



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**de modificare a Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din
16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației
de asigurare a acestei răspunderi**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final} - {SWD(2018) 248 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Directiva privind asigurarea auto constituie un instrument juridic esențial care stă la baza bunei funcționări a pieței unice. Aceasta permite trecerea fără impedimente a frontierelor interne ale UE de către rezidenții UE cu vehiculele lor atât în scopuri profesionale, cât și în scopuri de agrement. Pe baza unei prime unice, rezidenții UE pot călători oriunde fără a fi nevoie să achiziționeze asigurare suplimentară și, în acest context, directiva urmărește să realizeze un nivel ridicat de convergență în ceea ce privește protecția potențialelor victime ale accidentelor provocate de autovehicule. Directiva este esențială, de asemenea, pentru buna funcționare a spațiului Schengen.

Prima directivă a UE privind asigurarea auto¹ a fost adoptată în 1972, cu dublul obiectiv de protecție a victimelor accidentelor auto (cu sau fără un element transfrontalier) și de facilitare a liberei circulații a autovehiculelor între statele membre. Fundamentele legislației UE în domeniul asigurărilor auto se regăsesc în Sistemul Internațional Carte Verde, un acord care nu intră sub incidența UE și la care participă 48 de țări, dar legislația UE merge dincolo de acesta. Din 1972, cinci directive privind asigurarea auto au consolidat în mod treptat directiva și au îmbunătățit dispozițiile sale; acestea au fost consolidate în Directiva 2009/103/CE (denumită în continuare „directivă”). Principalele elemente ale directivei includ:

- obligația ca autovehiculele să dețină o poliță de asigurare de răspundere civilă auto, valabilă pe întreg teritoriul UE pe baza unei prime unice;
- sume minime asigurate obligatorii pe care astfel de polițe de asigurare trebuie să le furnizeze (statele membre pot solicita o acoperire mai mare la nivel național);
- interdicția ca statele membre să efectueze controale sistematice ale asigurării vehiculelor care staționează în mod obișnuit în alt stat membru;
- obligația statelor membre de a crea fonduri de garantare pentru despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de vehicule neasigurate sau neidentificate;
- protecția victimelor accidentelor auto într-un alt stat membru decât statul lor membru de reședință („victime implicate în accidente în străinătate”);
- dreptul titularilor de polițe de a obține de la asigurător o atestare privind istoricul daunelor din ultimii cinci ani.

Pentru a evalua eficacitatea, eficiența și coerența legislației privind asigurările auto, Programul de lucru al Comisiei pentru 2016 a anunțat o evaluare a directivei². Concluzia evaluării a fost că majoritatea elementelor din directivă sunt adecvate scopului, dar ar fi adecvate anumite modificări în domenii specifice.

¹ Directiva 72/166/CE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi.

² A se vedea Evaluarea inițială a impactului din 24 iulie 2017, disponibilă [aici](#). Finalizarea evaluării a fost amânată pentru 2017 în așteptarea hotărârii CJUE în cauza „Andrade”, pronunțată la 28 noiembrie 2017, precum și a hotărârii CJUE în cauza „Torreiro”, pronunțată la 20 decembrie 2017.

În plus, în Planul de acțiune privind serviciile financiare de consum din martie 2017³, Comisia a anunțat că, în urma unei evaluări, aceasta ar urma să decidă prompt cu privire la posibile modificări ale directivei pentru a spori protecția victimelor accidentelor rutiere în cazul în care asigurătorul este insolubil, precum și pentru a îmbunătăți recunoașterea atestărilor privind istoricul daunelor, în special în context transfrontalier. Prezenta propunere abordează cele două aspecte, împreună cu altele trei identificate în evaluare: controale ale asigurării pentru a combate conducerea fără asigurare, armonizarea sumelor minime asigurate, precum și domeniul de aplicare a directivei.

1) Insolvabilitatea asigurătorului

Conform directivei, în fiecare stat membru trebuie să fie înființate organisme de despăgubire care să suporte costurile generate ca urmare a accidentelor cauzate de vehicule neasigurate sau neidentificate. Cu toate acestea, în prezent, aceste organisme nu au obligația de a suporta costurile ocazionate de cererile de despăgubire atunci când asigurătorul auto al părții răspunzătoare este insolubil. Acest lucru înseamnă că, în cazul în care dreptul intern nu prevede niciun sistem specific de protecție, victimele accidentelor cauzate de un vehicul asigurat la un asigurător insolubil pot rămâne fără despăgubire.

Un accident care implică o parte responsabilă asigurată de un asigurător insolubil ridică două probleme principale. Nu este întotdeauna clar cine este responsabil, dacă se poate stabili răspunderea, pentru despăgubirea inițială a victimei (relații cu clienții - „front office”). În al doilea rând, nu este clar cine are responsabilitatea financiară finală pentru cererea de despăgubire (tratarea dosarelor - „back office”). Aceste aspecte sunt deosebit de importante atunci când asigurătorul oferă asigurare transfrontalieră prin intermediul liberei prestări a serviciilor. Într-o serie de cazuri recente de insolvență, victimele unor accidente rutiere cauzate de deținători de polițe de asigurare emise de asigurători insolubili au suferit întârzieri în plata despăgubirilor până când procedurile judiciare naționale au determinat responsabilitatea pentru despăgubire și nivelul despăgubirii.

2) Istoricul daunelor

Planul de acțiune privind serviciile financiare de consum⁴ a descris o posibilă acțiune în domeniul atestărilor privind istoricul daunelor, în beneficiul cetățenilor care se deplasează peste frontiere. Pentru a facilita trecerea la un nou furnizor de asigurări, actuala directivă prevede că statele membre trebuie să se asigure că deținătorul de poliță are dreptul de a solicita o atestare privind istoricul daunelor din ultimii cinci ani. Cu toate acestea, nu există nicio cerință pentru ca asigurătorii să ia în considerare astfel de atestări în momentul calculării primelor. Evaluarea a arătat că, adesea, aceste atestări nu sunt luate în considerare de către asigurători, în special atunci când acestea sunt emise de către un asigurător dintr-un alt stat membru, iar uneori autenticitatea acestora este pusă sub semnul întrebării. Pentru a facilita autentificarea atestărilor privind istoricul daunelor de către asigurători, este benefic ca formatul și conținutul acestora să fie aceleași în întreaga UE. În plus, în cazul în care asigurătorii iau în considerare istoricul daunelor pentru stabilirea primelor, nu ar trebui să existe nicio diferențiere pe bază de naționalitate sau numai pe baza ultimului stat membru de reședință al deținătorului de poliță.

³ COM(2017) 139 final, 23 martie 2017, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>.

⁴ [A se vedea](#) nota de subsol 3.

3) Riscuri cauzate de conducerea fără asigurare

Potrivit Asociației europene de înregistrare a vehiculelor și a conducătorilor auto (EREG⁵), conducerea fără asigurare, și anume circularea cu un autovehicul fără poliță de asigurare de răspundere civilă auto obligatorie, este o problemă tot mai mare în cadrul UE. Costul pentru UE a fost estimat la 870 de milioane EUR în cereri de despăgubire în 2011 pentru UE în ansamblu.

Conducerea fără asigurare afectează o gamă largă de părți interesate, inclusiv victimele accidentelor, asigurătorii, fondurile de garantare și deținătorii de polițe de asigurări auto.

