

Brüssel, 24.5.2018  
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta  
direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise  
vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

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

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

#### • Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Liikluskindlustuse direktiiv on oluline õigusakt, millega toetatakse ühtse turu sujuvat toimimist. See võimaldab ELi elanikel hõlpsasti ületada oma sõidukitega ELi sisepiire nii töö kui ka vaba aja veetmise eesmärgil. Ühtse kindlustusmakse põhjal saavad ELi elanikud reisida kõikjale, ilma et neil oleks vaja osta lisakindlustust, samuti püütakse direktiiviga ühtlustada võimalike liiklusõnnetustes kannatanute kaitset. Direktiiv on ka otsustava tähtsusega Schengeni ala toimimise seisukohast.

ELi esimene liikluskindlustuse direktiiv<sup>1</sup> võeti vastu 1972. aastal ja sel oli kaks eesmärki: kaitsta liiklusõnnetustes kannatanuid (piiriülese elemendiga või ilma selleta) ja lihtsustada mootorsõidukite vaba liikumist liikmesriikide vahel. ELi liikluskindlustusalased õigusaktid põhinevad rahvusvahelisel rohelise kaardi süsteemil, mis on 48 riiki hõlmav ELi-väline leping, kuid ELi õigusaktid hõlmavad enamat. Alates 1972. aastast on viie liikluskindlustuse direktiiviga järk-järgult seda direktiivi tugevdatud ja selle sätteid täiendatud; need konsolideeriti direktiivi 2009/103/EÜ (edaspidi „direktiiv“). Direktiivi põhielemendid on:

- Nõue, et mootorsõidukitel peab olema liikluskindlustuse poliis, mis ühtse kindlustusmakse põhjal on kehtiv kogu ELis.
- Nende kindlustuspoliiside kohustuslikud minimaalsed hüvitamise piirmäärad (liikmesriigid võivad siseriiklikult nõuda kõrgemat piirmäära).
- Keeld liikmesriikidele teostada sõidukite liikluskindlustuse süstemaatilisi kontrolle, kui sõiduki põhiasukoht on teises liikmesriigis.
- Liikmesriikide kohustus luua garantiifondid kindlustamata või tuvastamata sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanutele hüvitise maksmiseks.
- Kannatanute kaitse liiklusõnnetuse korral, mis toimus muus liikmesriigis kui nende elukohaliikmesriik („küllastajatest ohvrid“).
- Kindlustusvõtjate õigus saada kindlustusandjalt nende kahjunõudeid käsitlevat tõendit eelneva viie aasta kohta.

Liikluskindlustusalaste õigusaktide tulemuslikkuse, tõhususe ja sidususe hindamiseks tehti komisjoni 2016. aasta tööprogrammis teatavaks direktiivi hindamine<sup>2</sup>. Hindamise järelendus oli, et enamik direktiivi elemente on endiselt eesmärgikohased, samas mõned muudatused teatavates valdkondades oleksid asjakohased.

Lisaks teatas komisjon 2017. aasta märtsi teatises „Tarbijatele suunatud finantsteenuste tegevuskava“<sup>3</sup>, et hindamise tulemusel otsustab ta kiiresti, kas on vaja direktiivi muuta, et laiendada liiklusõnnetuses kannatada saanud isikute kaitset kindlustusandja maksejõuetuse korral ja parandada varasemate kahjunõuete tõendite tunnustamist, eriti piiriüleses kontekstis.

<sup>1</sup> Nõukogu 24. aprilli 1972. aasta direktiiv 72/166/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustust ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmist käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta.

<sup>2</sup> Vt 24. juuli 2017. aasta esialgne mõjuhindang, kättesaadav [siin](#). Hindamise lõpuleviimine lükati edasi 2017. aastasse, et oodata ära Euroopa Liidu Kohtu 28. novembril 2017 tehtud „Andrade“ otsus ja 20. detsembril 2017 tehtud „Torreiro“ otsus.

<sup>3</sup> COM(2017) 139 final, 23.3.2017, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>.

Käesolevas ettepanekus käsitletakse neid kahte küsimust koos hindamise käigus tekkinud kolme küsimusega: kindlustuse kontrollimine liikluskindlustuseta sõidukitega liiklemise vastases võitluses, minimaalsete hüvitamise piirmäärade ühtlustamine ja direktiivi kohaldamisala.

### **1) Kindlustusandja maksejõuetus**

Direktiivi kohaselt tuleb igas liikmesriigis asutada hüvitusfondid, et katta kindlustamata või tuvastamata sõidukite põhjustatud õnnetuste kulusid. Need fondid ei pea praegu siiski katma kulusid, mis on seotud nõuetega, kus vastutava poole kindlustusandja on maksujõuetu. See tähendab, et kui siseriiklik õigus ei paku mis tahes kaitseskeemi, võivad maksujõuetu kindlustusandja juures kindlustatud sõidukite põhjustatud õnnetuste ohvrid jääda hüvitisest ilma.

Õnnetuse puhul, kus vastutava poole kindlustusandja on maksujõuetu, on kaks peamist küsimust. Alati ei ole selge, kes ja kas üldse keegi on kannatanule esialgse hüvitise maksmise eest vastutav („front office“). Teiseks on ebaselge, kellel lasub lõplik finantsvastutus nõude eest („back office“). Need küsimused on eriti tähtsad, kui kindlustusandja pakub piiriülest kindlustust teenuste vaba osutamise kaudu. Paljude hiljutiste maksejõuetusjuhtumite puhul esines viivitusi maksejõuetute kindlustusandjate kindlustusvõtjate põhjustatud liiklusõnnetuses kannatanutele hüvitise maksmisel, samas kui riiklikud kohtumenetlused määrasid kindlaks vastutuse hüvitise maksmise eest ja selle suuruse.

### **2) Kahjunõuete ajalugu**

Tarbijatele suunatud finantsteenuste tegevuskavas<sup>4</sup> kirjeldati võimalikke meetmeid varasemate kahjunõuete tõendite osas, et toetada piiriüleselt tegutsevaid kodanikke. Et lihtsustada kindlustusandja vahetamist, peavad liikmesriigid olemasoleva direktiivi kohaselt tagama kindlustusvõtjale õiguse taotleda tõendeid eelneva viie aasta kahjunõuete kohta. Kindlustusandjad ei ole siiski kohustatud neid tõendeid kindlustusmaksete arvutamisel arvestama. Hindamine näitas, et sageli kindlustusandjad neid tõendeid, eriti teises liikmesriigis väljaantuid, ignoreerivad, ja mõnikord on kahtlusi nende autentsuse kohta. Varasemate kahjunõuete tõendite autentsuse tuvastamise lihtsustamiseks on kasulik, kui nende sisu ja vorm on kogu ELis ühesugune. Lisaks, kui kindlustusandjad võtavad kindlustusmaksete määramisel arvesse eelnevaid kahjunõudeid, ei tohiks teha vahet rahvuse ega üksnes kindlustusvõtja eelneva elukohaliikmesriigi põhjal.

### **3) Liikluskindlustuseta sõidukiga liiklemisest tulenevad ohud**

Vastavalt mootorsõidukeid ja mootorsõidukijuhte registreerivate Euroopa asutuste assotsiatsioonile (EREG<sup>5</sup>) on liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine, ilma kohustuslikku liikluskindlustust omava mootorsõidukiga liiklemine ELis kasvav probleem. Hinnanguliselt olid 2011. aastal kogu ELis kahjunõuetega seotud ELi kulud 870 miljonit eurot.

Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine mõjutab negatiivselt paljusid sidusrühmi, sealhulgas õnnetustes kannatada saanud isikuid, kindlustusandjaid, garantiifonde ja liikluskindlustusvõtjaid.

Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimine on probleemiks nii riiklikul kui Euroopa tasemel. Direktiivi artikli 3 kohaselt on iga liikmesriik kohustatud võtma „kõik vajalikud meetmed

<sup>4</sup> Vt joonealune märkus 3.

