

DYREKTYWA 2005/14/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 11 maja 2005 r.

zmieniająca dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 47 ust. 2 zdanie pierwsze i trzecie, art. 55 oraz art. 95 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (ubezpieczenie komunikacyjne) ma dla europejskich obywateli, zarówno ubezpieczonych, jak i poszkodowanych w wypadkach, szczególne znaczenie. Budzi ono również duże zainteresowanie zakładów ubezpieczeń, ponieważ stanowi znaczącą część wspólnotowego rynku ubezpieczeń niebędących ubezpieczeniami na życie. Ubezpieczenie komunikacyjne ma również wpływ na swobodny przepływ osób i pojazdów. Głównym celem działania Wspólnoty w dziedzinie usług finansowych powinno być zatem wzmocnienie i skonsolidowanie jednolitego rynku ubezpieczeń w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 227 E z 24.9.2002, str. 387.

⁽²⁾ Dz.U. C 95 z 23.4.2003, str. 45.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 22 października 2003 r. (Dz.U. C 82 E z 1.4.2004, str. 297), wspólne stanowisko Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 stycznia 2005 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 18 kwietnia 2005 r.

(2) Znaczący postęp w tym kierunku został już osiągnięty poprzez dyrektywę Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności ⁽⁴⁾, drugą dyrektywę Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾, trzecią dyrektywę Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych ⁽⁶⁾ oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) ⁽⁷⁾.

(3) Wspólnotowy system ubezpieczeń komunikacyjnych musi zostać unowocześniony i ulepszony. Taka potrzeba została potwierdzona w drodze konsultacji prowadzonych z przemysłem, konsumentami i stowarzyszeniami poszkodowanych.

(4) W celu wyłączenia możliwości wszelkich błędnych interpretacji przepisów dyrektywy 72/166/EWG oraz ułatwienia objęcia ochroną ubezpieczeniową pojazdów z tymczasowymi tablicami rejestracyjnymi, definicja terytorium, na którym pojazd ma zwykle miejsce postoju powinna odnosić się do terytorium państwa, którego tablicę rejestracyjną posiada pojazd, bez względu na to, czy jest to tablica stała czy tymczasowa.

(5) Zgodnie z dyrektywą 72/166/EWG przyjmuje się, że pojazdy posiadające fałszywe bądź nielegalne tablice mają zwykle miejsce postoju na terytorium Państwa Członkowskiego, które wydało oryginalne tablice. Zasada ta często oznacza, że krajowe biura ubezpieczeniowe są zobowiązane do podejmowania działań związanych ze skutkami ekonomicznymi wypadków, które nie mają żadnego

⁽⁴⁾ Dz.U. L 103 z 2.5.1972, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 84/5/EWG (Dz.U. L 8 z 11.1.1984, str. 17).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 8 z 11.1.1984, str. 17. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 90/232/EWG (Dz.U. L 129 z 19.5.1990, str. 33).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 129 z 19.5.1990, str. 33.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 181 z 20.7.2000, str. 65.

związku z Państwem Członkowskim, w którym biura te mają siedziby. Bez zmieniania ogólnego kryterium, zgodnie z którym tablice rejestracyjne określają terytorium, na którym pojazd ma zwykle miejsce postoju, należy wprowadzić szczególną zasadę dla wypadków spowodowanych przez pojazdy bez tablicy rejestracyjnej lub pojazdy posiadające tablicę rejestracyjną, która nie jest przypisana albo już nie jest przypisana do tego pojazdu. W takim przypadku i w wyłącznym celu likwidacji szkody, za terytorium, na którym pojazd ma zwykle miejsce postoju, uznaje się terytorium, na którym miał miejsce wypadek.

(6) W celu ułatwienia interpretacji i stosowania terminu „kontrola punktowa” w dyrektywie 72/166/EWG, odpowiedni przepis należy wyjaśnić. Zakaz prowadzenia systematycznych kontroli ubezpieczeń komunikacyjnych powinien stosować się do pojazdów, które mają zwykle miejsce postoju na terytorium innego Państwa Członkowskiego, jak również do pojazdów, które mają zwykle miejsce postoju na terytorium państwa trzeciego, ale wjeżdżają z terytorium innego Państwa Członkowskiego. Dozwolone mogą być tylko niesystematyczne, niedyskryminacyjne kontrole, dokonywane w ramach kontroli, której wyłącznym celem nie jest kontrola ubezpieczenia.

(7) Artykuł 4 lit. a) dyrektywy 72/166/EWG pozwala Państwu Członkowskiemu odstąpić od ogólnego obowiązku ubezpieczenia w stosunku do pojazdów należących do niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych. Dla wypadków spowodowanych przez takie pojazdy, Państwo Członkowskie stosujące taką derogację musi wyznaczyć urząd lub organ właściwy do wypłaty odszkodowania za szkody poniesione przez poszkodowanych w wypadkach spowodowanych w innym Państwie Członkowskim. W celu zapewnienia, aby odpowiednie odszkodowanie zostało wypłacone nie tylko poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez takie pojazdy za granicą, ale również poszkodowanym w wypadkach mających miejsce w Państwie Członkowskim, w którym pojazd ma zwykle miejsce postoju, niezależnie od tego, czy zamieszkują oni na jego terytorium, należy zmienić powyższy artykuł. Ponadto, Państwa Członkowskie zapewnią, aby wykaz osób zwolnionych z obowiązkowego ubezpieczenia oraz urzędów lub organów odpowiedzialnych za wypłatę odszkodowań poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez takie pojazdy został przekazany Komisji do publikacji.

(8) Artykuł 4 lit. b) dyrektywy 72/166/EWG pozwala Państwu Członkowskiemu odstąpić od ogólnego obowiązku ubezpieczenia w stosunku do niektórych rodzajów pojazdów lub niektórych pojazdów posiadających specjalne tablice. W takim przypadku inne Państwa Członkowskie mają prawo wymagać przy wjeździe na ich terytorium okazania ważnej zielonej karty lub umowy ubezpieczenia granicznego w celu zapewnienia wypłaty odszkodowania poszkodowanym w wypadkach, które mogą zostać spowodowane przez te pojazdy na terytorium tych państw. Ponieważ jednak zniesienie kontroli granicznych wewnątrz Wspólnoty nie pozwala na skontrolowanie,

czy pojazdy przekraczające granicę są objęte ubezpieczeniem, nie można dłużej gwarantować odszkodowań dla poszkodowanych w wypadkach spowodowanych za granicą. Ponadto, należy zapewnić przyznanie odpowiedniego odszkodowania nie tylko poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy za granicą, ale również w Państwie Członkowskim, w którym pojazd ma zwykle miejsce postoju. W tym celu Państwa Członkowskie powinny traktować poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez te pojazdy w takim samym sposób, jak poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez nieubezpieczone pojazdy. W istocie, zgodnie z dyrektywą 84/5/EWG poszkodowanym w wypadkach spowodowanych przez nieubezpieczone pojazdy odszkodowanie powinien wypłacić organ odszkodowawczy Państwa Członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek. W przypadku wypłaty dokonanej na rzecz poszkodowanych w wypadkach spowodowanych przez pojazdy podlegające powyższej derogacji, organowi odszkodowawczemu powinno przysługiwać roszczenie wobec organu Państwa Członkowskiego, w którym pojazd ma zwykle miejsce postoju. Po pięciu latach od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy, Komisja powinna, o ile zajdzie taka potrzeba, uwzględniając doświadczenia związane z wdrażaniem i stosowaniem tej derogacji, przedstawić propozycje jej zastąpienia lub uchylecia. Ponadto, odpowiedni przepis dyrektywy 2000/26/WE powinien zostać skreślony.

(9) W celu sprecyzowania zakresu zastosowania dyrektyw dotyczących ubezpieczenia komunikacyjnego zgodnie z art. 299 Traktatu, należy skreślić odniesienie do pozaeuropejskich terytoriów Państw Członkowskich w art. 6 i 7 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG.

(10) Obowiązek Państw Członkowskich zagwarantowania ochrony ubezpieczeniowej przynajmniej w zakresie pewnych kwot minimalnych stanowi istotny element zapewnienia ochrony poszkodowanych. Kwoty minimalne określone w dyrektywie 84/5/EWG powinny zostać nie tylko uaktualnione w celu uwzględnienia inflacji, ale także realnie podwyższone w celu zwiększenia ochrony poszkodowanych. Minimalna suma gwarancyjna za szkody na osobie powinna zostać obliczona w taki sposób, aby stanowiła pełne i sprawiedliwe odszkodowanie dla wszystkich poszkodowanych, którzy odnieśli bardzo ciężkie obrażenia, biorąc równocześnie pod uwagę niską częstotliwość wypadków, w których uczestniczy kilku poszkodowanych oraz niewielką liczbę wypadków, w których kilku poszkodowanych odnosi bardzo poważne obrażenia podczas tego samego zdarzenia. Minimalna suma gwarancyjna wynosząca 1 000 000 EUR na jedną ofiarę lub 5 000 000 EUR na jedno zdarzenie szkodowe, bez względu na liczbę poszkodowanych, jest kwotą rozsądną i odpowiednią. W celu ułatwienia wprowadzenia tych kwot minimalnych powinno się ustanowić pięcioletni okres przejściowy, licząc od upływu terminu do wykonania niniejszej dyrektywy. W ciągu trzydziestu miesięcy od upływu terminu do wykonania niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie powinny zwiększyć sumy gwarancyjne do co najmniej połowy powyższych kwot.

- (11) W celu zapewnienia, aby minimalna suma gwarancyjna nie straciła z czasem na wartości, powinno się wprowadzić okresową klauzulę rewizyjną, stosując jako punkt odniesienia Europejski Wskaźnik Cen Konsumpcyjnych (EICP) publikowany przez Eurostat, jak stanowi rozporządzenie Rady (WE) nr 2494/95 z dnia 23 października 1995 r. dotyczące zharmonizowanych wskaźników cen konsumpcyjnych ⁽¹⁾. Należy ustanowić przepisy proceduralne regulujące taką rewizję.
- (12) Dyrektywa 84/5/EWG, która w trosce o zapobieganie oszustwom pozwala Państwom Członkowskim ograniczyć lub wyłączyć wypłaty dokonywane przez organ odszkodowawczy w przypadku szkód majątkowych wyrządzonych przez nieustalony pojazd, może w niektórych przypadkach utrudnić uzyskanie zasadnego odszkodowania przez poszkodowanych. Możliwość ograniczenia lub wyłączenia odszkodowania na podstawie tego, że pojazd nie został ustalony, nie powinna mieć zastosowania tam, gdzie organ wypłacił odszkodowanie za znaczącą szkodę na osobie poszkodowanemu w tym samym wypadku, w którym zostały spowodowane szkody majątkowe. Państwa Członkowskie mogą postanowić o wprowadzeniu franszyzy do wysokości określonej w powyższej dyrektywie, stosowanej w odniesieniu do poszkodowanych ponoszących szkody majątkowe. Warunki, w których szkodę na osobie uznaje się za znaczącą powinny zostać określone przez krajowe przepisy ustawowe lub administracyjne Państwa Członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek. Przy określaniu tych warunków Państwo Członkowskie uwzględnia między innymi to, czy szkoda na osobie wymagała opieki szpitalnej.
- (13) W chwili obecnej przepis zawarty w dyrektywie 84/5/EWG pozwala Państwom Członkowskim na zezwolenie, do określonego pułapu, na wprowadzenie franszyzy, do wysokości której poszkodowany byłby odpowiedzialny w przypadku szkód majątkowych spowodowanych przez nieubezpieczony pojazd. Taka możliwość w sposób nieuzasadniony ogranicza ochronę poszkodowanych i powoduje dyskryminację w porównaniu z poszkodowanymi w innych wypadkach. Dlatego też nie powinna ona mieć dłużej zastosowania.
- (14) Druga dyrektywa Rady 88/357/EWG z dnia 22 czerwca 1988 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie i ustanowienia przepisów ułatwiających skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług ⁽²⁾ powinna zostać zmieniona, tak aby oddziały zakładów ubezpieczeń mogły stać się przedstawicielami w zakresie działalności w ubezpieczeniach komunikacyjnych, jak to już się stało w zakresie usług ubezpieczeniowych innych niż ubezpieczenia komunikacyjne.
- (15) Główną zasługą istniejącego ustawodawstwa jest objęcie ochroną ubezpieczeniową każdego pasażera pojazdu. Ten cel byłby zagrożony, gdyby ustawodawstwo krajowe lub jakiegokolwiek postanowienia umowne zawarte w umowie ubezpieczenia wyłączały pasażerów z ochrony ubezpieczeniowej dlatego, że wiedzieli lub powinni byli wiedzieć, że kierowca pojazdu w czasie wypadku znajdował się pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego. Pasażer zazwyczaj nie ma możliwości dokonania właściwej oceny stopnia odurzenia kierowcy. Cel, jakim jest zniechęcenie do prowadzenia pojazdu pod wpływem środków odurzających, nie zostanie osiągnięty przez ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej pasażerów poszkodowanych w wypadkach drogowych. Objęcie takich pasażerów obowiązkowym ubezpieczeniem komunikacyjnym pojazdu nie przesądza o odpowiedzialności, jaką mogą ponieść na mocy obowiązującego ustawodawstwa krajowego, ani o wysokości odszkodowania przyznanego w konkretnym wypadku drogowym.
- (16) Szkody na osobie oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy są zazwyczaj najsłabszą stroną w wypadku, powinny być objęte obowiązkowym ubezpieczeniem pojazdu, który brał udział w wypadku, jeżeli mają oni prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym. Przepis ten nie przesądza o odpowiedzialności cywilnej ani o wysokości odszkodowania przysługującego na podstawie przepisów krajowych za szkody spowodowane w konkretnym wypadku drogowym.
- (17) Niektóre zakłady ubezpieczeń zawierają w polisach ubezpieczeniowych klauzule, zgodnie z którymi umowa zostanie unieważniona, jeśli pojazd pozostaje poza Państwem Członkowskim, w którym jest zarejestrowany, dłużej niż przez określony czas. Taka praktyka stoi w sprzeczności z zasadą określoną w dyrektywie 90/232/EWG, zgodnie z którą obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne powinno obejmować za tę samą składkę całe terytorium Wspólnoty. Dlatego też należy postanowić, że ochrona ubezpieczeniowa pozostanie ważna przez cały okres obowiązywania umowy, bez względu na to, czy pojazd pozostaje w innym Państwie Członkowskim przez pewien czas, bez uszczerbku dla obowiązku rejestracji pojazdów wynikającego z krajowego ustawodawstwa Państw Członkowskich.
- (18) Należy podjąć kroki zmierzające do ułatwienia objęcia ochroną ubezpieczeniową pojazdów importowanych z jednego Państwa Członkowskiego do innego, nawet jeżeli pojazd nie jest jeszcze zarejestrowany w Państwie Członkowskim przeznaczenia. Należy umożliwić czasowe odstąpienie od ogólnej zasady określającej Państwo Członkowskie umiejscowienia ryzyka. Przez okres trzydziestu dni od daty dostarczenia, udostępnienia lub wysłania pojazdu do nabywcy za Państwo Członkowskie przeznaczenia powinno się uważać Państwo Członkowskie umiejscowienia ryzyka.

⁽¹⁾ Dz.U. L 257 z 27.10.1995, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 172 z 4.7.1988, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2000/26/WE.

- (19) Osoba, która zamierza zawrzeć nową umowę ubezpieczenia komunikacyjnego z innym ubezpieczycielem powinna mieć możliwość wykazania bezszkodowej jazdy oraz przedstawienia historii likwidacji szkód w okresie poprzedniej umowy. Ubezpieczony powinien mieć prawo do wystąpienia w dowolnym czasie z wnioskiem o wydanie oświadczenia o roszczeniach lub braku roszczeń dotyczących pojazdu lub pojazdów objętych umową ubezpieczenia w okresie co najmniej pięciu ostatnich lat trwania stosunku umownego. Zakład ubezpieczeń lub każdy organ, który może zostać wyznaczony przez Państwo Członkowskie do zawierania obowiązkowych ubezpieczeń lub do wystawiania takich oświadczeń powinien wydać ubezpieczonemu takie oświadczenie w ciągu piętnastu dni od złożenia wniosku.
- (20) W celu zapewnienia odpowiedniej ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych Państwa Członkowskie nie powinny zezwalać zakładom ubezpieczeń na powoływanie się wobec pokrzywdzonych na franszyzę.
- (21) Prawo powołania się na umowę ubezpieczenia i wystąpienia z roszczeniem bezpośrednio wobec zakładu ubezpieczeń ma wielkie znaczenie dla ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych. Dyrektywa 2000/26/WE już daje poszkodowanym w wypadkach mających miejsce w Państwach Członkowskich innych niż Państwo Członkowskie zamieszkania poszkodowanego, spowodowanych ruchem pojazdów ubezpieczonych i mających zwykłe miejsce postoju w Państwie Członkowskim, bezpośrednie prawo do pozwania zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej. W celu ułatwienia skutecznej i szybkiej likwidacji szkody oraz uniknięcia w takim stopniu, w jakim to możliwe, kosztownych postępowań sądowych, prawo to powinno zostać rozszerzone na poszkodowanych we wszystkich wypadkach drogowych.
- (22) W celu wzmocnienia ochrony poszkodowanych w wypadkach drogowych, należy rozszerzyć procedurę „uzasadnionej oferty” określoną w dyrektywie 2000/26/WE na wszystkie wypadki drogowe. Ta sama procedura powinna mieć również odpowiednio zastosowanie, jeżeli zaspokojenie roszczeń związanych z wypadkiem odbywa się poprzez system krajowych biur ubezpieczeniowych, o których mowa w dyrektywie 72/166/EWG.
- (23) W celu ułatwienia poszkodowanym dochodzenia odszkodowania, centra informacyjne ustanowione zgodnie z dyrektywą 2000/26/WE nie powinny ograniczać się do udzielania informacji dotyczących wypadków objętych tą dyrektywą, ale powinny być również w stanie udzielać tego samego rodzaju informacji w odniesieniu do każdego wypadku drogowego.
- (24) Zgodnie z art. 11 ust. 2 w związku z art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych ⁽¹⁾ poszkodowany może wytoczyć powództwo przeciwko ubezpieczycielowi w zakresie odpowiedzialności cywilnej w Państwie Członkowskim, w którym ma on miejsce zamieszkania.
- (25) Ponieważ dyrektywa 2000/26/WE została przyjęta przed przyjęciem rozporządzenia (WE) nr 44/2001, które w odniesieniu do kilku Państw Członkowskich zastąpiło Konwencję brukselską z dnia 27 września 1968 r. w tej samej sprawie, odniesienie do tej Konwencji w powyższej dyrektywie powinno zostać odpowiednio zmienione.
- (26) Dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG oraz 90/232/EWG oraz dyrektywa 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady powinny zatem zostać odpowiednio zmienione.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany dyrektywy 72/166/EWG

