



20.12.2018

OPINIA

Komisji Prawnej

dla Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Joëlle Bergeron

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Pierwszą unijną dyrektywę w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych przyjęto w 1972 r. Od tamtej pory uzupełniło ją pięć kolejnych dyrektyw, ujednoczonych w dyrektywie 2009/103/WE.

W programie prac na 2016 r. Komisja zapowiedziała, że przeprowadzi ocenę tej dyrektywy. Ocena ta pokazała, że potrzebne są pewne zmiany i dostosowania, by osiągnąć podstawowy cel dyrektywy, czyli ochronę ofiar transgranicznych wypadków drogowych. Wskazać można pięć nowych spraw: niewypłacalność ubezpieczyciela, uznawanie oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia, kontrole ubezpieczeń w celu wykrycia przypadków prowadzenia pojazdów bez ubezpieczenia, harmonizacja minimalnych sum gwarancyjnych oraz zakres stosowania dyrektywy.

Sprawozdawczyni uważa, że wniosek w sprawie dyrektywy odpowiednio uwzględnia nowe wymogi dotyczące ochrony ofiar wypadków drogowych w innym państwie członkowskim UE niż państwo członkowskie zamieszkania ofiary lub wypadków spowodowanych przez kierowcę z innego państwa członkowskiego.

Ponieważ coraz liczniejsze są przypadki niewypłacalności ubezpieczycieli, zwłaszcza w sytuacjach transgranicznych, a procedury odszkodowawcze bywają w niektórych państwach UE długie i złożone, zdaniem sprawozdawczyni krokiem w dobrym kierunku jest możliwość wprowadzenia mechanizmu szybkiego i odpowiedniego odszkodowania dla ofiar. We wniosku przewidziano utworzenie w każdym państwie członkowskim funduszu kompensacyjnego finansowanego przez ubezpieczycieli krajowych, zastępujących tym samym niewypłacalnego ubezpieczyciela. W sytuacjach transgranicznych ofiara otrzyma odszkodowanie bezpośrednio z funduszu krajowego państwa, w którym doszło do wypadku, a następnie odpowiednią kwotę zwróci fundusz kompensacyjny z państwa niewypłacalnego ubezpieczyciela. System funduszy gwarancyjnych istnieje już w wielu państwach członkowskich, a idea rozszerzenia go na wszystkie państwa członkowskie UE w drodze porozumień dobrowolnych to zdaniem sprawozdawczyni prawdziwy postęp.

Wniosek Komisji przewiduje również, że ubezpieczyciele będą tak samo traktować wszystkie oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia wydane w UE. Sprawozdawczyni popiera podejście Komisji, polegające na zharmonizowaniu oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia i jednocześnie na nałożeniu obowiązku jednakowego traktowania oświadczeń niezależnie od państwa członkowskiego pochodzenia ubezpieczającego. Przyniesie to więcej równości między ubezpieczającymi, skoro ubezpieczyciele będą tak samo traktować wszystkie oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia wydane w Europie. Służy to zmniejszeniu liczby oszustw ubezpieczeniowych i wprowadza większą przejrzystość dzięki systemowi uwierzytelnienia oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia.

Sprawozdawczyni uważa, że zasadnicze znaczenie ma ograniczenie obecnego zakazu kontroli ubezpieczeń oraz umożliwienie państwom członkowskim prowadzenia nieuciążliwych kontroli na zasadzie dobrowolności. Kontrole należy uznać za nieuciążliwe, jeżeli stosowane techniki nie oznaczają konieczności zatrzymania pojazdu, nie są dyskryminacyjne, są natomiast konieczne i proporcjonalne. Sprawozdawczyni za dobrą inicjatywę uznaje danie państwom członkowskim możliwości korzystania z cyfrowych narzędzi do rozpoznawania

tablic rejestracyjnych. Należy sprzyjać wszelkim środkom mającym ograniczyć zjawisko prowadzenia pojazdów bez ubezpieczenia.

