



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.24.
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

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

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A gépjármű-biztosítási irányelv alapvetően fontos, az egységes piac zavartalan működését biztosító jogi eszköz. Lehetővé teszi az EU polgárainak, hogy gépjárműveikkel zavartalanul átkeljenek az Unió belső határain üzleti, illetve szabadidős célból. Az egyszeri biztosítási díj alapján az uniós polgárok bárhova utazhatnak anélkül, hogy szükségük lenne kiegészítő biztosítás vásárlására; ehhez kapcsolódóan az irányelv célja a magas szintű konvergencia megvalósítása a gépjárműbalesetek potenciális védelmére vonatkozóan. Az irányelv továbbá kiemelt szerepet játszik a schengeni övezet működésében.

A gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó első uniós irányelvet¹ 1972-ben fogadták el azzal a kettős céllal, hogy (függetlenül a határokon átnyúló összefüggéstől) védjék a gépjárműbaleset károsultjait és elősegítsék a gépjárművek szabad mozgását a tagállamok között. Az uniós gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályok alapjait a 48 ország részvételével működő, nem uniós megállapodáson alapuló nemzetközi zöldkártyarendszer képezi. Az uniós jogszabály azonban ezen túlmutat. 1972 óta öt gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó irányelv progresszív módon erősítette meg az irányelvet és annak rendelkezéseit; e rendelkezéseket az 2009/103/EK irányelvben foglalták egységes szerkezetbe (továbbiakban: az irányelv). Az irányelv fő elemei:

- A gépjárművekre vonatkozó, az EU egész területére érvényes kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötvény meglétének kötelezettsége egyszeri biztosítási díj alapján.
- E biztosítási kötvények kötelező jelleggel meghatározzák a biztosítási fedezet legkisebb összegeit (a tagállamok nemzeti szinten magasabb biztosítási fedezetet is előírhatnak).
- Az általában egy másik tagállamban használt gépjárművek biztosításának tagállamok általi, határon történő szisztematikus ellenőrzésének a tilalma.
- A tagállamok garanciaalap létrehozására vonatkozó kötelezettsége, hogy kártérítésben részesüljenek a nem biztosított vagy nem azonosított járművek által okozott balesetek károsultjai.
- A lakóhelyük szerinti tagállamtól eltérő tagállamban bekövetkezett gépjárműbalesetek károsultjainak védelme („látogató károsultak”).
- A kötvénytulajdonosok joga, hogy a biztosítójuktól rájuk vonatkozó kártörténeti igazolást kapjanak az utóbbi öt évre vonatkozóan.

A gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó jogszabályok eredményességének, hatékonyságának és koherenciájának értékeléséhez a 2016. évi bizottsági munkaprogram az irányelv értékelését tette közzé². Az értékelés megállapította, hogy az irányelv elemeinek nagy része továbbra is megfelel a céljának, ugyanakkor konkrét területeken bizonyos módosítások indokoltak.

¹ A Tanács 72/166/EK irányelve (1972. április 24.) a tagállamok gépjármű-felelősségbiztosításra és a biztosítási kötelezettség ellenőrzésére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről.

² Lásd a 2017. július 24-i bevezető hatásvizsgálatot, amely [itt](#) érhető el. Az értékelés befejezését 2017-re halasztották, hogy megvárják az EUB 2017. november 28-án az „Andrade” ügyben hozott ítéletét, illetve az EUB 2017. december 20-án a „Torreiro” ügyben hozott ítéletét.

Ezenfelül a 2017 márciusi lakossági pénzügyi szolgáltatásokról szóló cselekvési tervben³ a Bizottság kijelentette, hogy egy értékelést követően haladéktalanul határoz az irányelv esetleges módosításáról, hogy növelje a közlekedési balesetek károsultjainak védelmét a biztosító fizetéseképtelensége esetén, és javítsa a kártörténeti igazolások elismerését különösen a határokon átnyúló összefüggésben. E javaslat erre a két kérdésre tér ki az értékelésben meghatározott három egyéb kérdéssel együtt: biztosítás ellenőrzése a biztosítás nélküli gépjárművezetés elleni fellépéshez, a biztosítási fedezet legkisebb összegeinek harmonizációja, és az irányelv hatálya.

1) A biztosító fizetéseképtelensége

Az irányelv értelmében az egyes tagállamokban kártérítési szervezeteket kell létrehozni, hogy fedezet álljon rendelkezésre a nem biztosított, illetve nem azonosított járművek által okozott balesetektől eredő költségek megtérítésére. Jelenleg azonban az ilyen szervezetek nem kötelesek a kárigényekből eredő költségek megtérítésére, ha a felelős fél gépjármű-biztosítója fizetéseképtelen. Ez azt jelenti, hogy ha a nemzeti jog nem rendelkezik konkrét védelmi rendszerről, előfordulhat, hogy a fizetéseképtelen biztosító által biztosított jármű által okozott balesetek károsultjai nem részesülnek kártérítésben.

A fizetéseképtelen biztosító által biztosított felelős fél részvételével bekövetkező baleset két fő kérdést vet fel. Nem minden esetben világos, hogy ki a felelős, ha egyáltalán van ilyen, a károsultnak nyújtandó elsődleges kártérítésért („ügyfélszolgálat”). Másrészt nem világos, hogy ki viseli a káreseménnyel kapcsolatos végső pénzügyi felelősséget („háttérroda”). Ezek a kérdések különösen fontosak, ha a biztosító a szabad szolgáltatásnyújtás keretében határokon átnyúló biztosítási szolgáltatást nyújt. A közelmúltban a fizetéseképtelenség több ilyen esetével összefüggésben a fizetéseképtelen biztosító kötvénytulajdonosai által okozott gépjárműbalesetek károsultjainak késedelemmel fizették ki a kártérítést, és a nemzeti jogi eljárások alapján állapították meg a kártérítésre vonatkozó felelősséget és annak összegét.

2) Kártörténet

A lakossági pénzügyi szolgáltatásokról szóló cselekvési terv⁴ olyan lehetséges intézkedést határozott meg a kártörténeti igazolásokra vonatkozóan, amely a tagállamok között utazó polgárok javát szolgálná. A biztosító váltásának megkönnyítése érdekében a jelenlegi irányelv úgy rendelkezik, hogy a tagállamoknak biztosítaniuk kell a kötvénytulajdonos jogát arra, hogy a legutóbbi öt évre vonatkozóan kártörténeti igazolást kérjen. A biztosítási díjak kiszámítása során azonban a biztosítók nem kötelesek figyelembe venni az ilyen igazolásokat. Az értékelés megállapította, hogy sok esetben az ilyen igazolásokat a biztosítók figyelmen kívül hagyják, különösen ha azokat egy másik tagállamban állították ki, és esetenként megkérdőjelezzik azok hitelességét. A kártörténeti igazolások biztosítók általi hitelesítésének elősegítése érdekében előnyös lehet, ha EU-szerte a tartalom és a formátum azonos. Ezenfelül, ha a biztosítók figyelembe veszik a kártörténetet a biztosítási díjak megállapítása során, nem kerülhet sor nemzetiségen alapuló, vagy kizárólag a kötvénytulajdonos lakóhelye szerinti korábbi tagállam szerinti megkülönböztetésre.

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

⁴ [Lásd](#) a 3. lábjegyzetet.

3) A biztosítás nélküli gépjárművezetéshez kapcsolódó kockázatok

Az Európai Gépjármű- és Engedély-nyilvántartó Hatóságok Szövetsége (EREG⁵) szerint a biztosítás nélküli gépjárművezetés, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással nem rendelkező gépjárművek közlekedése egyre nagyobb probléma az EU-n belül. Az EU egészén belül a 2011. évre vonatkozó kárigények EU-ban viselt, becsült költsége 870 millió EUR.

A biztosítás nélküli gépjárművezetés negatív hatással van az érdekelt felek széles körére, ideértve a balesetek károsultjait, a biztosítókat, garanciaalapokat és a gépjármű-felelősségbiztosítási kötvénytulajdonosokat.

A biztosítás nélküli gépjárművezetés mind nemzeti, mind pedig európai szinten jelentkező problémát jelent. Az irányelv 3. cikke minden tagállamnak előírja, hogy *„tegyen meg minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a biztosítás az általában a területén használt gépjárművekkel kapcsolatos polgári jogi felelősségre kiterjedjen”*. Bár az irányelv nem írja elő a végrehajtandó intézkedéseket, a tagállamok kötelesek hatékonyan fellépni a biztosítás nélküli gépjárművezetéssel kapcsolatos kockázatok csökkentése érdekében. A tagállamok jogosultak nemzeti szinten végrehajtani a regisztrált kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási kötvények szisztematikus ellenőrzését, közúti ellenőrzéseket végezni és hatékony szankciókat alkalmazni a biztosítással nem rendelkező járművek tulajdonosaival szemben.

A biztosítás nélküli gépjárművezetés jelenségének uniós vonatkozása is van, mivel a biztosítással nem rendelkező járművek nem csak a regisztrációjuk szerinti tagállamban közlekednek, hanem más tagállamokban is. Az irányelv 4. cikke azonban tiltja az általában egy másik tagállamban használt járművek biztosításának ellenőrzését, mivel az akadályozza a járművek (és közvetett módon a személyek) belső piacon történő szabad mozgását.

A jelenleg hatályos irányelv 4. cikke tiltja az általában egy másik tagállamban használt gépjárművek biztosításának minden szisztematikus ellenőrzését, beleértve a jármű megállítását nem igénylő ellenőrzéseket. Egyes új technológiai fejlesztések (rendszámfelismerő technológia) azonban lehetővé teszik az ellenőrzéseket a járművek akadályoztatása nélkül és nem akadályoznák a személyek és járművek szabad mozgását. Ezért a javaslat lehetővé tenné a gépjárművek biztosításának ellenőrzését, ha az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képező ellenőrzések megkülönböztetésmentesek, azokhoz nem szükséges a gépjármű megállítása és az elérendő céllal arányosak.

Ezenkívül a tagállamok közötti adatcsere szükséges a nemzeti területre belépő járművek biztosításának ilyen módon történő ellenőrzéséhez; ebben az esetben biztosítani kell az érintettek jogait, szabadságjogait és jogos érdekeit. Az EU általános adatvédelmi rendeletének⁶ rendelkezéseit kell alkalmazni a biztosítás nélküli gépjárművezetéssel szembeni fellépéssel kapcsolatos személyes adatok feldolgozására. A nemzeti jogszabályoknak tiszteletben kellene tartaniuk a fent említett rendeletben meghatározott feltételeket és követelményeket, különös tekintettel a személyes adatok jogszerű, méltányos és átlátható feldolgozásának biztosítására, azok konkrét és jogos célokra történő gyűjtésére, hivatkozniuk kellene az adatfeldolgozás vonatkozó jogalapjára, meg kellene felelniük az EU általános adatvédelmi rendeletében meghatározott vonatkozó biztonsági és titoktartási előírásoknak, és tiszteletben kellene tartaniuk a szükségesség, arányosság, célhoz kötöttség és arányos adatmegőrzési időszak elvét. Ezenkívül a személyes adatok beépített és alapértelmezett

⁵ EREG, a biztosítás nélküli gépjárművezetéssel szembeni fellépéssel foglalkozó XI. tematikus csoport, 2013. április 8., <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

védelmének valamennyi olyan adatkezelési rendszer szerves részét kell képeznie, amelyet a tagállamok jogszabályainak keretében dolgoznak ki és használnak. Az összes adatfeldolgozási tevékenységnek, beleértve a tagállamok illetékes hatóságai közötti igazgatási együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, meg kell felelnie az EU általános adatvédelmi rendeletében meghatározott, személyes adatok védelmére vonatkozó szabályoknak, és összhangban kell lennie a vonatkozó nemzeti adatvédelmi jogszabályokkal.

4) A biztosítási fedezet legkisebb összege

Az irányelv 9. cikke meghatározza a biztosítási fedezet azon legkisebb összegeit, amelyek mértékéig a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján kártérítést kell nyújtani. E legkisebb összegek biztosítják, hogy EU-szerte a gépjárműbaleset károsultjai megfelelő szinten részesüljenek minimális védelemben személyi sérülés vagy anyagi kár esetén, a jármű kategóriájától függetlenül. Bár az irányelv célja, hogy az EU összes tagállamában egyenlő mértékű legyen a biztosítási fedezet legkisebb összege, jelenleg 13 tagállamra alacsonyabb legkisebb összeg az irányadó az irányelvben meghatározott magasabb összegekhez képest. Ennek oka a 2005/14/EK irányelv által módosított 84/5/EGK irányelv 1. cikke (2) bekezdésének megfelelő átmeneti időszakok, egyes tagállamoknak engedélyezve a teljes legkisebb összeg alkalmazásának elhalasztását. Mivel azonban az egyes tagállamok eltérő referencia-időpontokat alkalmaznak a legkisebb összegek időszakos újraszámításához, különbség áll fenn az átmeneti időszak előnyét élvező 13 tagállam és az összes többi tagállam között. Ennek az az oka, hogy bár az átmeneti időszakok közben lejártak, továbbra is az átmeneti időszakok végének adott időpontjait alkalmazzák referencia-időpontként az inflációhoz igazított aktualizáláshoz. Ezért ezek a legkisebb összegek továbbra is eltérnek a tagállamok között. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítások esetében a tagállamok az irányelv által előírt legkisebb összegeknél magasabb összegeket is szabadon előírhatnak nemzeti szinten, azonban az alacsonyabb kötelező összegeket alkalmazó 13 tagállam nem ír elő magasabb összegű biztosítási fedezetet.

5) Az irányelv hatálya

Az Európai Unió Bíróságának több ítélete, elsősorban a „Vnuk”, „Andrade” és „Torreiro” ügyekben⁷, pontosította az irányelv hatályát. A Vnuk ügyben 2014. szeptemberben hozott ítélet egyértelműsítette az irányelv 3. cikke szerinti kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás hatályát, amely szerint az minden olyan tevékenységre kiterjed, amely a gépjármű „szokásos funkciójával” összeegyeztethető, tekintet nélkül a gépjárműhasználat helyére. A Rodrigues de Andrade ügyben 2017. november 28-án hozott ítélet egyértelműsítette, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításnak csak „a gépjármű szállítási eszközként való szokásos használatára” – „az út jellemzőitől függetlenül” – kell kiterjednie, ide nem értve a gépjármű kizárólagosan mezőgazdasági célú használata során bekövetkezett baleseteket. Az említett ítéletek egyértelműsítették, hogy a gépjárművek általában közlekedési eszközként szolgálnak, az ilyen járművek tulajdonságaitól függetlenül, illetve hogy e gépjárművek használata kiterjed a gépjármű minden olyan használatára, amely összeegyeztethető szállítási eszközként való szokásos használatával, függetlenül a gépjármű által használt út jellemzőitől, és attól, hogy az álló helyzetben van-e vagy mozog. Az ítélet egyértelműsíti, hogy a gépjármű szállítási eszközként való szokásos használata során okozott balesetek, beleértve a magánterületen történő használatot, az irányelv hatálya alá tartoznak.

Ezért a jogbiztonság és egyértelműség biztosítása céljából e javaslat kodifikálja a bíróság ítélkezési gyakorlatát az uniós jogszabályokban. Ez biztosítja a bíróság ítélkezési gyakorlatának egységes végrehajtását a nemzeti jogban.