W dyrektywie 72/166/EWG wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 pkt. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „— terytorium państwa, którego tablicę rejestracyjną posiada pojazd bez względu na to, czy jest to tablica stała czy tymczasowa, lub”;
- b) dodaje się następujące tiret:
- „— w przypadku gdy pojazd nie posiada żadnej tablicy rejestracyjnej lub posiada tablicę rejestracyjną, która nie jest przypisana albo już nie jest przypisana do tego pojazdu, a brał on udział w wypadku, terytorium państwa, w którym miał miejsce wypadek, dla celów likwidacji szkody zgodnie z art. 2 ust. 2 tiret pierwsze niniejszej dyrektywy lub zgodnie z art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych ^(*);

^(*) Dz.U. L 8 z 11.1.1984, str. 17.”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 12 z 16.1.2001, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2245/2004 (Dz.U. L 381 z 28.12.2004, str. 10).

2) artykuł 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa Członkowskie odstępują od kontrolowania ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w przypadku samochodów, które mają zwykłe miejsce postoju na terytorium innego Państwa Członkowskiego oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego Państwa Członkowskiego i mają zwykłe miejsce postoju na terytorium państwa trzeciego. Państwa Członkowskie mogą jednak prowadzić niesystematyczne kontrole ubezpieczenia pod warunkiem, że nie są one dyskryminacyjne i są dokonywane w ramach kontroli, której wyłącznym celem nie jest sprawdzenie ubezpieczenia.”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) drugim akapicie:

i) pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

„Stosując taką derogację, Państwo Członkowskie podejmuje stosowne działania, aby zapewnić wypłatę odszkodowania za szkodę majątkową lub szkodę na osobie spowodowaną na jego terytorium oraz na terytorium innych Państw Członkowskich przez pojazdy należące do takich osób.”;

ii) ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Państwa Członkowskie przekazuje Komisji wykaz osób zwolnionych z obowiązku ubezpieczenia oraz urzędów i organów odpowiedzialnych za wypłatę odszkodowań. Komisja publikuje taki wykaz.”;

b) lit. b) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W takim przypadku Państwa Członkowskie zapewniają, aby pojazdy, o których mowa w pierwszym akapicie niniejszej litery były traktowane w taki sam sposób, jak pojazdy, w odniesieniu do których nie spełniono obowiązku ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1. Organowi odszkodowawczemu Państwa Członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek, przysługuje w takiej sytuacji roszczenie wobec funduszu gwarancyjnego określonego w art. 1 ust. 4 dyrektywy 84/5/EWG w Państwie Członkowskim, w którym pojazd ma zwykłe miejsce postoju.

Po upływie pięciu lat od wejścia w życie dyrektywy 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającej dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (*), Państwa Członkowskie przedstawią Komisji sprawozdania z wykonywania i stosowania w praktyce przepisu niniejszej litery. Komisja, po zbadaniu tych sprawozdań i o ile zajdzie taka potrzeba, przedstawi propozycje w sprawie zastąpienia lub uchylenia niniejszej derogacji.

(* Dz.U. L 149 z 11.06.2005, str. 14.”;

4) w art. 6 i 7 ust. 1 skreśla się słowa „lub na terytorium pozaeuropejskim Państwa Członkowskiego”.

Artykuł 2

Zmiany dyrektywy 84/5/EWG

Artykuł 1 dyrektywy 84/5/EWG otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

1. Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG, pokrywa obligatoryjnie zarówno szkody majątkowe, jak i szkody na osobie.