Conducerea fără asigurare este o problemă atât la nivel național, cât și la nivel european. Articolul 3 din directivă impune statelor membre să *„ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare”*. În timp ce directiva nu indică măsurile care ar trebui luate, statele membre au obligația de a lua măsuri eficace pentru a reduce riscurile conducerii fără asigurare. Acestea sunt autorizate să efectueze verificarea sistematică la nivel național a polițelor înregistrate de asigurare de răspundere civilă auto, să instituie controale în trafic și sancțiuni eficace pentru proprietarii de vehicule neasigurate.

Conducerea fără asigurare are o dimensiune UE deoarece vehiculele neasigurate circulă nu numai în statele membre în care sunt înregistrate, ci și în alte state membre. Cu toate acestea, articolul 4 din directivă interzice controalele privind asigurarea vehiculelor staționate în mod obișnuit în alt stat membru, pe motiv că reprezintă un obstacol în calea liberei circulații a vehiculelor (și, indirect, a persoanelor) în cadrul pieței interne.

Articolul 4 din actuala directivă interzice toate controalele sistematice privind asigurarea vehiculelor care staționează în mod obișnuit în alt stat membru, inclusiv cele care nu implică necesitatea opririi vehiculului. Anumite evoluții tehnologice noi (tehnologia de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare) permit, cu toate acestea, efectuarea de controale fără obstrucționarea vehiculelor și nu împiedică libera circulație a persoanelor și a vehiculelor. Prin urmare, propunerea ar permite verificarea asigurării vehiculelor, în condițiile în care controalele fac parte dintr-un sistem general de controale pe teritoriul național, nu sunt discriminatorii, nu necesită oprirea vehiculului și sunt necesare și proporționale pentru atingerea scopului urmărit.

În plus, o astfel de verificare privind asigurarea vehiculelor care intră pe teritoriul național necesită schimbul de date între statele membre; în acest caz, este necesar să se garanteze drepturile, libertățile și interesul legitim al subiectului vizat. Dispozițiile Regulamentului general privind protecția datelor al UE⁶ se aplică prelucrării datelor cu caracter personal în scopul combaterii conducerii fără asigurare. Legislația națională ar trebui să respecte condițiile și cerințele stabilite în regulamentul respectiv, în special să asigure că datele cu caracter personal sunt prelucrate în mod echitabil în conformitate cu dispozițiile legale și în mod transparent, sunt colectate în scopuri determinate explicite și legitime, fac trimitere la temeiul juridic al prelucrării, respectă cerințele de securitate și de confidențialitate relevante stabilite în Regulamentul general privind protecția datelor al UE și respectă principiile necesității, proporționalității, limitării scopului și al perioadei proporționale de păstrare a datelor. De asemenea, protecția datelor cu caracter personal începând cu momentul conceperii

⁵ EREG, grupul tematic XI privind combaterea conducerii fără asigurare, 8 aprilie 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

⁶ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

și protecția implicită a datelor ar trebui să fie incluse în toate sistemele de prelucrare a datelor elaborate și utilizate în cadrul legislației statelor membre. Toate operațiunile de prelucrare, inclusiv cele legate de cooperarea administrativă și asistența reciprocă între autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să se realizeze în conformitate cu normele privind protecția datelor cu caracter personal stabilite în Regulamentul general privind protecția datelor al UE și în conformitate cu legislația națională relevantă.

4) Sume minime asigurate

Articolul 9 din directivă stabilește sumele minime obligatorii asigurate până la care trebuie să se acorde despăgubire în temeiul unei polițe de asigurare de răspundere civilă auto. Aceste sume minime asigură faptul că există un nivel suficient de protecție minimă a victimelor accidentelor auto în întreaga UE în caz de vătămare corporală și pagube materiale, indiferent de categoria de vehicul. Cu toate acestea, deși directiva urmărește să stabilească sume minime asigurate egale în toate statele membre ale UE, în prezent 13 state membre fac obiectul unor sume minime mai mici decât valorile mai mari prevăzute în directivă. Aceasta ca urmare a perioadelor de tranziție în conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din Directiva 84/5/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE, care au permis unor state membre să amâne aplicarea integrală a sumelor minime. Cu toate acestea, din cauza datelor de referință diferite ale diferitelor state membre pentru recalcularea periodică a sumelor minime, există în continuare un decalaj între cele 13 state membre care au beneficiat de perioade de tranziție și restul statelor membre. Aceasta din cauză că, deși între timp perioadele de tranziție au expirat, respectivele date de sfârșit ale perioadelor de tranziție sunt utilizate în continuare ca date de referință pentru actualizarea inflației la cinci ani. Prin urmare, sumele minime încă nu sunt aceleași în toate statele membre. Statele membre au libertatea de a impune polițe de asigurare de răspundere civilă auto la nivel național mai ridicate decât nivelurile minime impuse de directivă, dar cele mai multe dintre cele 13 state membre cu sume obligatorii mai mici nu impun valori mai mari ale acoperirii.

5) Domeniul de aplicare a directivei

Mai multe hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene, în special cele pronunțate în cauzele Vnuk, Andrade și Torreiro⁷, au clarificat domeniul de aplicare a directivei. În hotărârea pronunțată în cauza Vnuk din septembrie 2014 s-a clarificat domeniul de aplicare a obligației de asigurare de răspundere civilă auto prevăzută la articolul 3 din directivă ca incluzând toate activitățile care corespund „funcționării normale” a unui vehicul, indiferent de locul unde este utilizat vehiculul. Hotărârea pronunțată în cauza Rodrigues de Andrade din 28 noiembrie 2017 a clarificat faptul că numai „utilizarea obișnuită a vehiculului ca mijloc de transport” și „indiferent de teren” ar trebui să fie acoperite de asigurarea de răspundere civilă auto, cu excepția accidentelor în care vehiculul a fost utilizat exclusiv în scopuri agricole. Hotărârile respective au clarificat faptul că autovehiculele sunt destinate în mod normal pentru a servi ca mijloace de transport, indiferent de caracteristicile unor astfel de vehicule, și că utilizarea unor astfel de vehicule se referă la orice utilizare a unui vehicul în conformitate cu funcția sa obișnuită ca mijloc de transport, indiferent de terenul pe care autovehiculul este utilizat și indiferent dacă acesta staționează sau este în mișcare. Hotărârea clarifică faptul că accidente cauzate în timpul utilizării normale a unui vehicul în vederea transportului, inclusiv utilizarea acestuia pe proprietăți private, rămân în domeniul de aplicare a directivei.

⁷ Hotărârea Vnuk (C-162/13), Hotărârea Rodrigues de Andrade (C-514/16), Hotărârea Torreiro (C-334/16).

Prin urmare, pentru a se asigura securitatea și claritatea juridică, prezenta propunere codifică jurisprudența Curții în legislația UE. Aceasta asigură punerea în aplicare uniformă a jurisprudenței Curții în dreptul național.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Modificările propuse sunt conforme cu obiectivele generale ale directivei de a garanta un nivel ridicat de protecție a victimelor accidentelor rutiere și de a facilita libera circulație a persoanelor și a vehiculelor pe întreg teritoriul UE. De asemenea, acestea vor îmbunătăți încrederea în piața unică pentru asigurarea auto prin creșterea securității juridice legate de vânzarea transfrontalieră a asigurărilor auto în temeiul libertății de a presta servicii, reducând riscurile provocate de posibila insolvență a asigurătorului unui autovehicul. Piața internă a asigurărilor auto are o importanță majoră, de asemenea, pentru întreprinderile de asigurare, întrucât asigurarea auto constituie o parte importantă a activităților de asigurare generală încheiate în Uniune. Prin urmare, aceasta ar trebui să reprezinte un obiectiv esențial al acțiunii Uniunii în domeniul serviciilor financiare pentru a întări și a consolida piața internă în acest domeniu.