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

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javasolt módosítások összhangban állnak az irányelv általános célkitűzéseivel, hogy biztosítsák a közlekedési balesetek károsultjainak magas szintű védelmét, és elősegítsék a személyek és járművek szabad mozgását az EU-ban. Ezenfelül a módosítások a gépjármű-felelősségbiztosítás határokon átnyúló, a szolgáltatások nyújtásának szabadsága alapján történő értékesítésével kapcsolatos jogbiztonság növelése révén erősítik a bizalmat a gépjármű-felelősségbiztosításban az egységes piacon, csökkentve a gépjármű biztosítójának esetleges fizetéseképtelenségéhez kapcsolódó kockázatokat. A gépjármű-felelősségbiztosítás belső piaca a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az Unióban a gépjármű-felelősségbiztosítás a nem életbiztosítási piac fontos részét képezi. Ezért a pénzügyi szolgáltatások területén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése kell, hogy legyen a belső piac megerősítése és egységesítése ezen a területen.

Lényeges továbbá, hogy a biztosító fizetéseképtelenségére vonatkozóan javasolt módosítás kiegészíti a 10. cikket, amely a nem biztosított és nem azonosítható járművek részvételével bekövetkezett balesetek károsultjainak védelmére terjed ki. Az irányelv 4. cikkének módosítása szélesíti a tagállamok lehetőségeit arra, hogy biztosítsák az irányelvben foglalt biztosítási kötelezettségnek való megfelelést, ugyanakkor biztosítva a személyek és járművek szabad mozgását. Ezenfelül a biztosítási fedezet legkisebb összegére vonatkozó 9. cikk módosítása biztosítja az egyenlő védelem minimális szintjét az összes tagállamban. A kártörténeti igazolásokra vonatkozó módosítás kiegészíti a 16. cikk meglévő előírásait és biztosítja a kártörténeti igazolások könnyebb hitelesítését és a kötvénytulajdonosokkal szembeni egyenlő bánásmódot. Ezen túlmenően az EUB ítélkezési gyakorlatának kodifikálása egyértelműsíti az irányelv hatályát.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat támogatja a személyek és áruk szabad mozgását, amelyek alapvető szabadságjogoknak minősülnek az Európai Unióban. Ezenfelül a javaslat összhangban áll a biztosítók általi szabad szolgáltatásnyújtást és szabad letelepedést biztosító belső piaci elvekkel. A kártörténeti igazolással kapcsolatos megerősített jog, például, elősegíti a személyek szabad mozgását, továbbá a biztosítók fizetéseképtelenségére vonatkozó rendelkezések növelik a lakosság bizalmát a gépjármű-felelősségbiztosítás határokon átnyúló értékesítésében.

A javaslat az általános adatvédelmi rendelettel⁸ is összhangban áll, biztosítva az adatok megfelelő, bűnüldözés céljára történő, az irányelv keretein belül megengedett gyűjtését és kezelését.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Az irányelv módosításának jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 114. cikkének (1) bekezdése, amely lehetővé teszi a tagállami rendelkezések közelítésére vonatkozó olyan intézkedések elfogadását, amelyek tárgya a belső piac megteremtése és működése. A javasolt módosítások elhárítják a gépjármű-felelősségbiztosítás integrált piacának megfelelő működését és megvalósítását hátráló egyes további közvetlen és közvetett akadályokat, elősegítik a járművek szabad mozgását a tagállamok között és garantálják a hasonló bánásmódot, függetlenül attól, hogy az EU-n belül hol következik be a

⁸ Lásd a 6. lábjegyzetet.

baleset. A javaslatok erősítik a gépjármű-felelősségbiztosítás egységes piacát azáltal, hogy megerősítik a kötvénytulajdonosok és potenciális károsultak bizalmát a teljes kártérítésben akkor is, ha egy határokon átnyúló szolgáltatást nyújtó gépjármű-felelősségbiztosító fizetéseképtelen.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az EUMSZ 4. cikke értelmében a belső piac megvalósítására irányuló uniós fellépést az EUSZ 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt szubszidiaritási elv fényében kell értékelni.

Ebben az összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy az irányelv védelmet biztosít a lakóhelyük szerinti uniós tagállamon kívüli tagállamban bekövetkezett balesetek károsultjainak, illetve egy másik tagállam járművezetője által okozott baleset hazai károsultjainak. A javaslatban előírányzott intézkedések csak uniós szinten léphetnek hatályba, mivel határokon átnyúló aktív szolgáltatást nyújtó biztosítókra, mobil gépjármű-felelősségbiztosítási kötvénytulajdonosokra és a járművek biztosításának határokon átnyúló ellenőrzésére vonatkoznak.

A közlekedési baleset károsultjainak nyújtott kártérítés egy határokon átnyúló szolgáltatást nyújtó biztosító fizetéseképtelensége esetén kiemelkedő fontossággal bír az egységes piac zavartalan működése szempontjából. A nemzeti gépjármű-felelősségbiztosítási hivatalok között létrejött önkéntes keretek és megállapodások egyvelegén alapuló összehangolatlan fellépés nem garantálja a károsultak megfelelő kártalanítását és a kockázatok tagállamok közötti egyenlő megosztását. A tagállamok összehangolatlan intézkedéseinek keresztül nem valósulhat meg a biztosítási fedezet legkisebb összegére vonatkozó egyenlő versenyfeltételek megteremtése az összes tagállamban ahhoz, hogy az EU-ban bekövetkező közlekedési balesetek károsultjai egyenlő minimális védelemben részesüljenek. A határokon átnyúló forgalom esetében a biztosítás nélküli gépjárművezetés kérdése nemzeti szintű fellépés útján nem rendezhető. Ezenfelül csak az uniós szintű fellépés biztosíthatja az olyan balesetek károsultjainak védelmét, ahol fizetéseképtelen határokon átnyúló szolgáltatást nyújtó biztosítók érintettek. Csak az uniós szintű fellépés biztosíthatja az irányelv hatályának egységes alkalmazását. Végül pedig összehangolatlan fellépéssel nem valósítható meg a kártörténeti igazolások biztosítók általi azonos kezelése a határokon átutazó leendő kötvénytulajdonosok esetében.

- **Arányosság**

A javaslat teljes körűen figyelembe veszi az arányosság elvét, azaz azt, hogy az Unió fellépése nem terjedhet túl azon, ami a Szerződések célkitűzéseinek eléréséhez szükséges. A kiválasztott szakpolitikai lehetőségeket gondosan értékelték és úgy dolgozták ki, hogy megfelelő egyensúlyt teremtsenek a kockán forgó közérdek (különös tekintettel a biztosítás nélküli gépjárművezetés csökkentésére és a károsultak azonos szintű minimális védelmének biztosítására), a közigazgatási szervek, biztosítók és kötvénytulajdonosok potenciális költségei között, illetve biztosítsák a javasolt intézkedések költséghatékonyságát.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az EUMSZ 114. cikke rendeletek és irányelvek formájában teszi lehetővé jogi aktusok elfogadását. A választás irányelvre esett, mivel a jogi aktus, amelyik a javasolt módosításokra vonatkozik, szintén irányelv.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Az irányelv működése eredményességének és hatékonyságának megállapításához értékelésre került sor, amelyhez 2017. október 20-tól július 28-ig tartó nyilvános konzultáció kapcsolódott⁹.

A nyilvános konzultáció eredményei alapján az érdekelt felek széles körben elégedettek az irányelv legtöbb elemének működésével. Az érdekelt felek összes kategóriája széles körben támogat arra irányuló uniós kezdeményezést, hogy a gépjármű-biztosító fizetésektelensége esetén a balesetek károsultjainak gyorsan kifizethessék a kártérítést, különösen határokon átnyúló összefüggésben. Az érdekelt felek többsége támogatja azt a lehetőséget, hogy ilyen esetekben az adott gépjármű-biztosító letelepedése szerinti tagállam vállalja a végső pénzügyi felelősséget, a károsult lakóhelye szerinti tagállam elsődleges felelőssége mellett, hogy biztosítva legyen a gyors kártérítés.