2. Bez uszczerbku dla możliwości ustanowienia przez Państwa Członkowskie wyższych sum gwarancyjnych, każde Państwo Członkowskie wymaga obowiązkowego ubezpieczenia co najmniej w zakresie następujących kwot:

a) w przypadku szkód na osobie, minimalna suma gwarancyjna w wysokości 1 000 000 EUR na jednego poszkodowanego lub 5 000 000 EUR na jedno zdarzenie szkodowe, niezależnie od liczby poszkodowanych;

b) w przypadku szkód materialnych 1 000 000 EUR na jedno zdarzenie szkodowe, niezależnie od liczby poszkodowanych.

Jeśli zajdzie taka potrzeba, Państwa Członkowskie mogą ustawić okres przejściowy trwający do pięciu lat na dostosowanie minimalnych sum gwarancyjnych do kwot przewidzianych w niniejszym ustępie, liczony od upływu terminu do wykonania dyrektywy 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającej dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG oraz 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (*).

Państwa Członkowskie, które ustanowią taki okres przejściowy poinformują o tym Komisję i wskażą czas trwania tego okresu.

W ciągu 30 miesięcy od upływu terminu do wykonania dyrektywy 2005/14/WE Państwa Członkowskie podniosą sumy gwarancyjne do co najmniej połowy kwot określonych w niniejszym ustępie.

3. Co pięć lat od wejścia w życie dyrektywy 2005/14/WE lub na koniec okresu przejściowego, o którym mowa w ustępie 2, kwoty określone w ust. 2 będą podlegały rewizji z uwzględnieniem Europejskiego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych (EICP) ustanowionego w rozporządzeniu Rady (WE) nr 2494/95 z dnia 23 października 1995 r. dotyczącym zharmonizowanych wskaźników cen konsumpcyjnych (**).

Kwoty te będą dostosowywane automatycznie. Będą one podnoszone o wielkość stanowiącą zmianę procentową wskazaną przez EICP za odpowiedni okres, tj. za pięć lat bezpośrednio poprzedzających rewizję, i zaokrąglane do wielokrotności 10 000 EUR.

Komisja poinformuje Parlament Europejski i Komisję o dostosowanych kwotach oraz zapewni ich publikację w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

4. Każde Państwo Członkowskie utworzy lub upoważni instytucję mającą za zadanie wypłacanie odszkodowań, co najmniej w granicach obowiązkowego ubezpieczenia, za szkody majątkowe lub szkody na osobie spowodowane przez nieustalony pojazd lub pojazdy, w stosunku do którego nie spełniono obowiązku ubezpieczenia, o którym mowa w ust. 1.

Pierwszy ustęp nie narusza prawa Państw Członkowskich do uznawania odszkodowania wypłacanego przez tę instytucję za pomocnicze lub główne, a także prawa do ustanowienia przepisów regulujących zaspokajanie roszczeń przysługujących tej instytucji wobec osoby odpowiedzialnej lub osób odpowiedzialnych za spowodowanie wypadku i innych ubezpieczycieli lub organów zabezpieczenia społecznego zobowiązanych do wypłaty odszkodowania poszkodowanemu w związku z tym samym wypadkiem. Jednakże Państwa Członkowskie nie mogą zezwolić tej instytucji na uzależnienie wypłaty odszkodowania od wykazania przez poszkodowanego w jakikolwiek sposób, że osoba odpowiedzialna jest niezdolna do wypłacenia odszkodowania lub odmawia jego zapłaty.

5. Poszkodowany może w każdym przypadku zwrócić się bezpośrednio do powyższej instytucji, która na podstawie informacji udzielonych na jego żądanie przez poszkodowanego jest zobowiązana do udzielenia mu odpowiedzi dotyczącej wypłaty odszkodowania wraz z uzasadnieniem.

Jednakże Państwa Członkowskie mogą wyłączyć obowiązek wypłaty odszkodowania przez powyższą instytucję osobom, które dobrowolnie wsiadły do pojazdu, który spowodował szkodę, jeżeli instytucja ta udowodni, że wiedziały one o fakcie nieubezpieczenia pojazdu.

6. Państwa Członkowskie mogą ograniczyć lub wyłączyć obowiązek wypłaty odszkodowania przez tą instytucję w przypadku szkód majątkowych spowodowanych przez nieustalony pojazd.

Jednakże jeżeli instytucja ta wypłaciła odszkodowanie za znaczącą szkodę na osobie poszkodowanemu w tym samym wypadku, w którym nieustalony pojazd spowodował także szkodę majątkową, Państwa Członkowskie nie mogą wyłączyć obowiązku wypłaty odszkodowania za szkodę majątkową na podstawie tego, że pojazd nie został ustalony. Państwa Członkowskie mogą jednak wprowadzić franszyzę nieprzekraczającą 500 EUR, do wysokości której odpowiedzialny jest poszkodowany ponoszący szkodę majątkową.