În special, modificarea propusă privind insolvența unui asigurător completează articolul 10 care se referă la protecția victimelor accidentelor în care au fost implicate vehicule neasigurate și neidentificate. Modificarea articolului 4 din directivă îmbunătățește posibilitățile statelor membre de a garanta conformitatea cu obligația de asigurare din directivă, menținând în același timp libera circulație a persoanelor și a vehiculelor. În plus, modificarea articolului 9 cu privire la sumele minime asigurate asigură o protecție minimă egală în toate statele membre. Modificarea referitoare la atestările privind istoricul daunelor completează cerințele existente prevăzute la articolul 16 și asigură facilitarea autentificării atestărilor privind istoricul daunelor și egalitatea de tratament pentru deținătorii de polițe. În plus, codificarea jurisprudenței CJUE clarifică domeniul de aplicare a directivei.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea sprijină libera circulație a persoanelor și a bunurilor, care constituie libertăți fundamentale ale Uniunii Europene. De asemenea, aceasta este compatibilă cu principiile pieței interne, asigurând libertatea de a furniza servicii și libertatea de stabilire a asigurătorilor. De exemplu, dreptul consolidat în ceea ce privește atestarea privind istoricul daunelor va facilita libera circulație a persoanelor, iar dispozițiile privind insolvența asigurătorilor vor spori încrederea publicului în vânzarea transfrontalieră a asigurărilor auto.

Propunerea este în concordanță, de asemenea, cu Regulamentul general privind protecția datelor al UE⁸, asigurând colectarea și tratarea corespunzătoare a datelor în scopul asigurării aplicării legii permisă în cadrul directivei.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic al propunerii de modificare a directivei este articolul 114 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), care permite adoptarea de măsuri de armonizare a dispozițiilor naționale care au ca obiect instituirea și funcționarea pieței interne. Modificările propuse elimină anumite obstacole directe și indirecte din calea bunei funcționări și a realizării unei piețe integrate pentru asigurări auto, facilitează libera circulație a

⁸ A se vedea nota de subsol 6.

vehiculelor între statele membre și garantează un tratament comparabil, indiferent de locul în care are loc un accident în interiorul UE. Acestea vor consolida piața unică pentru asigurările auto, oferind încredere deținătorilor de polițe de asigurare și potențialelor victime cu privire la despăgubirea integrală, inclusiv în cazul insolvenței unui asigurător auto transfrontalier.

- **Subsidiaritatea (pentru competența neexclusivă)**

În conformitate cu articolul 4 din TFUE, acțiunile UE pentru realizarea pieței interne trebuie să fie evaluate din perspectiva principiului subsidiarității prevăzut la articolul 5 alineatul (3) din TUE.

În acest context, se reamintește faptul că directiva protejează victimele accidentelor în alte state membre ale UE decât statul lor de reședință, precum și victimele dintr-un stat membru ale unui accident provocat de un conducător auto din alt stat membru. Măsurile avute în vedere în cadrul propunerii pot fi aplicate numai la nivelul UE, întrucât acestea se referă la asigurătorii activi în context transfrontalier, la deținătorii de poliță de asigurare auto mobili în context transfrontalier și la controalele transfrontaliere privind asigurarea vehiculelor.

Despăgubirea victimelor accidentelor rutiere în cazul insolabilității transfrontaliere a asigurătorului este esențială pentru buna funcționare a pieței unice. O acțiune necoordonată, întreprinsă prin intermediul unui mozaic de cadre și acorduri voluntare între birourile naționale de asigurare auto, nu poate să garanteze că victimele sunt despăgubite în mod corespunzător și că riscurile sunt partajate în mod egal între statele membre. Condițiile de concurență echitabile între toate statele membre în ceea ce privește sumele minime asigurate pentru a garanta o protecție minimă egală a victimelor accidentelor rutiere la nivelul UE nu pot fi atinse prin eforturile necoordonate ale statelor membre. Abordarea problemei conducerii fără asigurare în cazul traficului transfrontalier nu poate fi realizată printr-o acțiune la nivel național. În plus, doar o acțiune la nivelul UE poate asigura protecția victimelor în caz de accidente transfrontaliere care implică un asigurător transfrontalier insolabil. Doar o acțiune la nivelul UE poate asigura o aplicare uniformă a domeniului de aplicare a directivei. În cele din urmă, asigurarea tratamentului egal al atestărilor privind istoricul daunelor de către asigurători pentru potențialii deținători de polițe de asigurare care se deplasează peste frontiere nu poate fi realizată prin acțiuni necoordonate.

- **Proporționalitatea**

Propunerea ia în considerare pe deplin principiul proporționalității, și anume că acțiunea UE nu ar trebui să depășească ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor tratatelor. Opțiunile de politică selectate au fost evaluate cu atenție și au fost concepute în vederea obținerii unui echilibru adecvat între interesul public avut în vedere (în special, necesitatea de a reduce conducerea fără asigurare și asigurarea unui nivel minim egal de protecție a victimelor) și potențialele costuri pentru autoritățile publice, asigurători și deținătorii de polițe de asigurare, pentru a asigura eficiența din punctul de vedere al costurilor a măsurilor propuse.

- **Alegerea instrumentului**

Articolul 114 din TFUE permite adoptarea de acte sub forma unui regulament sau a unei directive. A fost aleasă o directivă, având în vedere faptul că actul juridic la care se referă modificările propuse este, de asemenea, o directivă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Pentru a evalua eficacitatea și eficiența funcționării directivei, a fost efectuată o evaluare care a inclus o consultare publică desfășurată în perioada 28 iulie - 20 octombrie 2017⁹.

Rezultatele consultării publice au arătat că în general părțile interesate sunt mulțumite de modul în care funcționează majoritatea elementelor directivei. A existat un sprijin larg din partea tuturor categoriilor de părți interesate pentru o inițiativă la nivelul UE în scopul de a asigura plata rapidă a despăgubirilor pentru victimele accidentelor în cazul insolvenței unui asigurător auto, în special în context transfrontalier. Majoritatea părților interesate sprijină opțiunea plasării responsabilității financiare finale în astfel de cazuri asupra statului membru în care este stabilit asigurătorul auto în cauză, în timp ce o primă responsabilitate de a asigura despăgubirea rapidă a victimei i-ar reveni statului membru de reședință a victimei.

Nu s-a formulat nicio opoziție în rândul părților interesate față de armonizarea sumelor minime asigurate pentru asigurarea auto la nivelul superior care se aplică deja în 15 state membre. Unele organizații ale consumatorilor au susținut un nivel diferențiat mai ridicat de acoperire obligatorie pentru vehiculele mai mari, cum ar fi camioanele și autocarele, dar acest lucru nu a fost acceptat de sectorul asigurărilor și de serviciile de transport cu camionul și cu autocarul, întrucât acesta nu este justificat de dovezi și determină o creștere a costurilor de asigurare care ar fi transferată consumatorilor finali (în special deoarece un accident care afectează un autocar de călători cu un număr mare de pasageri poate fi provocat, de asemenea, de un vehicul de dimensiuni mai mici).