Az érdekelt felek nem ellenezték a gépjármű-felelősségbiztosítás esetében a biztosítási fedezet legkisebb összegének harmonizációját magasabb összegben, amelyet már 15 tagállamban alkalmaznak. Egyes fogyasztóvédelmi szervezetek differenciált, magasabb mértékű kötelező fedezetet támogattak a nagyobb járművek esetében, mint például a tehergépjárművek és autóbuszok, azonban ezt a biztosítási ágazat, illetve a tehergépjármű- és autóbusz-vállalkozások ellenezték azzal az indoklással, hogy az a bizonyítékok alapján nem indokolható és magasabb biztosítási költségeket eredményez, amelyeket áthárítanak a végfogyasztókra (különös tekintettel arra, hogy a sok utast szállító autóbusz részvételével bekövetkező balesetet kisebb gépjármű is okozhat).

A kártörténeti igazolások új biztosítók általi elismerésével összefüggésben számos magánszemély – különösen az új tagállamokban – számolt be negatív tapasztalatokról és beavatkozást szorgalmazott annak biztosítására, hogy a kártörténeti igazolásuk elismerése tekintetében a biztosítók a határokon átkelő mobil polgárokat ne részesítsék az adott tagállam meglévő lakosaihoz képest eltérő bánásmódban. A biztosítási ágazat ellenezte a biztosítóra vonatkozó ez irányú kötelezettségeket azok aránytalanságára való hivatkozással.

A biztosítás nélküli gépjárművezetéssel kapcsolatban nem ellenezték a biztosítás nem zavaró ellenőrzésének engedélyezését rendszám-felismerő technológiával, amelyhez nem szükséges a gépjárművek megállítása.

Ezenfelül a Bíróság új ítélkezési gyakorlatának fényében széles körben támogatták az irányelv hatályának egyértelműsítését. A motorsport ágazatban érdekelt felek az ágazat irányelv hatálya alóli kivonását kérték.

A javaslat az alábbiak eredményeire is épít:

– véleményezési felhívás keretében nyilvános konzultáció (2015. szeptember 30-tól 2016. január 31-ig) a pénzügyi szolgáltatásokra vonatkozó uniós szabályozási keretről, felhívás a pénzügyi jogszabályok¹⁰ előnyeire, nem kívánt hatásaira, összeegyeztethetőségére és

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

koherenciájára vonatkozó visszajelzésre és empirikus bizonyítékokra, és a 2016. május 17-én tartott véleményezési felhívásra vonatkozó nyilvános meghallgatás¹¹;

– az irányelv felülvizsgálatával kapcsolatos, 2017. július 12-én megtartott kerekasztal az érdekképviselői csoportok részvételével, különös tekintettel a biztosítókra, fogyasztóvédelmi szervezetekre, Irodák Tanácsára és a tagállamok hatóságaira;

– véleménycsere a tagállamok hatóságainak szakértőivel (a Bizottság banki, fizetési és biztosítási szakértői csoportja);

– a gépjármű-felelősségbiztosítási irodai tanács statisztikái és jelentései (az irányelv alapján konkrét feladatokkal megbízott magánjogi szervek).

• **Hatásvizsgálat**

A Bizottság a szabályozás javítására irányuló politikájával összhangban szakpolitikai alternatívákkal kapcsolatos hatásvizsgálatot végzett¹². A hatásvizsgálatot a Szabályozói Ellenőrzési Testület által 2018. március 9-én kiadott pozitív vélemény támasztja alá¹³. Megjegyzéseiben a Testület azt javasolta, hogy a hatásvizsgálat tisztázza az irányelv hatálya tervezett jogszabályi módosításának mértékét és azt, hogy annak vonatkozásai miatt nem kerültek teljes körűen értékelésre. Ezenfelül a Testület kérte a hatásvizsgálat értékeléssel történő összekapcsolását és a javasolt jogalkotási intézkedések indoklásának javítását. A Testület szintén jobb magyarázatot kért arra, hogy az irányelv miért tekinthető jövőbementatónak az olyan új technológiai fejlesztések fényében mint a vezető nélküli járművek és elektromos kerékpárok. A javaslat összhangban van a hatásvizsgálat következtetéseivel.

A Testület megjegyzéseire reagálva a módosított hatásvizsgálat megállapítja, hogy az irányelv hatályát illetően a cél lehetőség szerint az Európai Unió Bíróságának egymást követő ítéleteinek kulcsfontosságú rendelkezésének a kodifikálása, kvázi az irányelv hatálya alá vonása a jogi egyértelműség biztosítása céljából. Ezáltal a tagállamoknak lehetővé válna az ítéletekből következő változások szabályos és átlátható végrehajtása. Ezenfelül az érdekelt felek nagyobb fokú jogbiztonságot élveznének az irányelv hatályát illetően, mivel a bírósági ítéleteket közvetlenül átültetnék a nemzeti jogszabályokba. A kodifikáció egyben elősegíti az uniós jog végrehajtását ezen a területen, mivel szokásos átültetéssel jár.

Ezenkívül a jövőbeli technológiai fejlesztéseket illetően a hatásvizsgálat megállapítja, hogy az irányelv kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás megkötésére vonatkozó kötelezettsége már most is alkalmazandó a vezető nélküli és részben vezető nélküli gépjárművekre. Elsődleges szempont az EU-ban közlekedő vezető nélküli gépjárművek részvételével bekövetkező balesetek károsultjai védelmének és kártalanításának folyamatos biztosítása. Számos vezető nélküli (és részben vezető nélküli) gépjármű által okozott baleset következett be, ami alátámasztja az uniós polgárok baleset esetén történő védelmének szükségességét. Ezenfelül a hatásvizsgálat megállapítja, hogy az irányelv hatálya már most is kiterjed az olyan új típusú gépjárművekre, mint például az elektromos kerékpárok, segway-ek (villanyrollerek), elektromos robogók. Az ilyen új típusú elektromos gépjárművek használata a forgalomban balesetet eredményezhet, amelynek károsultjai részére védelmet és gyors kártérítést kell biztosítani. A jelenlegi irányelv által tagállamokra ruházott hatáskör alapján a tagállamok mentesíthetik az ilyen gépjárműveket a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás kötelezettsége alól, ha azt szükségesnek ítélik. A nyilvános konzultáció során az elektromos kerékpár ágazatot képviselő több szövetség az ilyen járművek kizárását szorgalmazza magában az

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

¹² KIEGÉSZÍTENDŐ a dokumentum közzététele előtt.

¹³ KIEGÉSZÍTENDŐ a dokumentum közzététele előtt.

irányelvben azzal az indokolással, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás kötelezettsége akadályozhatja az elektromos kerékpárok elterjedését. Ez nem szükséges, mivel a tagállamok hatásköre kiterjed az elektromos kerékpárok, illetve minden egyéb új típusú elektromos gépjármű mentesítésére. Ebben az esetben a nemzeti garanciaalapok viselnék az ilyen új típusú gépjárművek által okozott balesetek károsultjainak nyújtandó kártérítés költségét. Ily módon biztosítható a károsultak legmagasabb szintű védelme további uniós fellépés szükségessége nélkül.

A hatásvizsgálat több szakpolitikai lehetőséget elemzett az egyes problémákra vonatkozóan:

Mivel az irányelv már létezik, az összes esetben az alapforgatókönyv szerinti lehetőség az volt, hogy nincs szükség az irányelv módosítására. Az alapforgatókönyvön túlmenően a hatásvizsgálat egyéb szakpolitikai lehetőségek körét is elemezte.