Warunki, w których szkodę na osobie uznaje się za znaczącą ustala się na podstawie przepisów ustawowych lub administracyjnych Państwa Członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek. W związku z tym Państwo Członkowskie może uwzględnić między innymi to, czy szkoda na osobie wymagała opieki szpitalnej.

7. Każde Państwo Członkowskie stosuje swoje własne przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne w zakresie wypłacania odszkodowania przez tą instytucję, bez uszczerbku dla istnienia innej praktyki korzystniejszej dla poszkodowanego.

(*) Dz.U. L 149 z 11.06.2005, str. 14.

(**) Dz.U. L 257 z 27.10.1995, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1)."

Artykuł 3

Zmiany dyrektywy 88/357/EWG

W art. 12a ust. 4 dyrektywy 88/357/EWG skreśla się drugie zdanie czwartego akapitu.

Artykuł 4

Zmiany dyrektywy 90/232/EWG

W dyrektywie 90/232/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 pomiędzy pierwszym i drugim akapitem dodaje się następujący akapit:

„Państwa Członkowskie podejmują niezbędne działania w celu zapewnienia, aby wszelkie przepisy prawne lub klauzule umowne zawarte w umowie ubezpieczeniowej, które wyłączają pasażera z ochrony ubezpieczeniowej na tej podstawie, że wiedział on lub powinien był wiedzieć, że kierowca pojazdu w chwili wypadku znajdował się pod wpływem alkoholu lub innego środka odurzającego, zostały uznane za bezskuteczne w odniesieniu do roszczeń takiego pasażera.”;

2) dodaje się art. 1a w brzmieniu:

„Artykuł 1a

Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG obejmuje szkody na osobie oraz szkody majątkowe wyrządzone pieszym, rowerzystom i innym niezmotoryzowanym użytkownikom dróg, którzy w następstwie wypadku, w którym brał udział pojazd mechaniczny, mają prawo do odszkodowania zgodnie z krajowym prawem cywilnym. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku zarówno dla odpowiedzialności cywilnej, jak i wysokości odszkodowania.”;

3) artykuł 2 tiret pierwszy otrzymuje brzmienie:

„— obejmowały ochroną za tę samą składkę i przez cały okres obowiązywania umowy całe terytorium Wspólnoty, łącznie ze wszystkimi okresami, kiedy pojazd pozostaje w innym Państwie Członkowskim w okresie obowiązywania umowy, oraz”;

4) dodaje się następujące artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 4a

1. W drodze odstępstwa od art. 2 lit. d) tiret drugi dyrektywy 88/357/EWG (*), jeżeli pojazd został wysłany z jednego Państwa Członkowskiego do drugiego, za Państwo Członkowskie umiejscowienia ryzyka uważa się Państwo Członkowskie przeznaczenia, przez okres trzydziestu dni liczony bezpośrednio od chwili przyjęcia dostawy przez nabywcę, nawet jeżeli pojazd nie został jeszcze formalnie zarejestrowany w Państwie Członkowskim przeznaczenia.

2. Jeżeli pojazd brał udział w wypadku w okresie wskazanym w ust. 1 niniejszego artykułu i nie był wtedy ubezpieczony, organ Państwa Członkowskiego przeznaczenia, o którym mowa w art. 1 ust. 4 dyrektywy 84/5/EWG, jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania określonego w art. 1 tej dyrektywy.

Artykuł 4b

Państwa Członkowskie zapewniają, aby ubezpieczony miał prawo do wystąpienia w dowolnym czasie z wnioskiem o wydanie oświadczenia o roszczeniach odszkodowawczych osób trzecich dotyczących pojazdów objętych umową ubezpieczenia w okresie co najmniej pięciu ostatnich lat trwania stosunku umownego. Zakład ubezpieczeń lub organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie do zawierania obowiązkowych ubezpieczeń lub do wystawiania takich oświadczeń wyda ubezpieczonemu takie oświadczenie w ciągu piętnastu dni od złożenia wniosku.

Artykuł 4c

Zakłady ubezpieczeń nie mogą powoływać się na franszyzę wobec poszkodowanego w wypadku w zakresie ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG.

Artykuł 4d

Państwa Członkowskie zapewniają, aby poszkodowanemu w wypadku spowodowanym przez pojazd objęty ubezpieczeniem określonym w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG przysługiwało bezpośrednie roszczenie wobec zakładu ubezpieczeń chroniącego sprawcę wypadku w zakresie odpowiedzialności cywilnej.