<sup>5</sup> EREG, XI teema grupp liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise tõkestamisest, 8. aprill 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

*tagamaks, et nende sõidukite kasutamisel, mille põhiasukoht on tema territooriumil, on tsiviilvastutus kaetud kindlustusega*“. Kuigi direktiivis ei ole ette nähtud, milliseid meetmeid peaks kasutama, on liikmesriigid kohustatud rakendama tõhusaid meetmeid, et vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimisega seotud ohte. Liikmesriigid tohivad teostada riigisisest süstemaatilist registreeritud liikluskindlustuspoliiside kontrolli, korraldada teedel läbiviidavat kontrolli ja kehtestada liikluskindlustuseta sõidukite omanikele tõhusaid karistusi.

Liikluskindlustuseta sõidukite juhtimisel on ELi mõõde, sest kindlustuseta sõidukid ei liikle mitte ainult liikmesriikides, kus nad on registreeritud, vaid ka teistes liikmesriikides. Kui sõiduki põhiasukoht on teises liikmesriigis, keelab direktiivi artikkel 4 siiski riigi territooriumile sisenevate sõidukite liikluskindlustuse kontrolli, mis takistab sõidukite (ja kaudselt inimeste) vaba liikumist siseturul.

Praegu kehtiva direktiivi artikkel 4 keelab kõigi teises liikmesriigis oleva põhiasukohaga sõidukite liikluskindlustuste süstemaatilised piirikontrollid, sealhulgas need, kus ei ole vaja sõidukit peatada. Teatavad uued tehnoloogilised saavutused (numbrimärgi tuvastamise tehnoloogia) lubavad siiski teostada kontrolli sõidukeid takistamata ning ei sega inimeste ja sõidukite vaba liikumist. Seepärast lubaks ettepanek sõidukite liikluskindlustuse kontrolli, kui need kontrollid toimuksid liikmesriigi territooriumil tehtavate kontrollide üldsüsteemi raames, need ei oleks diskrimineerivad ega nõuaks sõiduki peatamist ning on vajalikud ja proportsionaalsed taotletava eesmärgiga.

Lisaks nõuab riigi territooriumile sisenevate sõidukite kindlustuse kontrollimine liikmesriikidevahelist teabevahetust; sel juhul on vajalik kaitsta andmesubjekti õigusi, vabadusi ja õigustatud huvi. ELi isikuandmete kaitse üldmääruse<sup>6</sup> sätteid kohaldatakse isikuandmete töötlemiseks võitluses liikluskindlustuseta sõidukite juhtimise vastu. Siseriiklikud õigusaktid peaksid järgima kõnealuse määrusega sätestatud tingimusi ja nõudeid, eelkõige tagama, et isikuandmete töötlemine on seaduslik, õiglane ja läbipaistev, isikuandmeid kogutakse täpselt ja selgelt kindlaksmääratud ning õiguspärastel eesmärkidel, osutatakse andmete töötlemise asjakohasele õiguslikule alusele, järgitakse ELi isikuandmete kaitse üldmääruses sätestatud asjakohaseid turva- ja konfidentsiaalsusnõudeid ning peetakse kinni vajalikkuse, proportsionaalsuse, eesmärgi piiritlemise ja andmete säilitamise proportsionaalse aja põhimõtetest. Samuti tuleks kõikidesse liikmesriikide õigusaktide raames välja töötatavatesse ja kasutatavatesse andmetöötlussüsteemidesse lisada lõimitud isikuandmete kaitse ja vaikimisi isikuandmete kaitse. Igasugune isikuandmete töötlemine, sh selline, mis on seotud liikmesriikide pädevate asutuste halduskoostöö ja vastastikuse abi osutamisega, tuleks teha kooskõlas ELi isikuandmete kaitse üldmääruses sätestatud isikuandmete kaitse eeskirjade ja asjaomaste siseriiklike õigusaktidega.

#### **4) Minimaalsed hüvitamise määrad**

Direktiivi artiklis 9 nähakse ette kohustuslikud minimaalsed hüvitamise piirmäärad, mida liikluskindlustus peab katma. Need minimaalsed hüvitamise määrad tagavad, et liiklusõnnetuses kannatanutel on kogu ELis piisav minimaalne kaitse isiku- ja materiaalse kahju puhul olenemata sõidukikategooriast. Ehkki direktiivi eesmärk on kehtestada võrdsed minimaalsed hüvitamise piirmäärad kõigis ELi liikmesriikides, kehtivad praegu 13 liikmesriigis madalamad minimaalsed piirmäärad kui direktiivis sätestatud kõrgemad piirmäärad. Vastavalt direktiivi artikli 1 lõikele 2 on selle põhjuseks üleminekuperioodid, mis kehtestati direktiiviga 84/5/EMÜ, mida on muudetud direktiiviga 2005/14/EÜ, ja millega lubati mõnel liikmesriigil viivitada minimaalsete hüvitise määrade kohaldamisega. Kuid eri

<sup>6</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

liikmesriikidele kehtivad erinevad võrdluskupäevad minimaalsete hüvitise piirmäärade perioodiliseks ümberarvutamiseks jätavad 13 üleminekuperioodist kasu saanud liikmesriigi ja teiste liikmesriikide vahele lõhe. Seda sellepärast, et kuigi üleminekuperioodid on vahepeal lõppenud, kasutatakse viieaastase inflatsiooni ajakohastamise võrdluskupäevadena siiski üleminekuperioodide vastavaid lõpukuupäevi. Seetõttu ei ole minimaalsed hüvitiste piirmäärad ikka veel kõigis liikmesriikides ühesuursed. Liikmesriikidel on õigus nõuda kodumaal kõrgemat liikluskindlustusega hüvitamise piirmäära kui direktiiviga kehtestatud minimaalne määr, kuid suurem osa 13 liikmesriigist, kus on madalamad kohustuslikud piirmäärad, ei nõua suuremat hüvitamise määra.

## 5) Direktiivi kohaldamisala

Mitmed Euroopa Liidu Kohtu otsused, peamiselt kohtuasjades Vnuk, Andrade ja Torreiro<sup>7</sup>, on selgitanud direktiivi kohaldamisala. 2014. aasta septembri kohtuotsuses Vnuk selgitati liikluskindlustuse nõude kohaldamisala direktiivi artiklis 3 nii, et see hõlmab sõiduki mis tahes kasutamist, mis vastab sõiduki „tavapärasele otstarbele“, olenemata sõiduki kasutamise asukohast. 28. novembri 2017. aasta kohtuotsuses Rodrigues de Andrade selgitati, et liikluskindlustusega peaks olema kaetud üksnes „sõiduki tavapärane kasutamine transpordivahendina“ ja „olenemata maastikust“, v.a õnnetusjuhtumid, kus sõidukit kasutati vaid põllumajandustöödeks. Nendes kohtuotsustes on selgitatud, et sõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina ja et selliste sõidukite kasutamine on kooskõlas nende tavapärase otstarbega, sõltumata selle maastiku omadustest, millel mootorsõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub. Kohtuotsuses selgitati, et õnnetused, mis juhtuvad sõiduki tavapärasel kasutamisel transpordi eesmärgil, sh eraomandis, kuuluvad direktiivi kohaldamisalasse.

Seepärast kodifitseeritakse käesoleva ettepanekuga ELi õigusesse õiguskindluse ja selguse tagamiseks Euroopa Kohtu praktika. See tagab Euroopa Kohtu kohtupraktika ühetaolise rakendamise liikmesriigi õiguses.

### • Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Muudatusettepanekud on kooskõlas direktiivi üldeesmärkidega, et tagada liiklusõnnetuses kannatanutele kõrgetasemeline kaitse ning lihtsustada inimeste ja sõidukite vaba liikumist kogu ELis. Samuti parandavad need usaldust liikluskindlustuse ühtse turu vastu, suurendades õiguskindlust, mis on seotud liikluskindlustuse piiriülese müümisega teenuste osutamise vabaduse alusel ja vähendades mootorsõiduki kindlustusandja võimaliku maksejõuetuse riski. Liikluskindlustuse siseturg on oluline ka kindlustusseltsidele, kuna liikluskindlustus moodustab olulise osa liidu kahjukindlustustegevusest. Seega peaks liikluskindlustuse siseturu tugevdamine ja konsolideerimine olema liidu tegevuse põhieesmärgiks finantsteenuste valdkonnas.

Eelkõige täiendab kindlustusandja maksejõuetust puudutav muudatusettepanek artiklit 10, mis hõlmab kindlustamata või tuvastamata sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanute kaitset. Direktiivi artikli 4 muudatusega suurendatakse liikmesriikide võimalusi tagada direktiiviga nõutud kindlustuskohustuse järgimine, säilitades samal ajal inimeste ja sõidukite vaba liikumine. Lisaks sellele tagatakse artikli 9 minimaalsete hüvitamise piirmäärade muudatusega võrdse minimaalne kaitse kõigis liikmesriikides. Muudatusega, mis puudutab varasemate kahjunõuete tõendeid, täiendatakse artikli 16 kehtivaid nõudeid ning tagatakse

<sup>7</sup> Kohtuotsus Vnuk (C-162/13), kohtuotsus Rodrigues de Andrade (C-514/16), kohtuotsus Torreiro (C-334/16).

nende tõendite lihtsam autentimine ja kindlustusvõtjate võrdne kohtlemine. Lisaks sellele täpsustatakse Euroopa Kohtu praktika kodifitseerimisega direktiivi kohaldamisala.

- **Kooskõla liidu muude tegevuspõhimõtetega**

Ettepanekuga toetatakse inimeste ja kaupade vaba liikumist, mis on Euroopa Liidu põhivabadus. See on kooskõlas ka siseturu põhimõtetega, millega tagatakse teenuste vaba osutamine ja kindlustusandjate asutamisvabadus. Näiteks varasemate kahjunõuete tõenditega seotud täiustatud õigusega lihtsustatakse inimeste vaba liikumist ja kindlustusandjate maksujõuetuse sätetega suurendatakse üldsuse usaldust liikluskindlustuse piiriülese müümise vastu.

Ettepanek on kooskõlas ka ELi isikuandmete kaitse üldmäärusega<sup>8</sup>, millega tagatakse direktiivi raames lubatud andmete nõuetekohane kogumine ja töötlemine õiguskaitse eesmärgil.

## 2. **ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

- **Õiguslik alus**

Direktiivi muutmise ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 114 lõige 1, mis võimaldab võtta vastu riiklike normide lähendamise meetmeid, mille eesmärk on siseturu rajamine ja selle toimimine. Muudatusettepanekutega kõrvaldatakse veel teatud otsesed ja kaudsed tõkked liikluskindlustuse integreeritud turu nõuetekohaseks väljakujundamiseks ja toimimiseks, lihtsustatakse sõidukite vaba liikumist liikmesriikide vahel ja tagatakse samalaadse kohtlemise olenemata sellest, millises liidu osas õnnetus toimub. Nendega tugevdatakse liikluskindlustuse ühtset turgu, pakkudes kindlustunnet kindlustusvõtjatele ja võimalikele täielikku hüvitist saavatele ohvritele, isegi piiriülest liikluskindlustust pakkuva kindlustusandja maksujõuetuse korral.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 4 tuleb ELi meetmeid siseturu väljakujundamiseks hinnata Euroopa Liidu lepingu artikli 5 lõikes 3 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte alusel.

Sellega seoses tuletatakse meelde, et direktiiviga kaitstakse kannatanuid õnnetusjuhtumite korral, mis toimusid muudes ELi liikmesriikides kui nende elukohariik, ja kannatanuid nende kodumaal, kui õnnetuse põhjustas mõne teise liikmesriigi autojuht. Ettepanekus kavandatud meetmeid on võimalik kehtestada ainult ELi tasandil, sest need käsitlevad piiriüleseid kindlustusandjaid, piiriülese liikluskindlustuse võtjaid ja sõidukite piiriülese liikluskindlustuse kontrollimist.

Liiklusõnnetustes kannatanutele hüvitise maksmine kindlustusandja piiriülese maksujõuetuse korral on väga oluline ühtse turu sujuvaks toimimiseks. Killustatud vabatahtlike raamistike ja riiklike liikluskindlustusbüroode kokkulepete kooskõlastamata tegevusega ei saa tagada, et kannatanud saavad nõuetekohast hüvitist ja riskid jagunevad liikmesriikide vahel võrdselt. Liikmesriikide kooskõlastamata jõupingutuste abil ei ole võimalik saavutada võrdseid võimalusi kõigis liikmesriikides minimaalse hüvitise piirmäära osas, et tagada liiklusõnnetustes kannatanute võrdne minimaalne kaitse kogu ELis. Piiriüleses liikluses liikluskindlustuseta sõidukite juhtimisega seotud probleemide lahendamine ei ole võimalik tegevusega riiklikul tasandil. Lisaks sellele tagatakse üksnes ELi tasandi meetmetega kannatanute kaitse maksejõuetu piiriülese kindlustusandjaga seotud õnnetusjuhtumi korral. Ainult ELi tasandi meetmetega saab tagada direktiivi kohaldamisala ühtse kohaldamise.

---

<sup>8</sup> Vt joonealune märkus 6.

Lisaks kõigele ei saa kooskõlastamata tegevuse abil tagada, et kindlustusandjad käsitlevad üle piiri liikuvate võimalike kindlustusvõtjate varasemate kahjunõuete tõendeid võrdselt.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanekus võetakse täielikult arvesse proportsionaalsuse põhimõtet, mille kohaselt ei peaks ELi meetmed minema aluslepingute eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale. Välja valitud poliitikavariante on hoolikalt hinnatud ja kujundatud, et leida sobiv tasakaal asjaomase avaliku huvi (eelkõige vajadus vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimist ja tagada kannatanute võrdne minimaalne kaitsetase) ja avaliku sektori asutuste, kindlustusandjate ja kindlustusvõtjate võimalike kulude vahel, et tagada kavandatavate meetmete kulutõhusus.

- **Õigusakti valik**

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 114 alusel saab vastu võtta õigusakte nii direktiivi kui määruse vormis. Direktiiv valiti seetõttu, et õigusakt, millega muudatusettepanekud on seotud, on samuti direktiiv.

### **3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Direktiivi toimimise tulemuslikkuse ja tõhususe hindamiseks viidi läbi hindamine, mis hõlmas 28. juulist kuni 20. oktoobrini 2017. aastal toimunud avalikku arutelu<sup>9</sup>.

Avaliku arutelu tulemused näitasid, et sidusrühmad on väga rahul enamiku direktiivi elementide toimimisega. Kõigi sidusrühmade kategooriates oli laialdane toetus ELi algatusele tagada õnnetusjuhtumise kannatanutele kiire hüvituse maksmine liikluskindlustusandjate maksejõuetuse korral, eriti piiriüleses kontekstis. Enamik sidusrühmi toetas võimalust anda sellistel juhtudel lõplik finantsvastutus asjaomase kindlustusandja üksuse asukohajärgsele liikmesriigile, koos kannatanu elukohariigi kohustusega tagada esmane kiire hüvitamine.