În ceea ce privește recunoașterea atestărilor privind istoricul daunelor de către un asigurător nou, în special într-un nou stat membru, o serie de cetățeni și-au relatat experiențele negative în această privință și au solicitat o intervenție pentru a se asigura că cetățenii mobili în context transfrontalier nu sunt tratați în mod diferit de către asigurători în raport cu rezidenții unui stat membru în ceea ce privește recunoașterea atestărilor privind istoricul daunelor. Sectorul asigurărilor s-a opus obligațiilor asupra asigurătorilor în această privință, întrucât acestea ar fi disproporționate.

În ceea ce privește conducerea fără asigurare, nu s-a formulat nicio opoziție față de controalele discrete privind asigurarea, prin utilizarea tehnologiei de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare, care nu implică oprirea vehiculelor.

În plus, a existat un sprijin larg pentru clarificarea domeniului de aplicare a directivei, având în vedere noua jurisprudență a Curții. Părțile interesate din sectorul sportului automobilistic au solicitat o excludere a sectorului respectiv din directivă.

Propunerea se bazează, de asemenea, pe rezultatele:

- unei consultări publice (din perioada 30 septembrie 2015 - 31 ianuarie 2016) în cadrul cererii de contribuții privind cadrul de reglementare al UE pentru serviciile financiare, care solicita furnizarea de contribuții și dovezi empirice cu privire la beneficiile, efectele nedorite, consecvența și coerența legislației financiare¹⁰ și ale unei audieri publice cu privire la cererea de contribuții, care a avut loc la 17 mai 2016¹¹;

⁹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document_en.pdf

¹⁰ http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/financial-regulatory-framework-review/index_en.htm

¹¹ http://ec.europa.eu/finance/events/2016/0517-call-for-evidence/index_en.htm

- unei mese rotunde privind revizuirea directivei care a avut loc la 12 iulie 2017, incluzând grupurile de părți interesate, în special asigurători, organizații ale consumatorilor, Consiliul birourilor și autoritățile statelor membre;
- schimburilor de opinii cu experți din cadrul autorităților statelor membre (Grupul de experți în materie de servicii bancare, asigurări și plăți);
- statisticilor și rapoartelor din partea Consiliului birourilor de asigurare auto (organisme de drept privat cărora le sunt încredințate anumite sarcini prin directivă).

• **Evaluarea impactului**

În conformitate cu politica sa pentru „o mai bună legiferare”, Comisia a efectuat o evaluare a impactului alternativelor de politică¹². Evaluarea impactului este susținută de un aviz pozitiv emis de Comitetul de analiză a reglementării la 9 martie 2018¹³. În observațiile sale, comitetul a sugerat că evaluarea impactului ar trebui să clarifice amploarea modificării legislative preconizate a domeniului de aplicare a directivei și motivele pentru neevaluarea pe deplin a implicațiilor sale. În plus, comitetul a solicitat să se coreleze evaluarea impactului cu evaluarea și a solicitat îmbunătățirea justificării măsurilor legislative propuse. De asemenea, comitetul a solicitat să se explice mai bine motivul pentru care se consideră că directiva este adaptată exigențelor viitorului având în vedere noile evoluții tehnologice, cum ar fi vehiculele autonome și bicicletele electrice. Propunerea este în concordanță cu concluziile evaluării impactului.

Ca răspuns la observațiile comitetului, evaluarea impactului revizuită explică faptul că, în ceea ce privește domeniul de aplicare a directivei, este preferabil să se codifice, în esență să se insereze principala dispoziție a hotărârilor consecutive ale Curții de Justiție a Uniunii Europene cu privire la domeniul de aplicare a directivei, pentru a asigura securitatea juridică. Acest lucru ar permite statelor membre să pună în aplicare modificările sugerate de hotărârile judecătorești într-un mod ordonat și transparent. În plus, acest lucru ar oferi o mai mare securitate juridică pentru părțile interesate cu privire la domeniul de aplicare a directivei, întrucât hotărârile judecătorești pronunțate ar fi transpuse în mod direct în legislația națională. Codificarea facilitează, de asemenea, asigurarea punerii în aplicare a dreptului Uniunii în domeniu, întrucât aceasta ar fi însoțită de un exercițiu de transpunere standard.

În plus, în ceea ce privește evoluțiile tehnologice viitoare, evaluarea impactului explică faptul că obligația prevăzută de directivă de a încheia asigurare obligatorie de răspundere civilă auto se aplică, de asemenea, vehiculelor autonome sau semi-autonome. Principalul argument este necesitatea permanentă de a proteja și de a despăgubi victimele accidentelor care implică vehicule autonome care circulă în interiorul UE. Au avut loc mai multe accidente cauzate de vehicule autonome (și semi-autonome), ceea ce demonstrează necesitatea de a proteja cetățenii UE în caz de accident. În plus, evaluarea impactului arată că noile tipuri de autovehicule, cum ar fi bicicletele electrice, bicicletele electrice, scuterele electrice, intră deja în domeniul de aplicare a directivei. Utilizarea acestor noi tipuri de vehicule cu motoare electrice în trafic are potențialul de a provoca accidente ale căror victime trebuie să fie protejate și rambursate rapid. Cu toate acestea, actuala directivă acordă, de asemenea, statelor membre competența de a scuti astfel de vehicule de la obligația de asigurare de răspundere civilă auto în cazul în care ar considera necesar acest lucru. În timpul consultării publice, o serie de asociații reprezentative ale industriei de biciclete electrice au solicitat ca o astfel de scutire să fie prevăzută chiar în directivă, susținând că obligativitatea asigurării de răspundere civilă ar putea submina adoptarea bicicletelor electrice. Acest lucru nu este considerat necesar având în

¹² A SE ADĂUGA înainte de publicarea documentului.

¹³ A SE ADĂUGA înainte de publicarea documentului.

vedere competența statelor membre de a scuti bicicletele electrice sau orice alte noi autovehicule electrice. În acest caz, fondurile naționale de garantare ar suporta costurile pe care le implică rambursarea victimelor accidentelor provocate de respectivele noi tipuri de vehicule. Astfel se asigură cel mai înalt nivel de protecție a victimelor, fără a fi necesară vreo acțiune suplimentară la nivelul UE.

Evaluarea impactului a analizat mai multe opțiuni de politică pentru fiecare dintre problemele identificate.

Întrucât directiva există deja, opțiunea de referință în toate cazurile a fost lipsa modificărilor directivei. În plus față de scenariul de referință, evaluarea impactului a analizat, de asemenea, o serie de alte posibile opțiuni de politică.

În ceea ce privește insolvența asigurătorilor, un subiect care în prezent nu face parte din directivă, o a doua opțiune a fost impunerea unei responsabilități pentru despăgubirea inițială a victimelor, dar nu și a unei responsabilități finale. O a treia opțiune a fost desemnarea ambelor responsabilități, responsabilitatea inițială revenind statului membru de reședință al victimei și responsabilitatea finală revenind statului membru în care este stabilit asigurătorul insolubil. Evaluarea impactului a concluzionat că cea de a treia opțiune este opțiunea de politică preferată, întrucât aceasta nu numai că ar garanta despăgubirea rapidă a victimelor, ci, de asemenea, ar oferi asigurătorilor, organismelor naționale de compensare și deținătorilor de poliță de asigurare auto mai multă securitate juridică cu privire la soluționarea inițială și finală a cererilor de despăgubire, reducând necesitatea unor proceduri judiciare.