Artykuł 4e

Państwa Członkowskie wprowadzą procedurę przewidzianą w art. 4 ust. 6 dyrektywy 2000/26/WE (**) dla zaspokajania roszczeń wynikających z wszelkich wypadków spowodowanych przez pojazd objęty ubezpieczeniem określonym w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG.

Dla wypadków, w związku z którymi likwidacja szkody mogłaby odbywać się poprzez system krajowych biur ubezpieczeniowych, o których mowa w art. 2 ust. 2 dyrektywy 72/166/EWG, Państwa Członkowskie ustanowią taką samą procedurę, jak w art. 4 ust. 6 dyrektywy 2000/26/WE. Dla celów stosowania tej procedury wszelkie odniesienia do zakładu ubezpieczeń będą rozumiane jako odniesienia do krajowych biur ubezpieczeniowych zdefiniowanych w art. 1 pkt 3 dyrektywy 72/166/EWG.

(*) Druga dyrektywa Rady 88/357/EWG z dnia 22 czerwca 1988 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do ubezpieczeń bezpośrednich innych niż ubezpieczenia na życie i ustanowienia przepisów ułatwiających skuteczne korzystanie ze swobody świadczenia usług (Dz.U. L 172 z 4.7.1988, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 181 z 20.7.2000, str. 65).

(**) Dyrektywa 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (czwarta dyrektywa w sprawie ubezpieczeń komunikacyjnych) (Dz.U. L 181 z 20.7.2000, str. 65).”;

5) artykuł 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa Członkowskie zapewniają, aby bez uszczerbku dla ich obowiązków wynikających z dyrektywy 2000/26/WE, centra informacyjne ustanowione lub uznane zgodnie z art. 5 tej dyrektywy udostępniły informacje określone w tym artykule wszystkim osobom uczestniczącym w wypadku drogowym spowodowanym przez pojazd objęty ubezpieczeniem określonym w art. 3 ust. 1 dyrektywy 72/166/EWG.”

Artykuł 5

Zmiany dyrektywy 2000/26/WE

W dyrektywie 2000/26/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się motyw 16a w brzmieniu:

„(16a) Zgodnie z art. 11 ust. 2 w związku z art. 9 ust. 1 lit.) b rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (*) poszkodowany może wytoczyć powództwo sądowe przeciwko ubezpieczycielowi w zakresie odpowiedzialności cywilnej w Państwie Członkowskim, w którym ma on miejsce zamieszkania.

(*) Dz.U. L 12 z 16.1.2001, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2245/2004 (Dz.U. L 381 z 28.12.2004, str. 10).”;

2) artykuł 4 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Wyznaczenie przedstawicieli stron zgłaszających roszczenia nie stanowi otwarcia oddziału w rozumieniu art. 1 lit. b) dyrektywy 92/49/EWG, a przedstawiciela stron zgłaszających roszczenia nie uważa się za jednostkę organizacyjną w rozumieniu art. 2 lit. c) dyrektywy 88/357/EWG lub

— w przypadku Danii — za jednostkę organizacyjną w rozumieniu Konwencji brukselskiej z dnia 27 września 1968 r. w sprawie jurysdykcji i wykonywania wyroków w sprawach cywilnych i handlowych (*),

— w przypadku innych Państw Członkowskich — za jednostkę organizacyjną w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 44/2001.

(*) Dz.U. C 27 z 26.1.1998, str. 1 (wersja skonsolidowana).”;

3) w art. 5 ust. 1 lit. a) skreśla się punkt 2 ii).

4) po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Organ centralny

Państwa Członkowskie podejmują wszelkie odpowiednie działania w celu ułatwienia poszkodowanym, ich ubezpieczycielom oraz ich prawnym przedstawicielom, dostępu w odpowiednim czasie, do podstawowych danych, niezbędnych do likwidacji szkody.

Jeżeli zajdzie taka potrzeba, podstawowe dane będą dostępne w formie elektronicznej w centralnym archiwum w każdym Państwie Członkowskim oraz zostaną udostępnione zainteresowanym stronom na ich wyraźny wniosek.”

Artykuł 6

Wykonanie

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 11 czerwca 2007 r. Państwa Członkowskie niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji.

Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie mogą, zgodnie z Traktatem, utrzymać lub wprowadzić w życie przepisy, które są korzystniejsze dla poszkodowanego niż przepisy niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 8

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 11 maja 2005 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
J. P. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący

W imieniu Rady
N. SCHMIT
Przewodniczący