Sidusrühmade vahel ei olnud vastuseisu liikluskindlustuse minimaalse hüvitamismäära ühtlustamisele kõrgemal tasemel, mida juba 15 liikmesriigis kohaldatakse. Mõned tarbijaorganisatsioonid toetasid suurematele sõidukitele (nt veoautod ja bussid) diferentseeritud kõrgemat kohustusliku hüvitamise piirmäära, kuid kindlustussektor ja autoveo- ja bussiettevõtted olid selle vastu, kuna see ei ole tõendusmaterjaliga põhjendatud ja põhjustab kõrgemaid kindlustuskulusid, mis kanduvad üle lõpptarbijatele (eriti kui paljude reisijatega bussiga juhtunud õnnetuse põhjustab väiksem sõiduk).

Seoses uue kindlustusandja poolt varasemate kahjunõuete tõendite tunnustamisega, eriti uues liikmesriigis, rääkisid mitmed üksikisikud sellega seoses oma negatiivsest kogemusest ja nõudsid sekkumist, et tagada varasemate kahjunõuete tõendite käsitlemisel kindlustusandjate võrdne suhtumine üle piiri liikuvatesse kodanikesse ja liikmesriigi oma elanikesse. Kindlustussektor oli vastu kindlustusandjate siduvatele kohustustele selles osas, et need on ebaproportsionaalsed.

Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise osas ei olnud vastuväiteid lubada märkamatu kindlustuse kontrollimist, kasutades numbrimärgi tuvastamise tehnoloogiat, mis ei nõua sõidukite peatamist.

---

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document_en.pdf)

Lisaks sellele leidis laialdast toetust direktiivi kohaldamisala täpsustamine uue Euroopa Kohtu praktika valguses. Motospordisektori sidusrühmad taotlesid kõnealuse sektori väljajätmist direktiivist.

Ettepanek põhineb ka järgmistel tulemustel:

- avalik konsultatsioon (30. septembrist 2015 kuni 31. jaanuarini 2016) finantsteenuste ELi õigusraamistiku kohta tõendite esitamise kutse raames, milles küsiti tagasisidet ja empiirilist tõendusmaterjali finantsalaste õigusaktide kasu, soovimatu mõju, järjepidevuse ja ühtsuse kohta<sup>10</sup>, ning 17. mail 2016 toimunud avalik arutelu tõendite esitamise kutse teemal<sup>11</sup>;
- 12. juulil 2017. aastal toimunud ümarlaud direktiivi läbivaatamise kohta, kus osalesid sidusrühmad, konkreetset kindlustusandjad, tarbijaorganisatsioonid, büroode nõukogu ja liikmesriikide ametiasutused;
- mõttevahetus liikmesriikide ametiasutuste ekspertidega (panganduse, maksete ja kindlustuse eksperdirühm);
- liikluskindlustusbüroode (eraõiguslikud asutused, kellele on direktiiviga delegeeritud teatud ülesanded) nõukogu statistika ja aruanded.

#### • **Mõjuhindang**

Kooskõlas parema õigusloome poliitikaga koostas komisjon poliitikavalikute mõjuhindangu<sup>12</sup>. Mõjuhindangut toetab õiguskontrollikomitee poolt 9. märtsil 2018. aastal esitatud positiivne arvamus<sup>13</sup>. Komitee soovitas oma kommentaarides, et mõjuhindanguga peaks täpsustama direktiivi kohaldamisala kavandatava õigusloomemuudatuse ulatust ja põhjuseid, miks selle mõju ei hinnata täielikult. Lisaks taotles komitee mõjuhindangu sidumist hindamisega ja palus parandada kavandatavate seadusandlike meetmete selgitust. Komitee palus ka paremini selgitada, miks peetakse direktiivi uute tehnoloogiaarenduste (nt juhita sõidukid ja elektrijalgrattad) valguses ka tulevikus asjakohaseks. Ettepanek on kooskõlas mõjuhindangu järeldustega.

Vastusena komitee märkustele selgitatakse läbivaadatud mõjuhindangus, et direktiivi kohaldamisala silmas pidades on eelistatav kodifitseerida, mis tähendab seda, et lisatakse Euroopa Liidu Kohtu järjestikuste kohtuotsuste kesksed sätted direktiivi kohaldamisala kohta, et tagada õigusselgus. See võimaldaks liikmesriikidel rakendada kohtuotsuste kohaseid muudatusi korrakohaselt ja läbipaistval viisil. Lisaks annaks see sidusrühmadele seoses direktiivi kohaldamisalaga rohkem õiguskindlust, samuti võetaks kohtuotsused otse üle liikmesriikide õigusaktidesse. Samuti lihtsustab kodifitseerimine ELi õigusaktide jõustamist selles valdkonnas, sest sellega kaasneks ülevõtmise standardmenetlus.

Lisaks selgitatakse mõjuhindangus edasiste tehnoloogiliste arengutega seoses, et direktiivis sisalduv nõue sõlmida kohustuslik liikluskindlustus kehtib juba autonoomsete sõidukite ja poolautonoomsete sõidukite suhtes. Peamine eesmärk on jätkuv vajadus kaitsta ELis liikuvate autonoomsete sõidukitega seotud liiklusõnnetuste ohvrite kaitse ja neile hüvitise maksmine. Autonoomsete (ja poolautonoomsete) sõidukitega on esinenud õnnetusi, mis näitab vajadust kaitsta ELi kodanikke õnnetuse korral. Lisaks selgitatakse mõjuhindangus, et uut tüüpi sõidukid, nagu elektrijalgrattad, *segway*'d ja elektrilised motorollerid, kuuluvad juba direktiivi kohaldamisalasse. Nende uut tüüpi elektriliste sõidukite kasutamine liikluses võib põhjustada

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/financial-regulatory-framework-review/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/financial-regulatory-framework-review/index_en.htm)

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/finance/events/2016/0517-call-for-evidence/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/finance/events/2016/0517-call-for-evidence/index_en.htm)

<sup>12</sup> LISADA enne dokumendi avaldamist.

<sup>13</sup> LISADA enne dokumendi avaldamist.



õnnetusi, mille ohvrid vajavad kaitset ja kiiret kahju hüvitamist. Kuid praegune direktiiv annab liikmesriikidele õiguse selliseid sõidukeid liikluskindlustuse sõlmimisest vabastada, kui nad peavad seda vajalikuks. Avaliku konsultatsiooni vältel kutsusid mitmed elektrijalgrataste tootmisharu esindavad ühendused üles sellised sõidukid direktiivist välja jätma, väites, et liikluskindlustuse nõue võib elektrijalgrataste kasutuselevõtmist kahjustada. Seda ei peeta vajalikuks, pidades silmas liikmesriikide õigust teha elektrijalgratastele või mis tahes muudele uutele elektrilistele sõidukitele erand. Sel juhul kannaks nende uut tüüpi sõidukite põhjustatud õnnetustes kannatanute kulud riiklik garantiifond. See tagab kannatanute kaitse kõrgeimal tasemel, ilma et oleks vaja täiendavaid ELi meetmeid.

Mõjuhinnaangus analüüsiti iga tuvastatud probleemiga seoses mitmeid poliitikavariante.

Kuna direktiiv on juba olemas, siis kõigil juhtudel oli lähtestsenaariumiks, et direktiivi ei muudeta. Lisaks lähtestsenaariumile analüüsiti mõjuhinnaangus ka mitmeid teisi võimalikke variante.

Mis puudutab kindlustusandjate maksujõuetust, mis praegu direktiivi ei kuulu, siis teine variant oli kehtestada vastutus kannatanutele esialgse hüvitise maksmise eest, kuid mitte lõplik vastutus. Kolmas variant oli määratleda mõlemad vastutused: esmane vastutus kannatanu elukohaliikmesriigile ja lõplik vastutus maksujõuetu kindlustusandja üksuse liikmesriigile. Mõjuhinnaangus jõuti järeldusele, et kolmas variant on eelistatud poliitiline valik, sest sellega mitte ainult ei tagataks kannatanutele kiiret hüvitamist, vaid antakse ka kindlustusandjatele, riiklikele hüvitusorganitele ja liikluskindlustusvõtjatele suuremat õiguskindlust seoses kahjunõuete esialgse ja lõpliku lahendamisega, vähendades kohtumenetluste vajadust.