În ceea ce privește sumele minime asigurate, în plus față de scenariul de referință, o a doua opțiune a fost armonizarea sumelor acoperite la cel mai înalt nivel minim obligatoriu care se aplică în prezent în statele membre. O a treia opțiune luată în considerare a fost de a impune obligativitatea acoperirii unor sume mai mari pentru vehiculele mai mari, cum ar fi camioanele și autobuzele. Evaluarea impactului a concluzionat că cea de a doua opțiune este opțiunea de politică preferată, întrucât aceasta asigură protecția minimă egală a victimelor în întreaga UE și nu există suficiente dovezi pentru a susține cea de a treia opțiune.

În ceea ce privește istoricul daunelor, în plus față de scenariul de referință, o a doua opțiune a fost emiterea unei recomandări către statele membre privind modul de tratare a atestărilor privind istoricul daunelor. O a treia opțiune a fost doar armonizarea formatului atestărilor privind istoricul daunelor, fără a impune un tratament obligatoriu al unor astfel de atestări pentru asigurători, în vederea facilitării autentificării antifraudă. O a patra opțiune a fost să se impună în continuare asigurătorilor o cerință de nediscriminare pentru tratamentul atestărilor privind istoricul daunelor eliberate de asigurători din alte state membre și o cerință de transparență privind utilizarea atestării. Evaluarea impactului a concluzionat că această din urmă opțiune era alegerea de politică preferată, întrucât aceasta nu numai că ar facilita standardizarea atestărilor privind istoricul daunelor, ci ar asigura, de asemenea, tratamentul echitabil al istoricului daunelor între deținătorii naționali de polițe de asigurare și cei care se deplasează dincolo de frontiere.

În ceea ce privește conducerea fără asigurare, în plus față de scenariul de referință, o a doua opțiune a fost autorizarea controalelor discrete (interzise în prezent) pe bază voluntară pentru statele membre. O a treia opțiune a fost să se confere un caracter obligatoriu efectuării de verificări discrete privind asigurarea la frontieră. Cea de a treia opțiune a fost considerată ca având un potențial mai ridicat de a reduce conducerea fără asigurare comparativ cu cea de a doua opțiune. Cu toate acestea, conform evaluării impactului, costurile aferente celei de a treia opțiuni ar putea depăși beneficiile în multe state membre, întrucât nivelurile de conducere fără asigurare sunt inegale în întreaga UE. Prin urmare, evaluarea impactului a

concluzionat că cea de a doua opțiune (controale voluntare discrete) este opțiunea de politică preferată.

În ceea ce privește domeniul de aplicare a directivei, o anexă la evaluarea impactului explică faptul că jurisprudența CEJ existentă va fi codificată prin intermediul unei definiții a noțiunii de „utilizare a unui vehicul”, dat fiind că nu au fost furnizate dovezi de către părțile interesate că domeniul de aplicare definit în jurisprudență va genera costuri excesive. Într-adevăr, anumite state membre impun deja o cerință de asigurare de răspundere civilă auto în conformitate cu jurisprudența, fără prime de asigurare excesiv de ridicate, inclusiv pentru evenimentele din sectorul sportului automobilistic.

Propunerea nu va avea niciun impact semnificativ asupra mediului, întrucât modificările propuse nu vor avea niciun impact asupra volumului de trafic.

Se preconizează că propunerea nu va avea un impact social semnificativ, altul decât beneficiile care au fost deja descrise. Modificările propuse urmăresc reducerea conducerii fără asigurare, eventuala reducere a primelor de asigurare auto, precum și îmbunătățirea nivelului de protecție a victimelor accidentelor rutiere, aducând posibile beneficii tuturor cetățenilor din UE. Propunerea evită riscul unor potențiale creșteri mari ale primelor de asigurare auto. În special măsurile propuse privind acoperirea minimă implică doar o aliniere a sumelor minime asigurate pentru a se garanta protecția minimă egală între statele membre.

Propunerea nu implică niciun efect specific asupra întreprinderilor mici și mijlocii, mai puțin în ceea ce privește capacitatea acestora ca deținători obișnuiți de polițe de asigurare auto. IMM-urile și microîntreprinderile vor fi afectate în calitatea lor de operatori de vehicule care necesită asigurare. În statele membre în care sumele minime asigurate vor fi revizuite ușor ascendent, sunt posibile mici creșteri ale primelor de asigurare pentru deținătorii de polițe de asigurare din respectivele state membre, inclusiv pentru IMM-uri și microîntreprinderi.

• **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special dreptul la protecția datelor cu caracter personal (articolul 8 din cartă), dreptul de proprietate (articolul 17 din cartă) și principiul egalității între femei și bărbați (articolul 23 din cartă). Aceasta contribuie, de asemenea, la obiectivele de la articolul 16 din cartă, care prevede libertatea de a desfășura o activitate comercială, la obiectivele de la articolul 38 din cartă, care prevede un nivel ridicat de protecție a consumatorilor, precum și la obiectivele de la articolul 45 din cartă, în ceea ce privește libertatea de circulație și de ședere a cetățenilor.

REFIT

Propunerea este în concordanță cu obiectivele de simplificare și de reducere a costurilor. În ceea ce privește insolvabilitatea asigurătorilor, vor exista mai puține cheltuieli de judecată, întrucât directiva ar stabili roluri clare privind plata inițială către victimă și responsabilitatea finală pentru cererea de despăgubire. În plus, reducerea riscului de conducere fără asigurare prin intermediul controalelor discrete ar putea reduce cererile de despăgubire pentru organisme de despăgubire și contribuțiile pentru asigurători. În plus, un nivel mai mare de standardizare a atestărilor privind istoricul daunelor ar simplifica verificarea autenticității atestărilor privind istoricul daunelor furnizate de asigurătorii străini. În cele din urmă, propunerea nu implică noi cerințe de raportare pentru autoritățile publice.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații pentru bugetul UE.

Propunerea ar putea avea un impact asupra bugetelor naționale ale statelor membre care ar adopta opțiunea controalelor discrete la frontieră asupra vehiculelor care staționează în mod obișnuit în alt stat membru, ceea ce ar necesita utilizarea unei tehnologii de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare și schimbul de informații cu alte state membre cu privire la statutul asigurării vehiculelor.

În plus, statele membre vor trebui să desemneze un organism responsabil cu despăgubirea victimelor în cazurile de insolvență transfrontalieră a asigurătorilor, dar se anticipează că aceasta ar putea reprezenta o sarcină suplimentară pentru un organism existent (fie un fond de garantare a asigurărilor generale, fie fondul național de garantare pentru accidente cauzate de vehicule neasigurate sau neidentificate). Costurile vor fi finanțate prin contribuțiile întreprinderilor de asigurare.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va monitoriza punerea în aplicare a politicii, în cooperare cu statele membre. La cinci ani de la data transunerii, Comisia va prezenta o evaluare a prezentei directive. Evaluarea va analiza eficacitatea, eficiența, relevanța, coerența și valoarea adăugată a propunerii, inclusiv orice impact semnificativ pentru întreprinderi.