A biztosítók fizetéseképtelenségét illetően, amely kérdésre az irányelv jelenleg nem tér ki, a második lehetőség a károsultak elsődleges kártalanítására vonatkozó felelősség kikötése volt, de végső felelősség nélkül. A harmadik lehetőség a felelősség mindkét módozatának kijelölése, ahol az elsődleges felelősséget a károsult lakóhelye szerinti tagállam viseli, míg a végső felelősséget a fizetéseképtelen biztosító letelepedése szerinti tagállam. A hatásvizsgálat megállapította, hogy a harmadik lehetőség az előnyben részesített szakpolitikai megoldás, mivel nem csak biztosítaná a károsultak gyors kártalanítását, de a kárigények elsődleges és végső rendezése tekintetében szilárdabb jogbiztonságot nyújtana a biztosítók, nemzeti kártérítési testületek és a gépjármű-felelősségbiztosítás kötvénytulajdonosai számára, ezáltal csökkentve a peres eljárások szükségességét.

A biztosítási fedezet legkisebb összege tekintetében az alapforgatókönyvön túlmenően a második lehetőség az volt, hogy harmonizálják a biztosítási fedezet összegét a jelenleg a tagállamokban alkalmazott kötelező minimális szint legmagasabb összegének megfelelően. A harmadik lehetőség a nagyobb gépjárművek esetében – pl. tehergépjárművek és autóbuszok – magasabb összegű kötelező biztosítási fedezet előírása volt. A hatásvizsgálat megállapította, hogy a második lehetőség az előnyben részesített szakpolitikai megoldás, mivel EU-szerte biztosítja a károsultak védelmének egyenlő minimális szintjét, míg a harmadik lehetőség alátámasztására kellő bizonyítékok nem állnak rendelkezésre.

A kártörténeti igazolások tekintetében, az alapforgatókönyvön túlmenően a második lehetőség a kártörténeti igazolások kezelésére vonatkozó ajánlás tagállamok részére történő kiadása volt. A harmadik lehetőség a kártörténeti igazolások sablonjának harmonizációjára korlátozódott volna anélkül, hogy a biztosítók számára előírták volna az ilyen igazolások kezelésének kötelező módját, hogy elősegítsék a csalás elleni hitelesítést. A negyedik lehetőség szerint a biztosítóknak előírták volna a más tagállamban letelepedett biztosítók által kiállított kártörténeti igazolások megkülönböztetés-mentes kezelését, illetve az igazolások átlátható felhasználását. A hatásvizsgálat megállapította, hogy ezen utóbbi lehetőség volt az előnyben részesített szakpolitikai megoldás, mivel nem csak elősegítené a kártörténeti igazolások egységesítését, de biztosítaná a hazai kötvénytulajdonosok és a határokon áttutató kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak egyenlő kezelését.

A biztosítás nélküli gépjárművezetéssel kapcsolatban, az alapforgatókönyvön túlmenően a második lehetőség az volt, hogy a tagállamoknak önkéntes alapon engedélyezzék a (jelenleg tiltott) nem zavaró ellenőrzések végzését. A harmadik lehetőség szerint kötelező lett volna a biztosítás nem zavaró ellenőrzése a határon. A második lehetőséghez képest a harmadik lehetőségnek nagyobb esélyt tulajdonítottak a biztosítás nélküli gépjárművezetés csökkentésére. A hatásvizsgálat ugyanakkor megállapította, hogy sok tagállamban a harmadik lehetőséghez kapcsolódó költségek meghaladhatják az előnyöket, mivel a biztosítás nélküli gépjárművezetés mértéke eltérő az EU-n belül. Ezért a hatásvizsgálat megállapította, hogy a

második lehetőség (önkéntes alapon végzett, nem zavaró ellenőrzések) az előnyben részesített szakpolitikai megoldás.

Az irányelv hatályát illetően a hatásvizsgálat melléklete megállapítja, hogy az EUB meglévő ítélkezési gyakorlatának kodifikációjára a „gépjármű használatának” meghatározása alapján kerül sor tekintettel arra, hogy az érdekelt felek nem szolgáltatottak bizonyítékot arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerinti hatály aránytalanul magas költségeket eredményezne. Egyes tagállamok már most is az ítélkezési gyakorlatnak megfelelő kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást írnak elő, aránytalanul magas biztosítási díjak nélkül, a motorsport eseményekre is kiterjedően.

A javaslat nem fog jelentős környezeti hatással járni, mivel a javasolt módosítások semmilyen hatást sem gyakorolnak a forgalom nagyságára.

A fent említett előnyökön túl a javaslat várhatóan nem jár egyéb jelentős társadalmi hatással. A javasolt módosítások célja a biztosítás nélküli gépjárművezetés csökkentése, ami a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak csökkenését eredményezheti, és a gépjárműbalesetek károsultjai számára biztosított védelem szintjének emelése, ami az összes uniós polgár előnyére válhat. A javaslat nem kockáztatja a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak esetleg jelentős mértékű emelését. A minimális biztosítási fedezetre vonatkozó javasolt intézkedések kifejezetten csak a biztosítási fedezet legkisebb összegének összehangolását eredményezik az egyenlő mértékű minimális védelem tagállamokban történő biztosításához.

A javaslat nem gyakorol konkrét hatást a kis- és középvállalkozásokra, kivéve mint szokásos gépjármű-felelősségbiztosítási kötvénytulajdonosokra. A kkv-k és mikrovállalkozások a biztosítási kötelezettség alá eső gépjárművek üzemeltetőiként lesznek érintettek. A biztosítási díjak mérsékelt mértékben emelkedhetnek – a kkv-k és mikrovállalkozások számára is – azokban a tagállamokban, ahol a biztosítási fedezet legkisebb összegét kis mértékben megemelik.

• Alapjogok

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és szem előtt tartja az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket, különös tekintettel a személyes adatok védelemhez való jogra (a Charta 8. cikke), a tulajdonhoz való jogra (a Charta 17. cikke), és a nők és férfiak közötti egyenlőség elvére (a Charta 23. cikke). A javaslat hozzájárul továbbá a Charta 16. cikkében foglalt, a vállalkozás szabadságára vonatkozó célkitűzésekhez, a Charta 38. cikkében foglalt, a fogyasztók magas szintű védelmére vonatkozó célkitűzésekhez, és a Charta 45. cikkében foglalt, a polgárok szabad mozgáshoz és tartózkodáshoz való jogára vonatkozó célkitűzésekhez.

REFIT

A javaslat összhangban áll az egyszerűsítés és költségcsökkentés célkitűzésével. A biztosítók fizetéseképtelenségét illetően a peres eljárások költségei csökkenni fognak, mivel az irányelv határozott szerepköröket határozna meg a károsultnak járó első kifizetésre és a követelésért viselt végső felelősségre vonatkozóan. Ezenfelül a biztosítás nélküli gépjárművezetés kockázatának nem zavaró ellenőrzéseken keresztül történő csökkentése mérsékelheti a kártérítési szervezetekkel szembeni követeléseket és a biztosítók hozzájárulásait. Ezenkívül a kártörténeti igazolások fokozottabb egységesítése egyszerűsítene a külföldi biztosítók által kibocsátott kártörténeti igazolások hitelességének ellenőrzését. Végül pedig a javaslat nem jár közigazgatási szervek felé történő új jelentéstételi kötelezettségekkel.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

A javaslat hatással lehet azon tagállamok állami költségvetésére, amelyek az általában egy másik tagállamban használt gépjárművek biztosításának nem zavaró, határon történő ellenőrzésének lehetőségét választanák, mivel ez a rendszámfelismerő technológia használatát, illetve a gépjárművek biztosítási jogállására vonatkozóan a többi tagállammal folytatott információcserét tenné szükségessé.