We wniosku dotyczącym dyrektywy przewidziano również zapewnienie minimalnych sum gwarancyjnych w razie uszkodzenia mienia lub obrażeń ciała, niezależnie od kategorii pojazdu. Sprawozdawczyni w pełni popiera to rozwiązanie, przy założeniu że poszczególne państwa będą mogły pójść dalej niż wyznaczone minimum i że nie będzie to oznaczało ujednolicenia cen ubezpieczeń, co nie byłoby obecnie możliwe ze względu na różnice gospodarcze między państwami UE.

Z kolei jeśli chodzi o zakres dyrektywy, sprawozdawczyni popiera zamiar Komisji, by skodyfikować orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości przez zdefiniowanie pojęcia „ruchu pojazdu”. Uważa jednak, że przyjęta definicja jest jeszcze zbyt wąska i może nie objąć szeregu pojazdów, które nie „służą normalnie jako środki transportu”, a mimo to mogą być przyczyną wypadków z obrażeniami ciała i szkodami materialnymi. Sprawozdawczyni jest zdania, że czynnikiem decydującym o objęciu zakresem dyrektywy nie powinno być użytkowanie pojazdu jako środka transportu sensu stricto. W szczególności wypadki mogą powodować maszyny budowlane wykorzystywane w sytuacjach transgranicznych. Sprawozdawczyni uważa, że definicja ruchu pojazdów powinna być jak najszersza, by zapewnić maksymalną ochronę ofiarom wypadków. Do tego punktu zgłoszono poprawkę.

POPRAWKI

Komisja Prawna zwraca się do Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów o wzięcie pod uwagę następującej poprawki:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) Ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenia komunikacyjne) mają dla europejskich obywateli, zarówno ubezpieczonych, jak i potencjalnie poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie. Budzą one również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowią ważny segment unijnego rynku ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie. Ubezpieczenia komunikacyjne mają również wpływ na swobodny przepływ

Poprawka

(1) Ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenia komunikacyjne) mają dla europejskich obywateli, zarówno ubezpieczonych, jak i potencjalnie poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie. Budzą one również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowią ważny segment unijnego rynku ubezpieczeń innych niż ubezpieczenia na życie. Ubezpieczenia komunikacyjne mają również *istotny* wpływ na swobodny

osób i pojazdów. Głównym celem działania Unii w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie wewnętrznego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

przeptyw osób i pojazdów, **a tym samym na rynek wewnętrzny i strefę Schengen.** Głównym celem działania Unii w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie wewnętrznego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(2) Komisja przeprowadziła ocenę funkcjonowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE¹⁵, w tym jej skuteczności, efektywności i spójności z innymi politykami Unii. Z oceny wynika, że co do zasady dyrektywa 2009/103/WE funkcjonuje prawidłowo i większość jej aspektów nie wymaga zmian. Wskazano jednak cztery obszary, w których należałoby wprowadzić ukierunkowane zmiany: wypłata odszkodowania poszkodowanym w wypadkach w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń, minimalne sumy gwarancyjne, kontrole ubezpieczenia pojazdów przez państwa członkowskie i korzystanie przez nowy zakład ubezpieczeń z przedkładanych przez ubezpieczających oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia. ***Ponadto należy wprowadzić obowiązkowy system zniżek za bezwypadkową jazdę i podwyżek za jazdę wypadkową, do stosowania przy obliczaniu składki ubezpieczeniowej na podstawie oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia wydawanych przez zakłady ubezpieczeń. Taki system zachęca do bezpiecznego prowadzenia pojazdu, a zatem zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przyniesie ponadto sprawiedliwsze traktowanie konsumentów przy obliczaniu składki ubezpieczeniowej.***

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

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

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zakres dyrektywy 2009/103/WE obejmuje zasadniczo wszystkie istniejące i nowe pojazdy mechaniczne. Jednak zwłaszcza w przypadku nowych typów pojazdów, np. rowerów i hulajnóg elektrycznych czy segwayów, nie wydaje się to bezwzględnie konieczne. Pojazdy te są znacznie mniejsze i mają niższą prędkość maksymalną, zatem potencjalnie nie powodują równie poważnych szkód i obrażeń. Jednolite stosowanie obowiązku ubezpieczenia wydaje się nieproporcjonalne zwłaszcza w związku z potrzebą wspierania rozwoju nowych alternatywnych środków transportu, zajmujących mniej publicznej przestrzeni drogowej i bardziej przyjaznych dla środowiska. Niniejsza dyrektywa powinna zatem mieć zastosowanie tylko do tych pojazdów, które zgodnie z prawem Unii muszą spełniać wymogi bezpieczeństwa, by uzyskać homologację. Oczywiście również użytkowanie wspomnianych pojazdów może prowadzić do wypadków, dlatego państwa członkowskie powinny mieć prawo do wprowadzenia lub

zachowania na szczeblu krajowym przepisów przewidujących ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej również w przypadku pojazdów nieobjętych obowiązkiem homologacji typu. Niniejsza dyrektywa służy osiągnięciu celów ogólnych, a mianowicie zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony osób poszkodowanych w wypadkach drogowych i ułatwieniu przepływu osób i pojazdów w całej Unii, a tym samym przyczyni się do poprawy zaufania do jednolitego rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, gdyż zwiększy pewność prawa w transgranicznej sprzedaży ubezpieczeń komunikacyjnych zgodnie z zasadą swobody świadczenia usług, a jednocześnie ograniczy zagrożenia mogące wystąpić w procesie wypłacania odszkodowań poszkodowanym.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3b) By zapewnić opłacalność proponowanych środków, niniejsza dyrektywa wprowadza właściwą równowagę między interesem publicznym a potencjalnymi kosztami ponoszonymi przez organy publiczne, ubezpieczycieli i ubezpieczających.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Państwa członkowskie **powinny** obecnie **powstrzymywać** się od prowadzenia kontroli ubezpieczenia w odniesieniu do pojazdów, które

(4) Państwa członkowskie obecnie **powstrzymują** się od prowadzenia kontroli ubezpieczenia w odniesieniu do pojazdów, które normalnie przebywają na terytorium

normalnie przebywają na terytorium innego państwa członkowskiego, oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego i normalnie przebywają na terytorium państwa trzeciego. Rozwój nowych technologii umożliwia prowadzenie kontroli ubezpieczenia pojazdów bez ich zatrzymywania, a zatem bez zakłócenia swobodnego przepływu osób. Należy zatem dopuścić te kontrole ubezpieczenia pojazdów tylko wówczas, gdy są one niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne, stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa i nie wymagają zatrzymywania pojazdu.

innego państwa członkowskiego, oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego państwa członkowskiego i normalnie przebywają na terytorium państwa trzeciego. Rozwój nowych technologii, **np. technologii rozpoznawania tablic rejestracyjnych**, umożliwia **dyskretne** prowadzenie kontroli ubezpieczenia pojazdów bez ich zatrzymywania, a zatem bez zakłócenia swobodnego przepływu osób. Należy zatem dopuścić te kontrole ubezpieczenia pojazdów tylko wówczas, gdy są one niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne, stanowią element ogólnego systemu kontroli na terytorium danego państwa i nie wymagają zatrzymywania pojazdu **oraz gwarantują prawa, wolności i uzasadnione interesy osób, których dotyczą.**

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych, czyli przemieszczanie się pojazdami mechanicznymi bez obowiązkowego ubezpieczenia komunikacyjnego od odpowiedzialności cywilnej, to w Unii coraz większy problem. Oszacowano, że w 2011 r. koszt roszczeń z tego tytułu w całej Unii wyniósł 870 mln EUR. Należy podkreślić, że prowadzenie pojazdów nieubezpieczonych ma negatywne konsekwencje dla wielu zainteresowanych stron, w tym dla osób poszkodowanych w wypadkach, ubezpieczycieli, funduszy gwarancyjnych i ubezpieczających mających polisę ubezpieczenia komunikacyjnego.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Powinna istnieć możliwość prostego stwierdzenia autentyczności dotychczasowego przebiegu ubezpieczenia ubezpieczających, którzy chcą zawrzeć

Poprawka

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

Poprawka

(8) Powinna istnieć możliwość prostego stwierdzenia autentyczności dotychczasowego przebiegu ubezpieczenia ubezpieczających, którzy chcą zawrzeć

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

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) W ramach oceny funkcjonowania dyrektywy Komisja Europejska powinna monitorować jej stosowanie, uwzględniając liczbę poszkodowanych, kwotę roszczeń niezaspokojonych ze względu na opóźnienia w płatnościach będące następstwem przypadków niewypłacalności transgranicznej, wysokość minimalnych sum gwarancyjnych w państwach

nową umowę ubezpieczeniową z zakładem ubezpieczeń, aby ułatwić uznanie takiego przebiegu ubezpieczenia podczas zawierania nowej polisy ubezpieczeniowej. Do celów uproszczenia weryfikacji i stwierdzania autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia istotne jest, aby treść i format takiego oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia były jednakowe we wszystkich państwach członkowskich. Ponadto zakłady ubezpieczeń **powinny stosować obowiązkowy system zniżek za bezwypadkową jazdę i podwyżek za jazdę wypadkową** do celów określenia wysokości składek ubezpieczenia komunikacyjnego. **Należy uwzględnić oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia.** **Nie powinno się** dyskryminować ubezpieczających ze względu na narodowość lub wyłącznie na podstawie poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania ubezpieczającego. Aby umożliwić państwom członkowskim weryfikację sposobu traktowania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przez zakłady ubezpieczeń, zakłady ubezpieczeń powinny publikować swoją politykę w zakresie wykorzystywania przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu wysokości składek.

Poprawka

(11) W ramach oceny funkcjonowania dyrektywy Komisja Europejska powinna monitorować jej stosowanie, uwzględniając liczbę poszkodowanych, kwotę roszczeń niezaspokojonych ze względu na opóźnienia w płatnościach będące następstwem przypadków niewypłacalności transgranicznej, wysokość minimalnych sum gwarancyjnych w państwach

członkowskich, kwoty roszczeń powstałych na skutek prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych w związku z ruchem transgranicznym oraz liczbę skarg dotyczących oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia.

członkowskich, kwoty roszczeń powstałych na skutek prowadzenia pojazdów nieubezpieczonych w związku z ruchem transgranicznym oraz liczbę skarg dotyczących oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia. ***W ocenie funkcjonowania dyrektywy 2009/103/WE Komisja powinna również zbadać i ocenić, czy w świetle postępu technologicznego, w tym wobec coraz częstszego korzystania z pojazdów autonomicznych i częściowo autonomicznych, w razie wypadków spowodowanych użytkowaniem pojazdów dyrektywa nadal spełnia cel, jakim jest ochrona osób poszkodowanych w wypadkach drogowych przed niewypłacalnością zakładów ubezpieczeń. Jednocześnie takie monitorowanie powinno uwzględniać przyszłe wyzwania i zmierzać do osiągnięcia celów dyrektywy w świetle rozwoju nowych technologii w takich dziedzinach jak pojazdy elektryczne oraz pojazdy autonomiczne i częściowo autonomiczne.***

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(12) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, szczególnie cel, jakim jest zapewnienie takiej samej minimalnej ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych w całej Unii, zapewnienie ochrony poszkodowanych w przypadku niewypłacalności zakładów ubezpieczeń ***oraz zapewnienie równego traktowania w ustalaniu autentyczności oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia wydawanych przez ubezpieczycieli potencjalnym ubezpieczającym przekraczającym wewnętrzne granice Unii***, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na ich skutki cele te można zrealizować

artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

skuteczniej na szczeblu Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

Poprawka 11

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. w art. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

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

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

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

***** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz**

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 4 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Państwa członkowskie mogą jednak prowadzić takie kontrole ubezpieczenia, pod warunkiem że są one niedyskryminacyjne, konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia zamierzonego celu, **gwarantują prawa, wolności i uzasadnione interesy osób, których dotyczą**, oraz:

(Ta poprawka dotyczy całego aktu. Jej przyjęcie wiąże się z koniecznością wprowadzenia odpowiednich zmian w całym dokumencie.)

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – point b

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 16 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń **lub** organy, o których mowa w akapicie drugim, uwzględniając oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia wydane przez inne zakłady ubezpieczeń lub inne organy, o których mowa w akapicie drugim, nie traktowały ubezpieczających w sposób dyskryminujący **lub** nie **stosowały wyższki** ich składek ze względu na ich narodowość lub wyłącznie na podstawie ich poprzedniego państwa członkowskiego

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń **i** organy, o których mowa w akapicie drugim, uwzględniając oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia wydane przez inne zakłady ubezpieczeń lub inne organy, o których mowa w akapicie drugim, nie traktowały ubezpieczających w sposób dyskryminujący **ani** nie **podwyższały** ich składek ze względu na ich narodowość lub wyłącznie na podstawie ich poprzedniego państwa członkowskiego zamieszkania.

zamieszkania.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – point b
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 16 – ustęp 2 a a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń i organy, o których mowa w akapicie drugim, wprowadziły w swoich umowach o ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych obowiązkowy system zniżek za bezwypadkową jazdę i podwyżek za jazdę wypadkową, w którym wysokość składek ubezpieczeniowych danego ubezpieczającego oblicza się na podstawie oświadczenia o przebiegu ubezpieczenia.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – point b
Dyrektywa 2009/103/WE
Artykuł 16 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Państwa członkowskie zapewniają, aby zakłady ubezpieczeń publikowały swoją politykę w zakresie wykorzystywania oświadczeń o przebiegu ubezpieczenia przy wyliczaniu wysokości składek, **w tym szczególnie informacje o stosowanym przez nie systemie zniżek za bezwypadkową jazdę i podwyżek za jazdę wypadkową.**

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6

Dyrektywa 2009/103/WE

Artykuł 28 c

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Nie później niż po upływie **pięciu** lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy przeprowadza się ocenę niniejszej dyrektywy. **Ocena obejmuje w szczególności celowość niniejszej dyrektywy w świetle postępów technologicznych w dziedzinie pojazdów autonomicznych i częściowo autonomicznych oraz stwierdzenie, czy system odpowiedzialności cywilnej określony w niniejszej dyrektywie uwzględnia nowe warunki technologiczne czy też należy wprowadzić nową kategorię odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, dotyczącą wyłącznie pojazdów autonomicznych jako źródła zagrożenia, a jednocześnie nieniosącą ze sobą niemożliwego do kontroli ryzyka odpowiedzialności cywilnej, by nie uniemożliwiać stosowania nowych technologii.** Komisja przekazuje wnioski z tej oceny, wraz ze swoimi uwagami, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu **oraz w razie potrzeby dołącza do nich wnioski ustawodawczy.**

(Błąd techniczny: dyrektywa, o której mowa, to wniosek dotyczący dyrektywy przyjmowanej w procedurze 2018/0168(COD) i zmieniającej dyrektywę 2009/103/WE.)

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowanie obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności	
Odsyłacze	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 11.6.2018	
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	JURI 11.6.2018	
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Rozpatrzenie w komisji	11.10.2018	20.11.2018
Data przyjęcia	10.12.2018	
Wynik głosowania końcowego	+: 18	–: 0
	0: 0	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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	
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI
OPINIODAWCZEJ**

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

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się