- **Documente explicative (pentru directive)**

În scopul de a îndeplini obiectivul prezentei propuneri și de a evita potențialele lacune și neconcordanțe în ceea ce privește punerea în aplicare de către statele membre în legislația lor națională, vor fi necesare documente explicative pentru a facilita transpunerea și pentru a permite verificarea efectivă. Acest aspect justifică necesitatea ca statele membre să însoțească notificarea măsurilor lor de transpunere cu documente explicative, de exemplu sub forma unui tabel de corespondență.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Articolul 1 din propunere modifică directiva. Trimiterile de mai jos se referă la articolele modificate sau la cele noi din directivă, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

La articolul 1 este introdusă definiția noțiunii de „utilizare a unui vehicul” în vederea încorporării hotărârilor Curții de Justiție a Uniunii Europene pronunțate în cauza Vnuk, C-162/13, din 14 septembrie 2014, în cauza Rodrigues de Andrade, C-514/16, din 28 noiembrie 2017 și în cauza Torreiro, C-334/16, din 20 decembrie 2017. Curtea Europeană de Justiție a clarificat în hotărârile sale faptul că autovehiculele sunt destinate în mod normal pentru a servi ca mijloace de transport, indiferent de caracteristicile acestor vehicule. Mai mult, Curtea a clarificat că utilizarea acestor vehicule se referă la orice utilizare a unui vehicul în conformitate cu funcția sa obișnuită de mijloc de transport, indiferent de terenul pe care autovehiculul este utilizat și indiferent dacă acesta staționează sau este în mișcare.

În ceea ce privește conducerea fără asigurare, articolul 4 se modifică pentru a permite statelor membre să efectueze controale privind asigurarea vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru sau a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru numai dacă acestea nu sunt discriminatorii, sunt necesare și sunt proporționale, fac parte dintr-un sistem general de controale pe teritoriul național și nu necesită oprirea vehiculului în scopul

unui astfel de control. Controalele respective trebuie efectuate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date.

Pentru a asigura un nivel egal de protecție minimă a victimelor accidentelor cu autovehicule la nivelul UE:

- articolul 9 alineatul (1) se modifică pentru armonizarea sumelor minime obligatorii de asigurare acordate victimelor în întreaga UE, fără a aduce atingere garanțiilor mai mari pe care le pot stabili statele membre;

- articolul 9 alineatul (2) se modifică pentru a împuternici Comisia să adopte acte delegate în scopul de a actualiza la fiecare cinci ani din punct de vedere al inflației sumele minime armonizate asigurate acordate victimelor.

Pentru a asigura protecția victimelor în caz de insolvență, lichidare sau lipsă de cooperare a unui asigurator, noul articolul 10a prevede în special că:

- fiecare stat membru înființează sau desemnează un organism a cărui sarcină este de a acorda despăgubiri pentru pagubele materiale sau vătămările corporale provocate de un vehicul asigurat de o întreprindere de asigurare care face obiectul unei proceduri de faliment sau de lichidare sau dacă, în termen de trei luni de la data la care partea vătămată a prezentat o cerere de despăgubire, asiguratorul nu a furnizat un răspuns motivat;

- părțile vătămate sunt despăgubite de un astfel de organism din statul membru de reședință;

- acest organism are dreptul de a solicita rambursarea despăgubirii de la organismul competent al statului membru în care este stabilită întreprinderea de asigurare care a emis polița (acestui din urmă organism îi revine responsabilitatea finală);

- Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a defini sarcinile procedurale și obligațiile procedurale ale organismelor instituite sau autorizate în temeiul articolului 10a în ceea ce privește rambursarea.

În ceea ce privește atestările privind istoricul daunelor, articolul 16 se modifică pentru:

- armonizarea atestărilor privind acțiunile de răspundere civilă ale terților care au avut câștig de cauză împotriva deținătorului de poliță în ultimii cinci ani. Astfel de atestări se bazează pe un model standardizat, care urmează să fie adoptat de Comisia Europeană printr-un act de punere în aplicare;

- asigurarea tratamentului nediscriminatoriu al istoricului daunelor de către întreprinderile de asigurare, indiferent de naționalitatea sau de statul membru de reședință anterior al unui cetățean.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁴,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Asigurarea de răspundere civilă auto (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni, fie că sunt deținători de poliță de asigurare sau potențiale victime ale unui accident. Aceasta prezintă, de asemenea, o importanță deosebită pentru întreprinderile de asigurare, întrucât reprezintă un segment important al activității de asigurare generală în Uniune. Asigurarea auto are un impact, de asemenea, asupra liberei circulații a persoanelor, a bunurilor și a vehiculelor. Prin urmare, întărirea și consolidarea pieței interne pentru asigurările auto ar trebui să reprezinte un obiectiv fundamental al acțiunii Uniunii în domeniul serviciilor financiare.
- (2) Comisia a efectuat o evaluare privind funcționarea Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵, inclusiv privind eficiența, eficacitatea și coerența acesteia cu alte domenii de politică a Uniunii. Concluzia evaluării a fost că Directiva 2009/103/CE funcționează bine în general și nu este necesară modificare în majoritatea aspectelor sale. Cu toate acestea, au fost identificate patru domenii în care ar fi oportune modificări specifice: despăgubirea victimelor accidentelor în caz de insolvență a unei întreprinderi de asigurare, sumele minime asigurate obligatorii, controale privind asigurarea vehiculelor desfășurate de statele membre, precum și utilizarea atestărilor privind istoricul daunelor ale deținătorilor de polițe de către o nouă întreprindere de asigurare.

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO L 263, 7.10.2009, p. 11).

- (3) În plus, în hotărâri recente ale Curții Europene de Justiție a Uniunii Europene, și anume în cauzele Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ și Torreiro¹⁸, Curtea a clarificat semnificația expresiei „utilizarea unui vehicul”. În special, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a clarificat faptul că autovehiculele sunt destinate în mod normal pentru a servi ca mijloace de transport, indiferent de caracteristicile unor astfel de vehicule, și a clarificat că utilizarea unor astfel de vehicule se referă la orice utilizare a unui vehicul în conformitate cu funcția sa obișnuită ca mijloc de transport, indiferent de terenul pe care autovehiculul este utilizat și indiferent dacă acesta staționează sau este în mișcare. În interesul securității juridice, este adecvat să se reflecte jurisprudența menționată în Directiva 2009/103/CE prin introducerea unei definiții a expresiei „utilizarea unui vehicul”.
- (4) În prezent, statele membre ar trebui să se abțină de la efectuarea controalelor privind asigurarea vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru, precum și a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru. Noile evoluții tehnologice permit controale privind asigurarea vehiculelor fără oprirea acestora și, prin urmare, fără a afecta libera circulație a persoanelor. Prin urmare, este oportun să se permită controalele privind asigurarea vehiculelor, numai dacă respectivele controale nu sunt discriminatorii, sunt necesare și sunt proporționale, fac parte dintr-un sistem general de controale pe teritoriul național și nu necesită oprirea vehiculului.
- (5) Statele membre care optează să înființeze un sistem de prelucrare a datelor cu caracter personal care ulterior pot fi partajate cu alte state membre, cum ar fi date provenite din tehnologia de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare, trebuie să adopte legislație pentru a permite prelucrarea datelor cu caracter personal în scopul combaterii conducerii fără asigurare, stabilind în același timp măsuri corespunzătoare pentru protejarea drepturilor, a libertăților și a intereselor legitime ale persoanei vizate. Dispozițiile Regulamentului (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁹ se aplică prelucrării datelor cu caracter personal în scopul combaterii conducerii fără asigurare. Legislația statelor membre ar trebui, în special, să precizeze scopul exact, să se refere la temeiul juridic relevant, să respecte cerințele de securitate relevante și să respecte principiile necesității, proporționalității și limitării scopului și ar trebui să stabilească o perioadă proporțională de păstrare a datelor. În plus, principiul protecției datelor cu caracter personal începând cu momentul conceperii și cel al protecției implicite a datelor ar trebui să fie aplicat tuturor sistemelor de prelucrare a datelor dezvoltate și utilizate în cadrul legislației statelor membre.
- (6) Directiva 2009/103/CE prevede în prezent diferite date de referință pentru recalcularea periodică a sumelor minime asigurate în diferite state membre, ceea ce conduce la sume minime asigurate divergente în funcție de statul membru. Pentru a asigura protecția minimă egală a părților vătămate în întreaga Uniune, aceste sume minime ar trebui să fie armonizate și ar trebui să fie introdusă o clauză standard de revizuire, utilizând ca referință indicele armonizat al prețurilor de consum, astfel cum a fost