Ezenfelül a határokon átnyúló szolgáltatást nyújtó biztosítók fizetéseképtelensége esetére a tagállamoknak ki kellene jelölniük a károsultak kártalanításáért felelős szervezetet, azonban várhatóan ezt a kiegészítő feladatot meglévő szervezet fogja végezni (vagy egy általános biztosítási garanciaalap, vagy a biztosítás nélküli vagy nem azonosítható gépjárművek által okozott balesetekkel foglalkozó nemzeti garanciaalap). A költségeket a biztosítók hozzájárulásai fedeznék.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A Bizottság a tagállamokkal együttműködve fogja nyomon követni a rendelkezések végrehajtását. Az átültetéstől időpontjától számított öt év elteltével a Bizottság értékelést készít az irányelvről. Az értékelés megvizsgálja a javaslat eredményességét, hatékonyságát, jelentőségét, koherenciáját és hozzáadott értékét, beleértve a vállalkozásokra gyakorolt jelentős hatásokat.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetében)**

E javaslat célkitűzéseinek teljesítése és a nemzeti jog keretében megvalósuló tagállami végrehajtás esetleges kiskapuinak és következtelenségeinek elkerülése érdekében magyarázó dokumentumokra lesz szükség az átültetés támogatására és a hatékony ellenőrzés biztosítására. Ez indokolja annak igényét, hogy a tagállamok az átültető intézkedésekről szóló értesítés mellett magyarázó dokumentumokat is benyújtsanak, például megfelelési táblázat formájában.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat 1. cikke módosítja az irányelvet. Eltérő rendelkezés hiányában az alábbi hivatkozások az irányelv módosított, illetve új cikkeire utalnak.

Az 1. cikkben bevezetésre kerül a „gépjárműhasználat” fogalommeghatározása, hogy magában foglalja az Európai Unió Bíróságának a C-162/13. sz., Vnuk ügyben hozott 2014. szeptember 14-i ítéletét, C-514/16. sz., Rodrigues de Andrade ügyben hozott 2017. november 28-i ítéletét, és a C-334/16. sz., Torreiro ügyben hozott 2017. december 20-i ítéletét. Az Európai Unió Bírósága ítéleteiben egyértelműsítette, hogy a gépjárművek általában közlekedési eszközként szolgálnak, az ilyen járművek tulajdonságaitól függetlenül. A Bíróság továbbá egyértelműsítette, hogy e gépjárművek használata kiterjed a gépjármű minden olyan használatára, amely összeegyeztethető szállítási eszközként való szokásos használatával, függetlenül a gépjármű által használt út jellemzőitől, és attól, hogy az álló helyzetben van-e vagy mozog.

A biztosítás nélküli gépjárművezetést illetően a 4. cikk úgy módosul, hogy a tagállamok számára csak akkor engedélyezzék az egy másik tagállam területén szokásosan üzemben tartott gépjárművek, valamint egy harmadik ország területén szokásosan üzemben tartott, és

egy másik tagállam területéről belépő gépjármű biztosításának ellenőrzését, ha ez megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi, és az ilyen ellenőrzés céljából nem szükséges a jármű a megállítása. Ezeket az ellenőrzéseket a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2016/679 rendelettel összhangban kell elvégezni.

A gépjárműbalesetek károsultjainak uniós szinten történő egyenlő szintű minimális védelmének biztosítására:

– A 9. cikk (1) bekezdése módosul a károsultaknak biztosítandó biztosítási fedezet legkisebb összegének EU-szerte történő harmonizációja céljából, a magasabb mértékű garanciák tagállamok általi előírásának sérelme nélkül;

– A 9. cikk (2) bekezdése módosul a Bizottság felhatalmazása céljából, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a harmonizált legkisebb összegek inflációhoz igazított, ötévente történő aktualizálásához.

Egy biztosító fizetéseképtelensége, felszámolása vagy együttműködésének a hiánya esetén, a károsultak védelmének biztosítására az új 10a. cikk különösen az alábbiakra vonatkozóan akként rendelkezik, hogy:

– valamennyi tagállam létrehoz vagy kijelöl egy szervezetet, amelynek feladata, hogy kártérítést nyújtson a csőd- vagy felszámolási eljárás alatt álló biztosító által biztosított gépjármű által okozott anyagi kárral vagy személyi sérüléssel járó baleset esetén, vagy ha a biztosító nem nyújtott indokolással ellátott választ három hónapon belül azt követően, hogy a károsult kártérítési igényt nyújtott be és arra a biztosító nem nyújtott indokolással ellátott választ;

– a károsultak a lakóhelyük szerinti tagállam e szervezete által részesülnek kártérítésben;

– e szervezet jogosult a kártérítés megtérítését követelni a biztosítási kötvényt kiállító biztosító letelepedése szerinti tagállamának szervezetétől (ezen utóbbi szervezet viseli a végső felelősséget);

– a Bizottság felhatalmazással rendelkezzen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására ahhoz, hogy a megtérítésre vonatkozóan meghatározza a 10a. cikk alapján létrehozott vagy felhatalmazott szervezetek eljárásbeli feladatait és kötelezettségeit.

A kártörténeti igazolások tekintetében a 16. cikk módosul, hogy:

– harmonizálja az utóbbi öt év során a harmadik személy által a kötvénytulajdonossal szembeni sikeres kártérítési igényekkel kapcsolatos igazolásokat. Ezen igazolások az Európai Bizottság által végrehajtási jogi aktus alapján elfogadott egységesített sablonon alapulnak;

– biztosítsa a kártörténetek biztosítók általi megkülönböztetés-mentes kezelését, a polgárok állampolgárságára, illetve lakóhelye szerinti korábbi tagállamra való tekintet nélkül.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 114. cikkére,
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,
a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁴,
rendes jogalkotási eljárás keretében,
mivel:

- (1) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak vagy egy baleset esetleges károsultjai. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az az Unióban a nem életbiztosítási piac fontos szegmensét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás hatással van a személyek, áruk és járművek szabad mozgására is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.
- (2) A Bizottság elvégezte a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ működésének értékelését, beleértve annak eredményességét, hatékonyságát és más unió szakpolitikákkal való összhangját. Az értékelés megállapította, hogy a 2009/103/EK irányelv összességében jól működik és a legtöbb aspektusa tekintetében nem szorul módosításra. Ugyanakkor négy olyan terület került meghatározásra, ahol a célzott módosítások indokoltak lehetnek: a biztosító fizetéseképtelensége esetén a balesetek károsultjainak nyújtott kártérítés, a biztosítási fedezet kötelező legkisebb összegei, a gépjárművek biztosításának tagállamok általi ellenőrzése, és a kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak új biztosító általi felhasználása.
- (3) Ezenfelül az Európai Unió Bírósága közelmúltbeli határozataiban, nevezetesen a Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ és Torreiro¹⁸ ügyekben, egyértelműsítette a

¹⁴ HL C... , . . o.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (HL L 263., 2009.10.7., 11. o.).

¹⁶ A Bíróság 2014. december 4-i ítélete, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ A Bíróság 2017. november 28-i ítélete, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ A Bíróság 2017. december 20-i ítélete, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

„gépjárműhasználat” kifejezés jelentését. Az Európai Unió Bírósága egyértelműsítette különösen azt, hogy a gépjárművek általában szállítási eszközként szolgálnak, az ilyen jármű jellemzőitől függetlenül, illetve azt, hogy e gépjárművek használata kiterjed a gépjármű minden olyan használatára, amely összeegyeztethető szállítási eszközként való szokásos funkciójával, függetlenül a gépjármű által használt út jellemzőitől, és attól, hogy az álló helyzetben van-e vagy mozog. A jogbiztonság érdekében célszerű ezt az ítélkezési gyakorlatot a 2009/103/EK irányelvben tükrözni a „gépjárműhasználat” fogalmának bevezetésével.