Minimaalse hüvitamismäära osas oli lisaks lähtestsenaariumile teiseks variandiks ühtlustada hüvitamise piirmäärad praegu liikmesriikides kohaldatava kõrgeima kohustusliku minimaalse piirmäära tasemele. Kolmas kaalutud variant oli kehtestada kõrgemad kohustusliku hüvitamise piirmäärad suurematele sõidukitele nagu veoautod ja bussid. Mõjuhinnaangus jõuti järeldusele, et teine variant on eelistatud poliitiline valik, sest sellega tagatakse kannatanutele võrdne minimaalne kaitse kogu ELis ning kolmanda variandi toetamiseks puuduvad piisavad tõendid.

Varasemate kahjunõuete osas oli lisaks lähtestsenaariumile teiseks variandiks anda liikmesriikidele soovitus varasemate kahjunõuete tõendite käsitlemise kohta. Kolmas variant oli ühtlustada vaid varasemate kahjunõuete tõendite vorm, kehtestamata kindlustusandjatele mingit kohustuslikku tõendite käsitlemisviisi, et lihtsustada pettusevastast autentimist. Neljas variant oli kehtestada kindlusandjatele veel mittediskrimineerimise nõue teiste liikmesriikide kindlustusandjate poolt välja antud eelmiste kahjunõuete tõendite käsitlemise osas ja tõendite kasutamise läbipaistvusnõue. Mõjuhinnaangus jõuti järeldusele, et viimane variant on eelistatud poliitiline valik, sest sellega mitte ainult ei lihtsustaks eelnevate kahjunõuete tõendite ühtlustamist, vaid tagatakse ka nende tõendite võrdne käsitlemine kodumaiste kindlustusvõtjate ja piiriüleste puhul.

Liikluskindlustuseta sõidukite juhtimise osas oli lisaks lähtestsenaariumile teine variant lubada liikmesriikidel vabatahtlikult teostada märkamatu kontrollimist (praegu keelatud). Kolmas variant oli teha märkamatud liikluskindlustuse piirikontrollid kohustuslikuks. Arvati, et kolmanda variandi puhul on suurem võimalus vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimist võrreldes teise variandiga. Sellele vaatamata oldi seisukohal, et kolmanda variandiga seotud kulud võivad paljudes liikmesriikides olla suuremad kui sellest saadav kasu, sest liikluskindlustuseta liiklemise tase ei ole ELis ühtlane. Seetõttu jõuti mõjuhinnaangus järeldusele, et teine variant (vabatahtlikud märkamatud kontrollimised) on eelistatud poliitiline valik.

Direktiivi kohaldamisala käsitletakse mõjuhinnangu lisas, kus selgitatakse, et kehtivat Euroopa Kohtu kohtupraktikat kodifitseeritakse „sõiduki kasutamise“ mõistega, arvestades, et sidusrühmad ei ole esitanud ühtegi tõendit selle kohta, et kohtupraktikas määratletud ulatus tekitab mingeid ülemääraseid kulusid. Mõned liikmesriigid on kooskõlas kohtupraktikaga juba tõepoolest kehtestanud kohustusliku liikluskindlustuse nõude ilma liiga kõrgete kindlustusmakseteta, sealhulgas motosporti ürituste puhul.

Ettepanekul ei ole olulist keskkonnamõju, sest muudatusettepanekud ei mõjuta liiklussagedust.

Ettepanekul ei ole eeldatavasti märkimisväärset sotsiaalset mõju peale juba kirjeldatud kasu. Muudatusettepanekute eesmärk on vähendada liikluskindlustuseta sõidukite juhtimist, potentsiaalselt alandada kindlustusmakseid ja parandades liiklusõnnetuses kannatanute kaitset, tuua kasu kõigile ELi kodanikele. Ettepanek väldib ohtu, et liikluskindlustusmaksed võivad palju suurened. Eelkõige toovad minimaalse hüvitamismääraga seotud kavandatud meetmed kaasa minimaalsete piirmäärade ühtlustamise, et tagada võrdne minimaalne kaitse kõigis liikmesriikides.

Ettepanekuga ei kaasne mingit konkreetset mõju väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele kui tavalistele liikluskindlustusvõtjatele. VKEsid ja mikroettevõtjaid mõjutab see kui liikluskindlustust vajavate sõidukite juhte. Liikmesriikides, kus minimaalseid hüvitamise piirmäärasid korrigeeritakse veidi ülespoole, on võimalik väike kindlustusmaksete tõus kindlustusvõtjatele, sh VKEdele ja mikroettevõtjatele.

- **Põhiõigused**

Käesolevas ettepanekus järgitakse põhiõigusi ja Euroopa Liidu põhiõiguste harta kohaseid põhimõtteid, eelkõige õigust isikuandmete kaitsele (harta artikkel 8), õigust omandile (harta artikkel 17) ning naiste ja meeste võrdõiguslikkuse põhimõtet (harta artikkel 23). Samuti aitab see kaasa harta artikli 16 eesmärkidele, mis näevad ette ettevõtlusvabadust, harta artikli 38 eesmärkidele kõrgetasemelise tarbijakaitse osas ning harta artikli 45 eesmärkidele, mis käsitlevad liikumis- ja elukohavabadust.

## **ÕIGUSLOOME KVALITEEDI JA TULEMUSLIKKUSE PROGRAMM**

Ettepanek on kooskõlas lihtsustamise ja kulude vähendamise eesmärkidega. Kindlustusandjate maksejõuetuse korral on kohtumenetluse kulud väiksemad, sest direktiiviga sätestatakse selged rollid kannatanule esialgse maksmise ja kahjunõude lõpliku vastutuse osas. Peale selle, liikluskindlustuseta sõidukite juhtimisega seotud ohu vähendamine märkamatu kontrollimise abil võiks vähendada kahjunõudeid hüvitusorganitele ja kindlustusandjate makseid. Lisaks lihtsustaks eelnevate kahjunõuete avalduste suurem ühtlustamine välismaise kindlustusandja poolt väljastatud tõendite autentsuse kontrollimist. Lõpuks, ettepanekuga ei kaasne uusi aruandlusnõudeid avaliku sektori asutustele.

### **4. MÕJU EELARVELE**

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

Ettepanek võib mõjutada nende liikmesriikide eelarvet, kes võtaksid kasutusele variandi, mille korral toimuks piiril teise liikmesriigi territooriumil oleva põhiasukohaga sõidukite liikluskindlustuse märkamatu kontrollimine, mis nõuaks numbrimärgi tuvastamise tehnoloogia kasutamist ja teabevahetust teiste liikmesriikidega sõidukite liikluskindlustuse osas.

Lisaks sellele peavad liikmesriigid määrama asutuse, kes vastutab kannatanutele hüvitamise eest kindlustusandjate piiriülese maksujõuetuse korral, kuid eeldatakse, et see oleks tegutsevale asutusel (kas tavalisele kindlustuse garantiifondile või kindlustamata ja tuvastamata sõidukite põhjustatud õnnetuste riiklikule garantiifondile) täiendav ülesanne. Kulused rahastatakse kindlustusseltside maksetest.

## 5. MUU TEAVE

### • **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Komisjon jälgib poliitika rakendamist koostöös liikmesriikidega. Viis aastat pärast ülevõtmise kuupäeva teeb komisjon käesoleva direktiivi hindamise. Hindamisel uuritakse ettepaneku tulemuslikkust, tõhusust, asjakohasust, sidusust ja lisaväärtust, sealhulgas märkimisväärsed mõju ettevõtjatele.

### • **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Käesoleva ettepaneku eesmärgi täitmiseks ning võimalike lünkade ja ebakõlade vältimiseks seoses liikmesriikide poolse ülevõtmisega siseriiklikku õigusesse, on vaja selgitavaid dokumente ülevõtmise hõlbustamiseks ja tulemusliku kontrolli võimaldamiseks. See õigustab vajadust selle järele, et liikmesriigid lisaksid ülevõtmismeetmetest teatamisel selgitavad dokumendid, näiteks vastavustabeli kujul.