¹⁶ Hotărârea Curții de Justiție din 4 decembrie 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Hotărârea Curții de Justiție din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Hotărârea Curții de Justiție din 20 decembrie 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

publicat de Eurostat, precum și norme procedurale care să reglementeze o astfel de revizuire și să stabilească un calendar uniform.

- (7) Protecția eficientă și eficace a victimelor accidentelor rutiere prevede ca victimele respective să fie rambursate întotdeauna pentru vătămările corporale sau pentru daunele materiale suferite, indiferent dacă întreprinderea de asigurare a părții responsabile este sau nu solvabilă. Prin urmare, statele membre ar trebui să înființeze sau să desemneze un organism care oferă despăgubirea inițială pentru părțile vătămăte având reședința obișnuită pe teritoriul lor și care are dreptul de a revendica respectiva despăgubire de la organismul înființat sau desemnat în același scop în statul membru de stabilire al întreprinderii de asigurare care a emis polița de asigurare a vehiculului părții responsabile. Cu toate acestea, pentru a se evita introducerea de cereri paralele, victimelor incidentelor de circulație nu ar trebui să li se permită să prezinte o cerere de despăgubire la respectivul organism dacă acestea și-au prezentat deja cererea sau au inițiat o acțiune în justiție împotriva întreprinderii de asigurare în cauză, iar cererea respectivă este încă în curs de examinare sau acțiunea este încă pendinte.
- (8) Istoricul daunelor anterioare ale deținătorilor de polițe de asigurare care doresc să încheie noi contracte de asigurare cu întreprinderi de asigurare ar trebui să fie autentificat cu ușurință pentru a facilita recunoașterea unui astfel de istoric al daunelor atunci când se încheie o nouă poliță de asigurare. Pentru a simplifica verificarea și autentificarea atestărilor privind istoricul daunelor, este important ca formatul și conținutul atestării unui astfel de istoric al daunelor să fie identice în toate statele membre. În plus, întreprinderile de asigurare care iau în considerare atestările privind istoricul daunelor pentru a stabili primele de asigurare auto nu ar trebui să discrimineze pe motiv de naționalitate sau exclusiv pe baza ultimului stat membru de reședință al deținătorului de poliță. Pentru a permite statelor membre să verifice modul în care întreprinderile de asigurare tratează atestările privind istoricul daunelor, întreprinderile de asigurare ar trebui să își publice politicile în ceea ce privește utilizarea de către acestea a istoricului daunelor la calculul primelor.
- (9) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare în ceea ce privește conținutul și forma atestării privind istoricul daunelor. Respectivă competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁰.
- (10) Pentru a se asigura că sumele minime asigurate rămân în concordanță cu realitatea economică în evoluție (și nu se erodează cu timpul), competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește actualizarea sumelor minime asigurate ale asigurării de răspundere civilă auto pentru a reflecta realitatea economică în schimbare, precum și pentru a defini sarcinile procedurale și obligațiile procedurale ale organismelor instituite pentru a acorda despăgubire sau cărora li s-a încredințat sarcina de a acorda despăgubire în conformitate cu articolul 10a în ceea ce privește rambursarea. Este deosebit de important să se desfășoare consultări adecvate de către Comisie pe parcursul activităților sale pregătitoare, inclusiv la nivel de experți, precum și ca respectivele consultări să fie desfășurate în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special,

²⁰

Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestora au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

- (11) Ca parte a evaluării funcționării directivei, Comisia Europeană ar trebui să monitorizeze aplicarea directivei, luând în considerare numărul victimelor, valoarea cererilor de despăgubire neachitate din cauza întârzierii plăților în urma cazurilor transfrontaliere de insolvență, nivelul sumelor minime asigurate în statele membre, valoarea despăgubirilor datorate din cauza conducerii fără asigurare legate de traficul transfrontalier și numărul de plângeri referitoare la atestările privind istoricul daunelor.
- (12) Având în vedere că obiectivele prezentei directive, în special asigurarea unei protecții minime egale a victimelor accidentelor rutiere în întreaga Uniune și asigurarea protecției victimelor în caz de insolvență a întreprinderilor de asigurare, nu pot fi îndeplinite în mod satisfăcător de către statele membre, ci, ca urmare a efectelor lor, pot fi îndeplinite mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea acestor obiective.
- (13) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative²¹, statele membre s-au angajat să însoțească, în cazuri justificate, notificarea măsurilor lor de transpunere cu unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare ale instrumentelor naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.
- (14) Prin urmare, Directiva 2009/103/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2009/103/CE se modifică după cum urmează:

- (1) La articolul 1, se adaugă următorul punct 1a:
 - „1a. «utilizarea unui vehicul» înseamnă orice utilizare a unui astfel de vehicul, destinat în mod normal pentru a servi ca mijloc de transport, care este conformă cu funcția obișnuită a respectivului vehicul, indiferent de caracteristicile vehiculului și indiferent de terenul pe care autovehiculul este utilizat și de faptul dacă acesta staționează sau este în mișcare.”;
- (2) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Controale privind asigurarea

1. Statele membre se abțin de la a controla asigurarea de răspundere civilă a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru sau

²¹ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru.

Cu toate acestea, statele membre pot efectua astfel de controale privind asigurarea, cu condiția ca acestea să nu fie discriminatorii, să fie necesare și să fie proporționale pentru atingerea scopului urmărit, precum și

a) să fie efectuate în cadrul unui control care nu urmărește exclusiv verificarea asigurării sau

b) să facă parte dintr-un sistem general de controale pe teritoriul național și să nu necesite oprirea vehiculului.

2. Pe baza legislației statului membru care se aplică operatorului, datele cu caracter personal pot fi prelucrate atunci când acest lucru este necesar pentru combaterea conducerii fără asigurare a vehiculelor care se deplasează în alte state membre decât cele în care staționează în mod obișnuit, astfel cum se prevede la articolul 1. Acest drept trebuie să fie în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679* și stabilește, de asemenea, măsuri corespunzătoare pentru protejarea drepturilor, libertăților și intereselor legitime ale persoanei vizate.

* Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1)”;

(3) Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Fără a aduce atingere garanțiilor de o valoare mai mare eventual stabilite de statele membre, fiecare stat membru solicită ca sumele pentru care este obligatorie asigurarea menționată la articolul 3 să fie de minimum:

(a) în cazul vătămarilor corporale: 6 070 000 EUR pentru un accident, indiferent de numărul victimelor, sau 1 220 000 EUR pentru o victimă;

(b) în cazul pagubelor materiale, 1 220 000 EUR pentru o cerere de despăgubire, indiferent de numărul victimelor.