- (4) A tagállamoknak jelenleg tartózkodniuk kell olyan gépjárművek biztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzemeltetési helye egy másik tagállam területén található, vagy amelyek szokásos üzemeltetési helye harmadik országban található, és amelyek egy másik tagállam területéről lépnek a területükre. Az új technológiai fejlesztések lehetővé teszik a járművek biztosításának ellenőrzését a járművek megállítása nélkül, így nem akadályozzák a személyek szabad mozgását. Ezért csak abban az esetben célszerű lehetővé tenni a járművek biztosításának ellenőrzését, ha az megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi és nem szükséges hozzá a jármű megállítása.
- (5) Azon tagállamoknak, amelyek olyan rendszer létrehozását választják, amelynek keretében a feldolgozott személyes adatokat utólagosan más tagállamokkal oszthatják meg, mint például a rendszámfelismerő technológia alapján előállított adatok, a jogszabályban kell lehetővé tenniük a biztosítás nélküli gépjárművezetéssel szembeni fellépés céljára a személyes adatok feldolgozását az érintettek jogainak, szabadságainak és jogos érdekeinek biztosítására irányuló megfelelő intézkedések bevezetésével. Az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁹ rendelkezései alkalmazandók a személyes adatok biztosítás nélküli gépjárművezetéssel szembeni fellépés céljára történő feldolgozására. A tagállamok jogszabályainak meg kell határozniuk mindenekelőtt a konkrét célt, hivatkozniuk kell a vonatkozó jogalapra, meg kell felelniük a vonatkozó biztonsági követelményeknek és tiszteletben kell tartaniuk a szükségesség, arányosság és célhoz kötöttség elvét, továbbá arányos adatmegőrzési időszakot kell meghatározniuk. Ezenfelül a személyes adatok beépített és alapértelmezett védelme elvét valamennyi olyan adatkezelési rendszerre vonatkozóan alkalmazni kell, amelyet a tagállamok jogszabályainak keretében dolgoznak ki és használnak.
- (6) A 2009/103/EK irányelv jelenleg különböző referencia-időpontokat határoz meg a biztosítási fedezet legkisebb összegének időszakos újraszámítására vonatkozóan a különböző tagállamokban, amely az adott tagállamtól függően a biztosítási fedezet legkisebb összegei közötti eltéréseket eredményez. A károsult felek azonos szintű minimális védelmének Unión belüli biztosításához harmonizálni kell a legkisebb összegeket, és be kell vezetni egy egységes felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezést, az Eurostat által közzétett harmonizált fogyasztói árindexet használva referenciaértékként, valamint az ilyen felülvizsgálatot szabályozó és az egységes időkeretet meghatározó eljárási szabályokat.
- (7) A közlekedési balesetek károsultjainak eredményes és hatékony védelméhez szükséges, hogy a károsultak az általuk elszenvedett személyi sérülések, illetve anyagi

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

károk esetén minden esetben kártérítésben részesüljenek, tekintet nélkül arra, hogy a felelős fél biztosítója fizetőképese vagy sem. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk vagy ki kell jelölniük egy szervezetet, amely elsődleges kártérítést nyújt a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek, és jogosult a felelős fél járművének biztosítási kötvényét kiállító biztosító letelepedése szerinti tagállam ugyanezen célból létrehozott vagy kijelölt szervezetétől követelni a kártérítés megtérítését. A párhuzamos kárigények benyújtásának elkerülése érdekében azonban a közlekedési balesetek károsultjainak nem engedélyezhető a kártérítési igény ezen szervezettel szembeni követelése, ha már benyújtották kárigényüket, vagy peres eljárást kezdeményeztek az érintett biztosítóval szemben, és a kárigény még elbírálás alatt áll, illetve a peres eljárás még folyamatban van.

- (8) Lehetővé kell tenni a biztosítókkal új biztosítási szerződést kötni szándékozó kötvénytulajdonosok korábbi kártörténeteinek könnyű hitelesítését, hogy az új biztosítási szerződések megkötése során elősegítsék a kártörténetek elismerését. A kártörténeti igazolások ellenőrzésének és hitelesítésének egyszerűsítése érdekében fontos, hogy e kártörténeti igazolások tartalma és formátuma azonos legyen az összes tagállamban. Ezenfelül, ha a biztosítók a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak megállapításánál figyelembe veszik a kártörténetet, nem tehetnek különbséget a nemzetiség alapján, illetve kizárólag a kötvénytulajdonos korábbi lakóhelye szerinti tagállam alapján. Ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék a kártörténeti igazolások biztosítók általi kezelési módját, a biztosítóknak közzé kell tenniük a kártörténet biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.
- (9) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a kártörténeti igazolás tartalmára és formájára vonatkozóan a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni²⁰.
- (10) Annak biztosítása érdekében, hogy a legkisebb összegek összhangban maradjanak a kialakuló gazdasági helyzettel (és idővel ne veszítsenek értékükből), a Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás fedezete legkisebb összegének a kialakuló valós gazdasági helyzet tükrözése céljából történő kiigazítása, valamint a 10a. cikk szerint a kártérítés biztosítására létrehozott, illetve a kártérítés biztosításának feladatával megbízott szervezetek eljárásbeli feladatait és kötelezettségeit a megtérítésre vonatkozóan meghatározza. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (11) Az irányelv működésének értékelése részeként az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie irányelv alkalmazását, tekintettel a károsultak számára, a határokon átnyúló fizetéseképtelenségi ügyek miatti fizetési késedelmekből származó fennálló követelések

²⁰

Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

összegére, a biztosítási fedezet tagállamokban alkalmazott legkisebb összegére, a határokon átnyúló forgalomhoz kapcsolódóan a biztosítás nélküli gépjárművezetés miatt felmerülő követelések összegére és a kártörténeti igazolásokkal kapcsolatos panaszok számára.

- (12) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közlekedési balesetek károsultjai számára az egész Unióban azonos szintű minimális védelem biztosítását, és a biztosítók fizetéseképtelensége esetén a károsultak védelmének biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és azok hatásukból adódóan az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (13) A tagállamok és a Bizottság magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatának²¹ megfelelően a tagállamok vállalták, hogy indokolt esetben az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez az irányelv egyes elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszköz megfelelő részei közötti kapcsolatot magyarázó egy vagy több dokumentumot mellékelnek. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó az ilyen dokumentum(ok) megküldését indokoltnak tekinti.
- (14) A 2009/103/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2009/103/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következő 1a. ponttal egészül ki:
„1a. „gépjárműhasználat”: a rendeltetése szerint rendszeresen szállítási eszközként használandó gépjármű minden olyan használata, amely összeegyeztethető e gépjármű szokásos funkciójával, függetlenül a gépjármű jellemzőitől és attól, hogy a gépjárművet milyen úton használják, valamint attól, hogy az álló helyzetben van-e vagy mozog.”;
2. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

A biztosítás ellenőrzése

(1) A tagállamok tartózkodnak az olyan gépjárművek felelősségbiztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzemben tartási helye valamely másik tagállamban található, vagy amelyek szokásos üzemben tartási helye harmadik országban található, és másik tagállam területéről lépnek területükre.

Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést, feltéve, hogy az mentes a hátrányos megkülönböztetéstől, szükséges és az elérendő céllal arányos, és

a) olyan ellenőrzés részeként végzik, amely nem irányul kizárólag a biztosítás ellenőrzésére, vagy

²¹ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

b) az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi és ahhoz nem szükséges a gépjármű megállítása.

(2) Az adatkezelőre alkalmazandó tagállami jog alapján a személyes adatok feldolgozhatók, amennyiben ez a gépjárműveknek az 1. cikkben meghatározottak szerinti szokásos üzembentartási helyük szerinti tagállamtól eltérő tagállamban történő, biztosítás nélküli használatával szembeni fellépés céljából szükséges. E jognak összhangban kell lennie az (EU) 2016/679 rendelettel*, továbbá az érintett jogainak és szabadságjogainak, valamint jogos érdekeinek védelme érdekében meg kell határozni megfelelő intézkedéseket.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).”;

3. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok által előírható magasabb fedezeti összegek sérelme nélkül minden tagállam a 3. cikkben említett kötelező biztosítást ír elő a következő legkisebb összegeknek megfelelő mértékben:

- a) személyi sérülés esetén: 6 070 000 EUR balesetenként, a sérültek számától függetlenül, vagy 1 220 000 EUR sérültenként;
- b) anyagi kár esetén káreseményenként 1 220 000 EUR, a károsultak számától függetlenül.