### • **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku artikliga 1 muudetakse direktiivi. Allpool olevad viited viitavad direktiivi muudetud või uuele artiklile, kui ei ole sätestatud teisiti.

Artiklis 1 muudetakse termini „sõiduki kasutamine“ tähendust, et võtta arvesse Euroopa Liidu Kohtu otsuseid 14. septembri 2014. aasta kohtuasjas Vnuk C-162/13, 28. novembri 2017. aasta kohtuasjas Rodrigues de Andrade C-514/16 ja 20. detsembri 2017. aasta kohtuasjas Torreiro C-334/16. Euroopa Kohus on oma otsustes selgitanud, et mootorsõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina. Lisaks on kohus selgitanud, et selliste sõidukite kasutamine hõlmab kõiki sõiduki kasutusi, mis on kooskõlas selle tavapärase otstarbega transpordivahendina, sõltumata maastikust, millel mootorsõidukit kasutatakse ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub.

Liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise osas muudetakse artiklit 4, et lubada liikmesriikidel kontrollida liikluskindlustuse olemasolu sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil, ning sõidukite puhul, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil ja mis sisenevad nende territooriumile teise liikmesriigi territooriumilt, vaid juhul, kui selline kontrollimine on mittediskrimineeriv, vajalik ja proportsionaalne ning kui see on osa üldisest kontrollisüsteemist riigi territooriumil ega nõua sõiduki peatamist sellise kontrolli eesmärgil. Need kontrollid tuleb läbi viia vastavalt määrusele 2016/679, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumist.

Et tagada ELis liiklusõnnetustes kannatanutele võrdne minimaalne kaitsetase:

- muudetakse artikli 9 lõiget 1, et ühtlustada kogu ELis kannatanutele kohustusliku minimaalse hüvitamise piirmäärad, ilma et see piiraks võimalike suuremate tagatiste sätestamist liikmesriikides;

- muudetakse artikli 9 lõiget 2, et anda komisjonile volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte kannatanutele ühtlaste minimaalse hüvitamise piirmäärade ajakohastamiseks iga viie aasta tagant vastavalt inflatsioonile.

Et tagada kannatanute kaitse kindlustusandja maksujõuetuse, likvideerimise või koostöösoovimatuse korral, nähakse uues artiklis 10a ette eelkõige seda, et:

- iga liikmesriik loob organi või määrab mõne organi, kelle ülesandeks on maksta hüvitist vara- või materiaalse kahju eest, mille on põhjustanud pankroti- või likvideerimismenetluses oleva ettevõtja poolt kindlustatud sõiduk või kolme kuu jooksul alates kuupäevast, millal kannatanu esitas hüvitisnõude, mille kohta kindlustusandja ei olnud esitanud põhjendatud vastust;

- kannatanutele maksab hüvitist nende elukohaliikmesriigi vastav organ;

- sellel organil on õigus nõuda hüvitisena makstud summa hüvitamist kindlustusseltsi poliisi andnud üksuse liikmesriigi hüvitisfondilt (viimasel lasub lõplik vastutus);

- komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et määrata kindlaks artikli 10a alusel loodud või volitatud organite menetlustoimingud ja -kohustused seoses hüvitamisega.

Hüvitisnõuete ajaloo tõendite osas muudetakse artiklit 16, et:

- ühtlustada tõendeid, mis on seotud kolmandate osapoolte edukate hüvitisnõuetega kindlustusvõtja vastu viimase viie aasta jooksul. Sellised tõendid peavad põhinema standardvormil, mille Euroopa Komisjon võtab vastu rakendusaktiga;

- tagada hüvitisnõuete ajaloo tõendite mittediskrimineeriv käsitlemine kindlustusseltside poolt olenemata kodaniku rahvusest või eelmisest elukohaliikmesriigist.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiivi 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,  
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,  
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,  
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,  
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>14</sup>,  
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt  
ning arvestades järgmist:

- (1) Mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustus (liikluskindlustus) on Euroopa kodanike jaoks erilise tähtsusega olenemata sellest, kas nad on kindlustusvõtjad või võimalikud õnnetuses kannatanud. Liikluskindlustus on oluline ka kindlustusseltsidele, kuna see moodustab olulise osa liidusisesest kahjukindlustustegevusest. Liikluskindlustus mõjutab ka isikute, kaupade ja sõidukite vaba liikumist. Seega peaks liikluskindlustuse siseturu tugevdamine ja konsolideerimine olema liidu tegevuse põhieesmärgiks finantsteenuste valdkonnas.
- (2) Komisjon on hinnanud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/103/EÜ<sup>15</sup> toimimist, sealhulgas selle tõhusust, tulemuslikkust ja sidusust liidu muude poliitikavaldkondadega. Hindamise järeldus oli, et direktiiv 2009/103/EÜ toimib tervikuna hästi ega vaja enamikus aspektides muutmist. Siiski tehti kindlaks neli valdkonda, kus sihipärased muudatused oleksid asjakohased: kannatanutele hüvitise maksmine kindlustusseltsi maksejõuetuse korral, kindlustuskaitse kohustuslikud miinimumsummad, sõidukite kindlustuskontroll liikmesriikide poolt ja kindlustusvõtja varasemate kahjunõuete tõendite kasutamine uue kindlustusseltsi poolt.
- (3) Lisaks on Euroopa Liidu Kohus oma hiljutistes otsustes Vnuk<sup>16</sup>, Rodrigues de Andrade<sup>17</sup> ja Torreiro<sup>18</sup> selgitanud mõiste „sõiduki kasutamine“ tähendust. Eelkõige

<sup>14</sup> ELT C , , lk .

<sup>15</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta direktiiv 2009/103/EÜ mootorsõidukite kasutamise tsiviilvastutuskindlustuse ja sellise vastutuse kindlustamise kohustuse täitmise kohta (ELT L 263, 7.10.2009, lk 11).

<sup>16</sup> Euroopa Kohtu 4. detsembri 2014. aasta otsus kohtuasjas Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146

<sup>17</sup> Euroopa Kohtu 28. novembri 2017. aasta otsus kohtuasjas Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

<sup>18</sup> Euroopa Kohtu 20. detsembri 2017. aasta otsus kohtuasjas Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

on Euroopa Kohus selgitanud, et mootorsõidukeid kasutatakse nende omadustest sõltumata tavaliselt transpordivahendina, ning et selliste sõidukite kasutamine hõlmab kõiki sõiduki kasutusi, mis on kooskõlas selle tavapärase otstarbega transpordivahendina, sõltumata maastikust, millel mootorsõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub. Õiguskindluse huvides on asjakohane kajastada seda kohtupraktikat direktiivis 2009/103/EÜ, lisades mõiste „sõiduki kasutamine“ määratluse.

- (4) Liikmesriigid peavad praegu hoiduma kindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil, ning sõidukite puhul, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil ja mis sisenevad nende territooriumile teise liikmesriigi territooriumilt. Uued tehnoloogilised arengud võimaldavad kontrollida sõidukite kindlustust ilma neid peatamata ja seega isikute vaba liikumist takistamata. Seega on asjakohane lubada sellist sõidukite kindlustuse kontrollimist, kui see on mittediskrimineeriv, vajalik ja proportsionaalne ning kui see on osa üldisest kontrollisüsteemist riigi territooriumil ega nõua sõiduki peatamist.
- (5) Liikmesriigid, kes otsustavad luua süsteemi, mis töötleb isikuandmeid, mida saab seejärel jagada teiste liikmesriikidega, näiteks numbrimärgi tuvastamise tehnoloogia abil saadud andmed, peavad võtma vastu õigusakti, et võimaldada isikuandmete töötlemist võitlemaks liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise vastu, võttes samas asjakohaseid meetmeid, et kaitsta andmesubjekti õigusi ja vabadusi ning õigustatud huve. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2016/679<sup>19</sup> kohaldatakse isikuandmete töötlemise suhtes, et võidelda liikluskindlustuseta sõiduki juhtimise vastu. Liikmesriikide õigusaktides tuleks eelkõige täpsustada täpne eesmärk, viidata asjakohasele õiguslikule alusele, täita asjakohaseid turvanõudeid ja lähtuda vajalikkuse, proportsionaalsuse ning eesmärgi piiramise põhimõttest ning kehtestada proportsionaalne andmete säilitamise periood. Lisaks tuleks kõikides liikmesriikide õigusaktide raames välja töötatavates ja kasutatavates andmetöötlussüsteemides kohaldada lõimitud isikuandmete kaitse ja vaikimisi isikuandmete kaitse põhimõtet.
- (6) Direktiivis 2009/103/EÜ on praegu sätestatud erinevad kuupäevad minimaalse hüvitamise piirmäära perioodiliseks ümberarvutamiseks eri liikmesriikides, sellest tulenevad erinevad minimaalsed hüvitamise piirmäärad sõltuvalt liikmesriigist. Et tagada kannatanute võrdne minimaalne kaitse kogu liidus, tuleks need minimaalsed piirmäärad ühtlustada ja kehtestada ühtne läbivaatamisklausel, kasutades võrdlusalusena Eurostati poolt avaldatud tarbijahindade harmoneeritud indeksit, samuti tuleks kehtestada sellist läbivaatamist reguleeriv menetluskord ja ühetaoline ajakava.
- (7) Liiklusõnnetustes kannatada saanud isikute tulemuslik ja tõhus kaitse eeldab, et kannatanutele hüvitatakse alati isikukahju või nende varale tekitatud kahju, sõltumata sellest, kas vastutava poole kindlustusselts on maksevõimeline või ei ole. Seepärast peaksid liikmesriigid looma või määrama organi, mis maksab algse hüvitise kannatanutele, kes tavaliselt elavad nende territooriumil, ja millel on õigus nõuda see hüvitis tagasi samal eesmärgil loodud või määratud organilt vastutava poole sõidukile poliisi välja andnud kindlustusseltsi asukohaliikmesriigis. Et vältida paralleelsete nõuete esitamist, ei tohiks liiklusõnnetustes kannatada saanutel olla õigust esitada kahju hüvitamise nõuet kõnealusele organile, kui nad on juba esitanud oma nõude või

<sup>19</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

võtnud õiguslikke meetmeid asjaomase kindlustusseltsi juures ning et nõuet veel arutatakse ja meetmed on veel pooleli.

- (8) Kui kindlustusvõtja soovib sõlmida uue kindlustuslepingu kindlustusseltsiga, peaks tema varasemate kahjunõuete väljavõtte olema kergesti autenditav, et lihtsustada selliste kahjunõuete väljavõtete tunnustamist uue kindlustuslepingu sõlmimisel. Et lihtsustada varasemate kahjunõuete tõendite kontrollimist ja autentimist, on oluline, et nende tõendite sisu ja vorm oleks kõigis liikmesriikides sama. Lisaks ei tohiks kindlustusseltsid, kes arvestavad liikluskindlustusmakse arvutamisel varasemate kahjunõuete tõendeid, diskrimineerida kodakondsuse või kindlustusvõtja eelmise elukohaliikmesriigi alusel. Et liikmesriigid saaksid kontrollida, kuidas kindlustusseltsid käsitlevad varasemate kahjunõuete tõendeid, peaksid kindlustusseltsid avaldama oma poliitika seoses sellega, kuidas neid kasutatakse kindlustusmaksete arvutamisel.
- (9) Et tagada ühetaolised tingimused käesoleva direktiivi rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused varasemate kahjunõuete tõendite sisu ja vormi osas. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>20</sup>.
- (10) Et tagada, et miinimumsummad on kooskõlas muutuva majandusliku olukorraga (ja vältida nende vähenemist aja jooksul), tuleks komisjonile anda volitused võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et ajakohastada liikluskindlustuse kolmanda isiku vastutuse suhtes kindlustuskaitse miinimumsummat, et kajastada majandusliku olukorra muutumist ning et määrata kindlaks artikli 10a alusel hüvitise maksmiseks loodud või selleks volitatud organite menetlustoimingud ja menetluskohustused seoses tagasimaksmisega. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (11) Osana direktiivi toimimise hindamisest peaks komisjon jälgima direktiivi kohaldamist, võttes arvesse kannatanute arvu, piiriüleste maksejõuetusjuhtumitega seotud makseviivitustest põhjustatud tasumata nõuete summat, minimaalseid hüvitamise piirmäärasid liikmesriikides, liikluskindlustuseta sõiduki juhtimisega seotud nõuete summat seoses piiriülese liiklusega ning kaebuste arvu seoses varasemate kahjunõuete tõenditega.
- (12) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, eelkõige eesmärki tagada kannatanute võrdne minimaalne kaitse kogu liidus ning kannatanute kaitse kindlustusseltsi maksejõuetuse korral, ei ole võimalik piisavalt saavutada üksnes liikmesriikide tasandil ning meetme toime tõttu on need paremini saavutatavad liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega.

<sup>20</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (13) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta<sup>21</sup> kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et selliste dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (14) Seepärast tuleks direktiivi 2009/103/EÜ vastavalt muuta,

## ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### *Artikkel 1*

Direktiivi 2009/103/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Artiklisse 1 lisatakse punkt 1a:

„1a. „sõiduki kasutamine“ – igasugune tavaliselt transpordivahendina kasutatava sõiduki kasutamine, mis on kooskõlas selle sõiduki tavapärase otstarbega, sõltumata sõiduki omadustest, maastikust, millel mootorsõidukit kasutatakse, ja sellest, kas sõiduk seisab või liigub.“;

- (2) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

### *„Artikkel 4*

#### **Kindlustuse kontroll**

1. Liikmesriigid hoiduvad tsiviilvastutuskindlustuse kontrollimisest sõidukite puhul, mille põhiasukoht on teise liikmesriigi territooriumil ning sõidukite puhul, mille põhiasukoht on kolmanda riigi territooriumil ja mis sisenevad nende territooriumile teise liikmesriigi territooriumilt.

Liikmesriigid võivad siiski läbi viia kindlustuse kontrolle tingimusel, et need on mittediskrimineerivad, vajalikud ja proportsionaalsed taotletava eesmärgi saavutamiseks ning

a) neid viiakse läbi kontrolli käigus, mille eesmärgiks ei ole üksnes kindlustuse kontrollimine või

b) need on osa üldisest kontrollisüsteemist riigi territooriumil ega nõua sõiduki peatumist.

2. Selle liikmesriigi õiguse kohaselt, mida kohaldatakse vastutava töötleja suhtes, võib isikuandmeid töödelda, kui see on vajalik, et võidelda liikluskindlustuseta sõidukite juhtimise vastu muudes liikmesriikides kui see, kus sõidukid tavapäraselt asuvad, nagu on sätestatud artiklis 1. See õigusakt peab olema kooskõlas määrusega (EL) nr 2016/679\* ja selles tuleb sätestada ka asjakohased meetmed, et kaitsta andmesubjekti õigusi ja vabadusi ning õigustatud huve.

---

<sup>21</sup> ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.



\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).“;

(3) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„1. Ilma et see piiraks võimalike suuremate tagatiste sätestamist liikmesriikides, nõuab iga liikmesriik, et artiklis 3 nimetatud kindlustus oleks kohustuslik järgmiste minimaalsete summade ulatuses:

- a) isikukahju puhul: 6 070 000 eurot õnnetuse kohta, sõltumata kannatanute arvust, või 1 220 000 eurot kannatanu kohta;
- b) varakahju puhul 1 220 000 eurot kindlustusjuhtumi kohta olenemata kannatanute arvust.

Nende liikmesriikide puhul, kes ei ole eurot kasutusele võtnud, konverteeritakse summad asjaomasesse omavääringusse, kasutades vahetuskurssi seisuga [Väljaannete Talitus – lisage käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev], mis on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas.

2. Iga viie aasta järel alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev] vaatab komisjon läbi lõikes 1 osutatud summad kooskõlas ühtlustatud tarbijahinnaindeksiga (ÜTHI), mis on koostatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2016/792\*\*.

Komisjonil on kooskõlas artikliga 28b õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, milles käsitletakse nende summade kohandamist ühtlustatud tarbijahinnaindeksiga kuue kuu jooksul pärast iga viieaastase perioodi lõppu.

Nende liikmesriikide puhul, kes ei ole eurot kasutusele võtnud, konverteeritakse summad asjaomasesse omavääringusse, kasutades uute miinimumsummade arvutamise kuupäeval kehtivat vahetuskurssi, mis on avaldatud *Euroopa Liidu Teatajas*.“

---

\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/792, mis käsitleb tarbijahindade harmoneeritud indekseid ja eluaseme hinnaindeksit ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 2494/95 (ELT L 135, 24.5.2016, lk 11).

(4) Lisatakse artikkel 10a:

„Artikkel 10a

**Kannatanute kaitse kindlustusseltsi maksejõuetuse või koostöö puudumise korral**

1. Liikmesriigid peavad looma organi või andma volitused mõnele organile, kelle ülesandeks on maksta kannatanutele, kes tavaliselt elavad nende territooriumil, vähemalt artikli 9 lõikes 1 osutatud kindlustuskohustuse piires hüvitist isikukahju või varalise kahju eest, mille on põhjustanud sõiduk, mis on kindlustatud ühes järgmistest olukordadest oleva kindlustusseltsi poolt:

- a) kindlustusseltsi suhtes on algatatud pankrotimenetlus;
- b) kindlustusseltsi suhtes on algatatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/138/EÜ\*\*\* artikli 268 punktis d määratletud lõpetamismenetlus;

- c) kindlustusselts ega tema nõuete lahendamise eest vastutav esindaja ei ole kolme kuu jooksul alates kuupäevast, mil kannatanu esitas oma hüvitisenõude, esitanud põhjendatud vastust nõude punktide kohta.
2. Kannatanutel ei ole õigust esitada kahju hüvitamise nõuet lõikes 1 osutatud organile, kui nad on juba esitanud oma nõude otse või algatanud kohtumenetluse vahetult kindlustusseltsi vastu ning nõuet veel arutatakse või kohtumenetlus on veel pooleli.
3. Lõikes 1 osutatud organ esitab vastuse nõudele kahe kuu jooksul alates kuupäevast, mil kannatanu esitas oma hüvitisenõude.
4. Kui kannatanu elab teises liikmesriigis kui see, kus on asutatud lõikes 1 osutatud kindlustusselts, on lõikes 1 osutatud organil, kes on maksnud kannatanule hüvitise tema elukohaliikmesriigis, õigus nõuda hüvitisena makstud summa hüvitamist lõikes 1 osutatud organilt liikmesriigis, kus on asutatud vastutava poole kindlustuspoliisi välja andnud kindlustusselts.
5. Lõiked 1 – 4 ei piira:
- a) liikmesriikide õigust pidada lõikes 1 osutatud organi makstavat hüvitist subsidiaarseks või mittesubidiaarseks;
- b) liikmesriikide õigust sätestada sama õnnetusjuhtumit käsitlevate nõuete lahendamine järgmiste poolte vahel:
- i) lõikes 1 osutatud organ;
- ii) õnnetuse eest vastutav isik või vastutavad isikud;
- iii) muud kindlustusseltsid või sotsiaalkindlustusorganid, kes peavad kannatanule hüvitist maksuma.
6. Liikmesriigid ei tohi lubada lõikes 1 osutatud organil seada hüvitise maksmist sõltuvusse käesolevas direktiivis sätestamata nõuetest, eelkõige ei tohi nõuda, et kannatanu peab tõendama, et vastutav isik ei saa maksta või keeldub maksmast.
7. Komisjonile tuleb anda volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklis 28b osutatud korrale, et määrata kindlaks artikli 10a alusel loodud või volitatud organite menetlustoimingud ja menetluskohustused seoses tagasimaksmisega.“
- 

\*\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2009. aasta direktiiv 2009/138/EÜ kindlustus- ja edasikindlustustegevuse alustamise ja jätkamise kohta (Solventsus II) (ELT L 335, 17.12.2009, lk 1).“;

(5) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

- a) teise lõigu lõppu lisatakse järgmine lause:
- „Nad kasutavad selleks varasemate kahjunõuete tõendi vormi.“;
- b) lisatakse järgmised lõigud:
- „Liikmesriigid tagavad, et kindlustusseltsid või teises lõigus osutatud organid ei kohtle teiste kindlustusseltside või muude teises lõigus osutatud organite väljastatud varasemate kahjunõuete tõendite arvestamisel kindlustusvõtjaid diskrimineerivalt ega suurenda nende kindlustusmakset tulenevalt nende kodakondsusest või pelgalt nende eelmise elukohaliikmesriigi alusel.

Liikmesriigid tagavad, et kindlustusseltsid avaldavad oma poliitika seoses sellega, kuidas kasutatakse varasemate kahjunõuete tõendeid kindlustusmaksete arvutamisel.

Komisjonile antakse õigus võtta kooskõlas artikli 28a lõikega 2 vastu rakendusakte, milles täpsustatakse teises lõigus osutatud varasemate kahjunõuete tõendite sisu ja vorm. Tõend peab sisaldama teavet kõige järgneva kohta:

- a) varasemate kahjunõuete tõendi väljastanud kindlustusseltsi andmed;
- b) kindlustusvõtja andmed;
- c) kindlustatud sõiduk;
- d) kindlustatud sõiduki kindlustusperiood;
- e) kolmandate osapoolte deklareeritud hüvitisnõuete arv ja väärtus varasemate kahjunõuete tõendi perioodi jooksul.“

(6) Lisatakse artiklid 28a, 28b ja 28c:

*„Artikkel 28 a*

**Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab Euroopa kindlustus- ja ametipensionikomitee, mis loodi komisjoni otsusega 2004/9/EÜ\*\*\*\*. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011\*\*\*\*\* tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

*Artikkel 28b*

**Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 9 lõikes 2 ja artikli 10a lõikes 7 osutatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õigus antakse komisjonile määramata ajaks alates artiklis 30 osutatud kuupäevast.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 9 lõikes 2 ja artikli 10a lõikes 7 osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud õiguste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 9 lõike 2 ja artikli 10a lõike 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et

nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

### *Artikkel 28c*

#### **Hindamine**

Hiljemalt seitse aastat pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäeva tuleb läbi viia käesoleva direktiivi hindamine. Komisjon edastab hindamise lõppjäreldused koos oma märkustega Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele.

---

\*\*\*\* Komisjoni 5. novembri 2003. aasta otsus 2004/9/EÜ, millega luuakse Euroopa kindlustus- ja ametipensionikomitee (ELT L 3, 7.1.2004, lk 34).

\*\*\*\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendusvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).“

### *Artikkel 2*

#### **Ülevõtmine**

Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [Väljaannete Talitus: palun lisada kuupäev: 12 kuud pärast jõustumist]. Nad edastavad kõnealuste õigus- ja haldusnormide teksti viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid õigus- ja haldusnorme alates [Väljaannete Talitus: palun lisada kuupäev: 12 kuud pärast jõustumist].

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

### *Artikkel 3*

#### **Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

### *Artikkel 4*

#### **Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*