Pentru statele membre care nu au adoptat moneda euro, sumele minime se convertesc în moneda lor națională prin aplicarea cursului de schimb în vigoare la [Oficiul pentru Publicații – se stabilește data intrării în vigoare a prezentei directive], publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

2. Din cinci în cinci ani începând cu [data intrării în vigoare a prezentei directive], Comisia revizuieste sumele menționate la alineatul (1) în concordanță cu indicele armonizat al prețurilor de consum (IAPC) stabilit în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/792 al Parlamentului European și al Consiliului **.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 28b în ceea ce privește adaptarea sumelor respective la IAPC în termen de șase luni de la sfârșitul fiecărei perioade de cinci ani.

În cazul statelor membre care nu au adoptat moneda euro, sumele se convertesc în moneda lor națională prin aplicarea cursului de schimb în vigoare la data

calculării noilor sume minime, astfel cum este publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.”

****** Regulamentul (UE) 2016/792 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum și indicele prețului locuințelor, și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2494/95 al Consiliului (JO L 135, 24.5.2016, p. 11).

- (4) Se introduce articolul 10a, cu următorul text:

„Articolul 10a

Protecția părților vătămate în caz de insolvență a unei întreprinderi de asigurare sau de lipsă de cooperare a unei întreprinderi de asigurare

1. Statele membre instituie sau autorizează un organism care să despăgubească părțile vătămate care își au reședința obișnuită pe teritoriul lor, cel puțin în limitele obligației de asigurare menționate la articolul 9 alineatul (1) pentru vătămarile corporale sau pentru pagubele materiale cauzate de un vehicul asigurat de o întreprindere de asigurare, în oricare dintre următoarele situații:

- (a) întreprinderea de asigurare face obiectul unei proceduri de faliment;
- (b) întreprinderea de asigurare face obiectul unei proceduri de lichidare, astfel cum este definită la articolul 268 litera (d) din Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului***;
- (c) întreprinderea de asigurare sau reprezentantul său însărcinat cu soluționarea cererilor de despăgubire nu a furnizat un răspuns motivat la argumentele prezentate într-o cerere de despăgubire în termen de trei luni de la data la care partea vătămată și-a prezentat cererea respectivei întreprinderi de asigurare.

2. Părțile vătămate nu pot prezenta o cerere de despăgubire organismului menționat la alineatul (1) în cazul în care acestea au prezentat o cerere de despăgubire în mod direct întreprinderii de asigurare sau în cazul în care au inițiat o acțiune în justiție în mod direct împotriva întreprinderii de asigurare, iar această cerere de despăgubire sau acțiune în justiție este încă pendinte.

3. Organismul menționat la alineatul (1) acordă un răspuns la cererea de despăgubire în termen de două luni de la data la care persoana vătămată și-a prezentat cererea de despăgubire.

4. În cazul în care partea vătămată își are reședința într-un alt stat membru decât statul membru în care își are sediul întreprinderea de asigurare menționată la alineatul (1), organismul menționat la alineatul (1) care a despăgubit persoana vătămată în statul membru de reședință al persoanei vătămate are dreptul să ceară rambursarea sumei plătite cu titlu de despăgubire de la organismul menționat la alineatul (1) din statul membru în care își are sediul întreprinderea de asigurare care a emis polița de asigurare a părții responsabile.

5. Alineatele (1)-(4) se aplică fără a aduce atingere:

- (a) dreptului statelor membre de a acorda despăgubirii plătite de organismul menționat la alineatul (1) un caracter subsidiar sau nu;
- (b) dreptului statelor membre de a prevedea soluționarea cererilor de despăgubire pentru același accident între:
 - (i) organismul menționat la alineatul (1);

- (ii) persoana sau persoanele responsabile de accident;
- (iii) alte întreprinderi de asigurare sau organisme de asistență socială obligate să despăgubească persoana vătămată.

6. Statele membre nu autorizează organismul menționat la alineatul (1) să condiționeze plata despăgubirii de îndeplinirea altor cerințe decât cele stabilite în prezenta directivă și, în special, a cerinței ca persoana vătămată să demonstreze că partea responsabilă nu este în măsură sau refuză să plătească.

7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu procedura menționată la articolul 28b pentru a defini sarcinile procedurale și obligațiile procedurale ale organismelor instituite sau autorizate în temeiul articolului 10a în ceea ce privește rambursarea.”

*** Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II) (JO L 335, 17.12.2009, p. 1).”;

(5) Articolul 16 se modifică după cum urmează:

(a) la sfârșitul celui de al doilea paragraf se adaugă următoarea teză:

„Acestea utilizează în acest scop formularul de atestare privind istoricul daunelor”;

(b) se adaugă paragrafele următoare:

„Statele membre se asigură că întreprinderile de asigurare sau organismele menționate la al doilea paragraf, atunci când iau în considerare atestările privind istoricul daunelor emise de alte întreprinderi de asigurare sau de alte organisme menționate la al doilea paragraf, nu tratează deținătorii de polițe în mod discriminatoriu sau suprataxează primele acestora din cauza naționalității lor sau exclusiv pe baza statului membru în care aceștia au avut reședința anterioară.

Statele membre se asigură că întreprinderile de asigurare își publică politicile în ceea ce privește utilizarea de către acestea a atestărilor privind istoricul daunelor la calculul primelor.

Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 28a alineatul (2) care să precizeze conținutul și forma atestării privind istoricul daunelor, astfel cum se menționează la al doilea paragraf. Atestarea respectivă trebuie să conțină informații cu privire la toate caracteristicile următoare:

- (a) identitatea întreprinderii de asigurare care a emis atestarea privind istoricul daunelor;
- (b) identitatea deținătorului poliței de asigurare;
- (c) vehiculul asigurat;
- (d) perioada de acoperire a vehiculului asigurat;
- (e) numărul și valoarea acțiunilor declarate de răspundere civilă ale terților pe perioada acoperită de atestarea privind istoricul daunelor.”

(6) Se introduc următoarele articole 28a, 28b și 28c:

„Articolul 28a

Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de Comitetul European pentru asigurări și pensii ocupaționale instituit prin Decizia 2004/9/CE a Comisiei ****. Acest comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului*****.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 28b

Exercitarea competențelor delegate

1. Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta actele delegate menționată la articolul 9 alineatul (2) și articolul 10a alineatul (7) se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată începând de la data menționată la articolul 30.
3. Delegarea de competențe menționată la articolul 9 alineatul (2) și la articolul 10a alineatul (7) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării sale în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 9 alineatul (2) și al articolului 10a alineatul (7) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 28c

Evaluare

În termen de cel mult șapte ani de la data transunerii prezentei directive, se efectuează o evaluare a directivei. Comisia transmite concluziile evaluării, însoțite de observațiile sale, Parlamentului European, Consiliului și Comitetului Economic și Social European.

**** Decizia 2004/9/CE a Comisiei din 5 noiembrie 2003 de instituire a Comitetului european pentru asigurări și pensii ocupaționale (JO L3, 7.1.2004, p.34).

***** Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).”.

Articolul 2

Transpunere

Statele membre adoptă și publică, până la [Oficiul pentru Publicații: a se introduce data – 12 luni de la data intrării în vigoare] cel târziu, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică actele respective de la [Oficiul pentru Publicații: a se introduce data - 12 luni de la data intrării în vigoare].

Atunci când statele membre adoptă respectivele acte, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*