Azon tagállamok esetében, amelyek nem vezették be az eurót, a legkisebb összegeket az Európai Unió Hivatalos Lapjában [*Kiadóhivatal – kérjük illessze be ezen irányelv hatálybalépésének időpontját*]-án/én közzétett árfolyamon át kell váltani a nemzeti valutára.

(2) [*Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja*]-tól/-től ötévente a Bizottság felülvizsgálja az (1) bekezdésben meghatározott összegeket az (EU) 2016/792 európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján meghatározott harmonizált fogyasztói árindexnek (HICP) megfelelően**.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy ezen összegek HICP-hez igazítására vonatkozóan a 28b. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az egyes ötéves időszakok végétől számított hat hónapon belül.

Azon tagállamok esetében, amelyek nem vezették be az eurót, az összegeket az új legkisebb összegek számítása napján érvényes és az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett árfolyamon kell átváltani a nemzeti valutákra.”

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/792 rendelete (2016. május 11.) a harmonizált fogyasztói árindexekről és a lakásárindexről, valamint a 2494/95/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 135., 2016.5.24., 11. o.).

4. A szöveg a következő 10a. cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Károsult felek védelme a biztosító fizetéseképtelensége vagy együttműködésének hiánya esetén

(1) A tagállamok létrehozhatnak vagy felhatalmazhatnak egy szervezetet, hogy kártérítést nyújtson a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek legalább a 9. cikk (1) bekezdésében említett biztosítási kötelezettség mértékéig az olyan gépjármű által okozott személyi sérülés vagy anyagi kár esetén, amelynek biztosítójára az alábbi körülmények vonatkoznak:

- a) a biztosító csőd eljárás alatt áll;
- b) a biztosító a 2009/138/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 268. cikkének d) pontjában meghatározott felszámolási eljárás alatt áll***;
- c) a biztosító vagy kárrendezési megbízottja nem adott indokolással ellátott választ a kárigényben hivatkozott körülményekre három hónapon belül azon időpontot követően, hogy a károsult a biztosítónak benyújtotta kárigényét.

(2) A károsultak nem nyújthatnak be kárigényt az (1) bekezdésben meghatározott szervezetnek, ha közvetlenül a biztosítónak nyújtottak be kárigényt, illetve közvetlenül a biztosítóval szemben indítottak peres eljárást, és e kártérítési, illetve peres eljárás még folyamatban van.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott szervezet két hónapon belül válaszol a kárigényre azon időpontot követően, hogy a károsult benyújtotta kártérítési igényét.

(4) Ha a károsult lakóhelye az (1) bekezdésben említett biztosító letelepedése szerinti tagállamtól eltérő tagállamban található, az (1) bekezdésben említett szervezet, amely kártérítésben részesítette a károsultat az annak lakóhelye szerinti tagállamban, jogosult a kártérítésként kifizetett összeg megtérítését követelni azon tagállam (1) bekezdésben említett szervezetétől, ahol a felelős fél kötvényét kiállító biztosító telephelye található.

(5) Az (1)–(4) bekezdés nem érinti:

- a) a tagállamoknak azt a jogát, hogy az (1) bekezdésben említett szervezet által fizetett kártérítést kiegészítő vagy nem kiegészítő jellegű kártérítésnek tekintsék;
- b) a tagállamoknak azt a jogát, hogy ugyanazon balesetre vonatkozóan rendelkezzenek a kárigények rendezéséről:
 - i. az (1) bekezdésben említett szervezet;
 - ii. a balesetért felelősséget viselő személy, illetve személyek;
 - iii. a károsult kártalanítására kötelezett egyéb biztosítók, illetve társadalombiztosítási szervek között.

(6) A tagállamok nem engedhetik meg, hogy az (1) bekezdésben meghatározott szervezet a kár megtérítését bármilyen más, az ezen irányelvben előírtaktól eltérő feltételhez kösse, így különösen ahhoz, hogy a károsultnak bizonyítania kelljen, hogy a felelős fél képtelen vagy nem hajlandó fizetni.

(7) A Bizottság felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a 28b. cikkben meghatározott eljárással összhangban abból a célból, hogy a megtérítésre vonatkozóan meghatározza a 10a. cikk alapján létrehozott vagy felhatalmazott szervezetek eljárásbeli feladatait és kötelezettségeit.”

*** Az Európai Parlament és a Tanács 2009/138/EK irányelve (2009. november 25.) a biztosítási és viszontbiztosítási üzleti tevékenység megkezdéséről és gyakorlásáról (Szolvencia II.) (HL L 335., 2009.12.17., 1. o.).”;

5. A 16. cikk a következőképpen módosul:

a) a második albekezdés a következő mondattal egészül ki:

„Az igazolást a kártörténeti igazolás formájában kell kiállítani”;

b) a szöveg a következő albekezdésekkel egészül ki:

„A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók, illetve szervezetek a második albekezdésben említett más biztosító, illetve szervezet által kiállított kártörténeti igazolások figyelembevétele során nem különböztetik meg hátrányosan a kötvénytulajdonosokat nemzetiségük alapján, vagy kizárólag amiatt, hogy korábban másik tagállamban rendelkeztek lakóhellyel, illetve a biztosítási díjukra nem számítanak fel felárat.

A tagállamok biztosítják, hogy a biztosítók közzéteszik a kártörténeti igazolások biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28a. cikk (2) bekezdésének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben meghatározza a második albekezdésben említett kártörténeti igazolás tartalmát és formáját. Ezen igazolás az alábbiak mindegyikére vonatkozóan tartalmazza az információkat:

- a) a kártörténeti igazolást kiállító biztosító megnevezése;
- b) a kötvénytulajdonos személyazonossága;
- c) a biztosított gépjármű;
- d) a biztosított gépjármű fedezetének időszaka;
- e) a kártörténeti igazolás által érintett időszak alatt harmadik személy által támasztott kártérítési igények száma és értéke.”

6. Az irányelv a következő 28a., 28b. és 28c. cikkel egészül ki:

„28a. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját a 2004/9/EK bizottsági határozat alapján létrehozott európai biztosítási és foglalkoztatóinyugdíj-bizottság segíti****.Az említett bizottságot a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében vett bizottságnak kell tekinteni*****.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

28b. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottság a 30. cikkben említett dátumtól kezdődően határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 9. cikk (2) bekezdésében és 10a. cikk (7) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács a 9. cikk (2) bekezdésében és a 10a. cikk (7) cikkében említett felhatalmazást bármikor visszavonhatja. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 9. cikk (2) bekezdése és 10a. cikk (7) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

28c. cikk

Értékelés

El kell végezni ezen irányelv értékelését legkésőbb annak átültetése időpontjától számított hét éven belül. A Bizottság az értékelés következtetéseit saját észrevételeivel együtt az Európai Parlament, a Tanács, valamint az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elé tárja.

***** A Bizottság 2004/9/EK határozata (2003. november 5.) az európai biztosítási és foglalkoztatáinyugdíj-bizottság létrehozásáról (HL L 3., 2004.1.7., 34. o.).

***** Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

2. cikk

Átültetés

A tagállamok legkésőbb [Kiadóhivatal: kérjük, illessze be a dátumot: 12 hónappal a hatálybalépést követően]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

Ezeket a rendelkezéseket [Kiadóhivatal: kérjük, illessze be a dátumot: 12 hónappal a hatálybalépést követően]-tól/-től alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök