, vai šajā direktīvā noteiktajā atbildības režīmā ir ņemti vērā jaunie tehnoloģiskie apstākļi un vai nebūtu jāparedz jauni stingri atbildības pārkāpumi, kas attiektos tikai uz autonomajiem transportlīdzekļiem, kas ir uzskatāmi par apdraudējuma avotu, un kuri tajā pašā laikā neradītu nekādu nekontrolētas atbildības risku, kas varētu traucēt jauno tehnoloģiju izmantošanu.** Novērtējuma secinājumus Komisija dara zināmus Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, secinājumiem pievienojot savus apsvērumus, **vajadzības gadījumā pievienojot tiesību akta priekšlikumu.**

(Tehniska kļūda: apspriežamā direktīva ir priekšlikums Direktīvai 2018/0168 (COD), ar ko groza Direktīvu 2009/103/EK.)

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Civiltiesiskās atbildības apdrošināšana saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontrole saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību	
Atsauces	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	IMCO 11.6.2018	
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	JURI 11.6.2018	
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Izskatīšana komitejā	11.10.2018	20.11.2018
Pieņemšanas datums	10.12.2018	
Galīgais balsojums	+: 18 -: 0 0: 0	
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	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	
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

**ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA**

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

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas