

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2009/103/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 16 вересня 2009 року

щодо страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язань щодо страхування такої відповідальності

(кодифікована версія)

(Текст, дотичний ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, та, зокрема, частину 1 його статті 95,

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського Економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,

Діючи відповідно до порядку, встановленому у статті 251 Договору ⁽²⁾,

Оскільки:

(1) До Директиви Ради 72/166/ЄЕС від 24 квітня 1972 року про наближення законодавств держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів та контроль за зобов'язанням забезпечувати таку відповідальність ⁽³⁾, Другої Директива Ради 84/5/ЄЕС від 30 грудня 1983 року щодо наближення законодавств держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів ⁽⁴⁾, Третьої Директива Ради 90/232/ЄЕС від 14 травня 1990 року про наближення законодавств держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності щодо використання автотранспортних засобів ⁽⁵⁾ та Директиви 2000/26/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 травня 2000 року про наближення законодавств держав-членів

щодо страхування цивільної відповідальності відносно використання автотранспортних засобів (Четверта Директива про автотранспортне страхування) ⁽⁶⁾ декілька разів було внесено значні зміни ⁽⁷⁾. З метою забезпечення ясності та раціональності вказані чотири Директиви повинні бути кодифіковані, разом з Директивою 2005/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2005 року про внесення змін до Директив Ради 72/166/ЄЕС, 84/5/ЄЕС, 88/357/ЄЕС та 90/232/ЄЕС та директиви 2000/26/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо страхування цивільної відповідальності відносно використання автотранспортних засобів ⁽⁸⁾.

(2) Страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів (автострахування) має особливу важливість для громадян Європи – власників полісів та постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах. Також це питання перебуває в центрі уваги страхових підприємств, оскільки воно становить важливу частину бізнесу зі страхування іншого, ніж страхування життя, у Співтоваристві. Автотранспортне страхування також справляє вплив на вільне пересування осіб та транспортних засобів. Таким чином, питання посилення та консолідації внутрішнього ринку автотранспортного страхування повинно стати ключовою метою дій Співтовариства у сфері фінансових послуг.

(3) Кожна держава-член повинна вживати всіх заходів, необхідних для забезпечення покриття страховкою цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на її території. Ступінь покриття відповідальності та умови страхового покриття встановлюються та основі таких заходів.

(4) З метою уникнення будь-якого можливого неправильного тлумачення цієї Директиви та полегшення отримання страхового покриття для автотранспортних засобів з тимчасовими номерами державної реєстрації, визначення території, на якій зазвичай перебувають автотранспортні засоби, повинно визначати територію держави, номери державної реєстрації якої має автотранспортний засіб, незважаючи на той факт, чи такі номери є тимчасовими або постійними.

¹ ОВ С 224 від 30.08.2008 року, С. 39

² Висновок Європейського Парламенту від 21 жовтня 2008 року (ще не опублікований в Офіційному віснику) та Рішення Ради від 13 липня 2009 року.

³ ОВ L 103 від 02.05.1972 року, С. 1.

⁴ ОВ L 8 від 11.01.1984 року, С. 17.

⁵ ОВ L 129 від 19.05.1990 року, С. 33

⁶ ОВ L 181 від 20.07.2000 року, С. 65.

⁷ Дивіться Частина А Додатку I.

⁸ ОВ L 149 від 11.06.2005 року, С. 14.

(5) При дотриманні загальних критеріїв номерів державної реєстрації для визначення території, на якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб, повинні бути встановлені правила щодо дорожньо-транспортних пригод, скоєних автотранспортними засобами без номерів державної реєстрації або з номерами державної реєстрації, які не відповідають або більше не відповідають автотранспортному засобу. В такому випадку та виключно з метою врегулювання вимоги, територією, на якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб, вважається територія, на якій відбулась дорожньо-транспортна пригода.

(6) Заборона проведення систематичних перевірок автотранспортного страхування повинна застосовуватись до автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на території іншої держави-члена, а також до автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на території третьої країни, але в'їжджають з території іншої держави-члена. Можуть бути дозволені лише несистематичні перевірки, які не є дискримінаційними і які проводяться як частина контролю, не спрямованого виключно на перевірку страховки.

(7) Скасування перевірок «зелених карток» на автотранспортні засоби, які зазвичай перебувають у державі-члені, та які в'їжджають на територію іншої держави-члена, може бути здійснене шляхом укладення угоди між національними страховими бюро, за якої кожне національне страхове бюро гарантуватиме виплату компенсації відповідно до положень національного законодавства відносно будь-яких втрат або ушкоджень, які надають право на отримання компенсації, та які були завдані на її території одним з таких автотранспортних засобів, застрахованим або незастрахованим.

(8) Така гарантійна угода передбачає, що страховка розповсюджується на усі автотранспортні засоби Співтовариства, що переміщуються в межах території Співтовариства. Таким чином, національне законодавство кожної держави-члена повинно містити положення щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, при цьому така страховка повинна бути чинною по всьому Співтовариству.

(9) Система, що встановлюється цією Директивою, може бути поширена на автотранспортні засоби, які зазвичай перебувають на території будь-якої третьої країни, з якою національне бюро держави-члена уклало подібну угоду з цього питання.

(10) Кожна держава-член повинна мати можливість діяти у відступі від загального зобов'язання забезпечення обов'язкового страхування по відношенню до автотранспортних засобів, що належать окремим фізичним або юридичним особам, державним або приватним. Держава-член, що застосовує такий відступ, повинна визначити орган влади або установу, що компенсуватиме ушкодження, нанесені постраждалим у дорожньо-транспортній пригоді такими транспортними засобами у іншій державі-члені. Повинно бути вжито заходів для забезпечення виплати належної виплати не тільки постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, скоєних такими автотранспортними засобами за кордоном, але також і постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, що сталися у державі-члені, у якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб, незважаючи на той факт, чи є вони резидентами на такій території. Більше того, держави-члени повинні забезпечити передання Комісії для публікації переліку осіб, на яких не розповсюджується обов'язкове страхування, та органів влади або установ, відповідальних за виплату компенсацій постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених такими автотранспортними засобами.

(11) Кожна держава-член повинна мати можливість діяти у відступі від загального зобов'язання забезпечення обов'язкового страхування по відношенню до окремих типів

автотранспортних засобів або окремих автотранспортних засобів зі спеціальними номерами державної реєстрації. В такому випадку, з метою забезпечення виплати компенсацій постраждалим у будь-якій дорожньо-транспортній пригоді, яку може спричинити такий автотранспортний засіб на їх територіях, іншим державам-членам дозволяється вимагати при в'їзді на їх території наявності чинної «зеленої картки» або укладення страхового контракту на кордоні. Водночас, оскільки скасування проведення контролю на кордонах в межах Співтовариства означає, що забезпечення наявності страхування у автотранспортних засобів, які перетинають кордони, є неможливим, виплата компенсацій постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, що сталися за кордоном, не може бути гарантована. Також повинно бути вжито заходів з забезпечення виплати належної компенсації постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених такими автотранспортними засобами не тільки за кордоном, але і в державі-члені, в якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб. З цією метою держави-члени повинні забезпечити таке ж саме поводження з постраждалими у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених такими автотранспортними засобами, як і спричинених незастрахованими автотранспортними засобами. Фактично, компенсація постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених незастрахованими автотранспортними засобами, повинні виплачуватись компенсаційним органом держави-члена, в якій відбулась дорожньо-транспортна пригода. Коли виплата здійснюється постраждалому у дорожньо-транспортній пригоді, спричиненій автотранспортним засобом, щодо якого був застосований відступ, компенсаційний орган повинен подати вимогу до органу держави-члена, в якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб. Комісія, за доцільності, після певного періоду, необхідного для імплементації та застосування цих можливих відступів, та зважаючи на отримані з них уроки, подає пропозиції щодо їх заміни або скасування.

(12) Зобов'язання держав-членів гарантувати страхове покриття принаймні відносно певної мінімальної суми становить важливий елемент забезпечення захисту постраждалих. Мінімальна сума покриття відносно особистого ушкодження повинна розраховуватись таким чином, щоб повністю і безпристрасно надати компенсацію усім постраждалим, які зазнали дуже серйозних ушкоджень, при цьому зважаючи на низьку частоту дорожньо-транспортних пригод з декількома постраждалими та невелику кількість дорожньо-транспортних пригод, у яких декілька постраждалих зазнають дуже серйозних ушкоджень в результаті однієї і тієї ж самої події. Повинна бути встановлена мінімальна сума покриття на одного постраждалого або одну вимогу. З огляду сприяння запровадженню таких мінімальних сум повинен бути встановлений перехідний період. Водночас, повинен бути встановлений період коротший, ніж перехідний період, у за який держави-члени повинні збільшити ці суми принаймні до половини передбачених рівнів.

(13) З метою забезпечення уникнення фактичного зменшення мінімальної суми покриття випродовж часу, повинна бути передбачена стаття щодо періодичного перегляду з використанням Європейського індексу споживчих цін (ЄІСЦ), що опубліковується Євростатом, як передбачено Регламентом Ради (ЄС) № 2494/95 від 23 жовтня 1995 року щодо гармонізованих індексів споживчих цін ⁽¹⁾. Також повинні бути встановлені положення, що врегульовують такий перегляд.

(14) Необхідно встановити положення щодо органу, який гарантуватиме, що постраждалий не залишиться без компенсації, коли автотransпортний засіб, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду, незастрахований або не ідентифікований. Необхідно передбачити, що постраждалий у такій дорожньо-транспортній пригоді повинен мати можливість звернутись безпосередньо до такого органу як першої контактної особи. Водночас, державам-членам повинно бути надано можливість застосування окремих обмежених виключень щодо виплати компенсації таким органом і встановлення можливості обмеження суми або скасування компенсації за ушкодження майна, спричиненого не ідентифікованим автотransпортним засобом з огляду на небезпеку шахрайства.

(15) В інтересах постраждалих обмежити дію окремих статей про виключення до відносин між страховиком та особою, відповідальною за дорожньо-транспортну пригоду. Водночас, у випадку викрадення автотransпортного засобу або заволодіння ним шляхом насильства, держави-члени можуть визначити, що компенсація сплачуватиметься вищезазначеним органом.

(16) З метою пом'якшення фінансового навантаження на такий орган, держави-члени можуть встановити положення щодо застосування окремих франшиз, коли орган виплачує компенсацію за шкоду майну, нанесену незастрахованими автотransпортними засобами, або, в залежності від конкретного випадку, викраденими автотransпортними засобами або такими, якими заволоділи ним шляхом насильства.

(17) Можливість обмеження або скасування виплати законної компенсації постраждалим на основі відсутності ідентифікації автотransпортного засобу не повинна застосовуватись, коли орган виплатив компенсацію за значне особисте ушкодження будь-якому постраждалому у дорожньо-транспортній пригоді, в якій було нанесено ушкодження майну. Держави-члени можуть передбачити, що перевищення граничних значень, встановлених у цій Директиві, лягає на постраждалих, майну яких було завдано ушкоджень. Умови, за яких особисті ушкодження повинні вважатись значними, мають встановлюватись національним законодавством або адміністративними положеннями держав-членів, в якій відбулась дорожньо-транспортна пригода. При встановленні таких умов держави-члени можуть брати до уваги, серед іншого, необхідність амбулаторного лікування при ушкодженні.

(18) У випадку дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої незастрахованим автотransпортним засобом, орган, який виплачує компенсації постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах, спричинених незастрахованими або не ідентифікованими автотransпортними засобами, має кращі можливості, аніж постраждалий, для подання позову проти відповідальної сторони. Таким чином,

Таким чином, має бути передбачено, що такий орган не може вимагати від постраждалого, якщо такому постраждалому має бути виплачена компенсація, встановити, що відповідальна сторона неспроможна або відмовляється здійснити оплату.

(19) У випадку суперечки між вищезазначеним органом і страховальником щодо визначення, хто з них має виплатити компенсацію постраждалому у дорожньо-транспортній пригоді, з метою уникнення затримок компенсаційної виплати постраждалому держави-члени повинні забезпечити визначення однієї з таких сторін відповідальною у першій інстанції за виплату компенсації до прийняття рішення по суперечці.

(20) Постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах повинно гарантуватись порівняне поводження незалежно від місця в Співтоваристві, в якому сталась дорожньо-транспортна пригода.

(21) Членам сім'ї власника полісу, водію або будь-якій іншій відповідальній особі відносно їх особистих ушкоджень при будь-якій події повинен бути наданий захист, порівняний із захистом інших третіх осіб.

(22) Особисті ушкодження та шкода майну, нанесені пішоходам, велосипедистам та іншим користувачам доріг, які не є користувачами автотransпортних засобів, які зазвичай є найслабшою стороною у дорожньо-транспортних пригодах, повинні покриватись за рахунок обов'язкового страхування автотransпортного засобу, що брав участь у пригоді, коли такі користувачі мають право на компенсацію згідно з національним цивільним законодавством. Це положення не оцінює питання про цивільну відповідальність або про рівень присудження шкоди відносно окремої дорожньо-транспортної пригоди згідно з національним законодавством.

(23) Включення до страхового покриття будь-якого пасажира автотransпортного засобу є головним досягненням існуючого законодавства. Це досягнення може опинитись під загрозою, якщо національне законодавство або будь-яке контрактне положення, що міститься у страховому полісі, виключає пасажирів зі страхового покриття, оскільки вони знали або повинні були знати, що водій автотransпортного засобу перебував під дією алкоголю або будь-якої іншої інтоксикаційної речовини під час дорожньо-транспортної пригоди. Зазвичай пасажир не має можливості належним чином оцінити рівень інтоксикації водія. Мета попередження керування автотransпортними засобами особами під дією інтоксикаційних речовин не досягається шляхом зменшення страхового покриття для пасажирів, які є постраждалими у дорожньо-транспортних пригодах. Покриття обов'язковою страховкою автотransпортних засобів таких пасажирів не оцінює ні будь-яку відповідальність, яку вони можуть нести відповідно до застосовного національного законодавства, ані рівень будь-якої суми, що присуджується в результаті ушкоджень в окремії дорожньо-транспортній пригоді.

(24) Всі поліси обов'язкового страхування автотransпортних засобів повинні покривати всю територію Співтовариства.

¹ ОВ L 257 від 27.10.1995 року, С. 1.

(25) Деякі страхові товариства включають до страхових полісів положення про скасування контракту, якщо автотransпортний засіб залишається за межами держави-члена реєстрації довше встановленого періоду. Ця практика не відповідає принципу, встановленому в цій Директиві, відповідно до якого обов'язкове страхування автотransпортних засобів повинно покривати, на основі одноразового страхового внеску, всю територію Співтовариства. Таким чином, повинно бути встановлено, що страхове покриття залишається чинним протягом усього терміну дії контракту, незалежно від того, чи перебуває автотransпортний засіб в іншій державі-члені протягом певного періоду, і не перешкоджає зобов'язанням згідно з національним законодавством держав-членів щодо реєстрації автотransпортних засобів.

(26) В інтересах застрахованої сторони, кожен страховий поліс повинен в кожній державі-члені гарантувати, при одноразовому страховому внеску, покриття, що вимагається згідно з її законодавством або покриття, що вимагається згідно з законодавством держави-члена, в якій зазвичай перебуває автотransпортний засіб, коли таке покриття є вищим.

(27) Повинно бути вжито заходів для полегшення отримання страхового покриття на автотransпортні засоби, імпортовані з однієї держави-члена до іншої, навіть коли автотransпортний засіб ще не зареєстровано в державі-члені призначення. Повинно бути встановлене положення щодо визначення держави-члена, в якій розташований ризик. Протягом періоду у 30 днів з дати постачання, надання або відправлення автотransпортного засобу покупцеві, державою-членом призначення повинна вважатись державою-членом, в якій розташовано ризик.

(28) Будь-яка особа, яка бажає укласти новий контракт автотransпортного страхування з іншим страховиком, повинна мати змогу обґрунтувати свої дорожньо-транспортні пригоди та вимоги за старим контрактом. Власник полісу повинен мати право в будь-який час подати запит щодо отримання виписки стосовно вимог або відсутності вимог відносно автотransпортного засобу або засобів, на які поширюється страховий контракт, принаймні за попередні п'ять років контрактних відносин. Страхове підприємство або будь-який орган, який може бути призначений державою-членом для проведення обов'язкового страхування або надання таких виписок, повинен надати таку виписку власнику полісу не пізніше ніж через 15 днів з дати його запиту.

(29) З метою належного захисту постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах, держави-члени не повинні дозволяти страховим підприємствам розраховувати на франшизи відносно постраждалої сторони.

(30) Право на звернення до страхового контракту та направлення вимоги безпосередньо до страхової компанії має надзвичайну важливість для захисту постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах. З метою сприяння ефективному та швидкому задоволенню вимог та уникненню в якомога більш можливному ступені дорогих судових проваджень, для постраждалих у будь-яких дорожньо-транспортних пригодах повинно бути передбачене право до подання позову безпосередньо проти страхової компанії – страховика особи, яка несе цивільну відповідальність.

(31) З метою отримання достатнього рівня захисту постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах, процедура «обґрунтованої пропозиції» повинна бути поширена на будь-який вид дорожньо-транспортної пригоди. Така ж процедура повинна також застосовуватись з відповідними змінами, коли дорожньо-транспортна пригода врегульовується системою національних страхових бюро.

(32) Згідно з частиною 2 статті 11, з урахуванням пункту (b) частини 1 статті 9 Регламенту Ради (ЄС) № 44/2001 від 22 грудня 2000 року про юрисдикцію та визнання і забезпечення виконання судових рішень у цивільних і господарських справах (¹), постраждала сторона може подати позов до страховика цивільної відповідальності у державі-члені, в якій постраждала сторона має постійне місце перебування.

(33) система бюро зелених карток забезпечує швидке врегулювання вимог у країні перебування постраждалої сторони, навіть якщо інша сторона знаходиться в іншій країні Європи.

(34) Сторони, постраждалі внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, на які поширюється сфера застосування цієї Директиви, що стались у державі іншій, ніж держава їх постійного перебування, повинні мати право подавати вимогу у державі-члені їх постійного перебування до представника з врегулювання вимог, призначеного у такій державі-члені страховим підприємством відповідальної сторони. Це рішення дозволить забезпечити розгляд питання про ушкодження, яких зазнала постраждала сторона за межами держави-члена свого постійного перебування, згідно з процедурами, відомими їй.

(35) Система представників з врегулювання вимог у державі-члені постійного перебування постраждалої сторони не впливає ані на матеріальне право, що застосовується в кожному окремому випадку, ані на питання юрисдикції.

(36) Існування права на подання позову постраждалою стороною безпосередньо проти страхового підприємства є логічним доповненням до призначення таких представників, і, більше того, воно покращує правове становище сторони, постраждалої внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, що сталась за межами держави-члена її постійного перебування.

(37) Необхідно встановити, що держава-член, в якій страховому підприємству надано дозвіл, вимагає від такого підприємства призначення представників з врегулювання вимог – резидентів іншої держави-члена або заснованих у такій державі-члені відносно вимог за результатами таких дорожньо-транспортних пригод, та вжиття відповідних заходів для врегулювання вимог від імені та за рахунок страхового підприємства, включаючи виплату компенсацій. Представники з врегулювання вимог повинні мати достатні повноваження з представлення страхового підприємства у відносинах з особами, що зазнали ушкоджень внаслідок таких дорожньо-транспортних пригод, а також з представлення страхового підприємства у відносинах з національними органами влади, включаючи, за необхідності, суди, в тому ступені, в якому це дозволяється правилами міжнародного приватного права щодо наділення юрисдикцією.

¹ OB L 12 від 16.01.2001 року, С. 1.

(38) Діяльність представника з врегулювання вимог не є достатньою з метою наділення юрисдикцією суди у державі-члені постраждалої сторони, якщо правила міжнародного приватного права про наділення юрисдикції цього не передбачають.

(39) Призначення представників, відповідальних за врегулювання вимог, повинно стати однією з умов для доступу до та ведення діяльності зі страхування, наведених у класі 10 пункту А Додатку до Першої Директиви Ради 73/239/ЄЕС від 24 липня 1973 року щодо узгодження законів, підзаконних та адміністративних положень стосовно започаткування та ведення діяльності з прямого страхування, іншого, ніж страхування життя ⁽¹⁾, окрім відповідальності перевізника. Таким чином, така умова повинна бути включена до єдиного офіційного дозволу, який видається органами влади держави-члена, в якій страхове підприємство засновує свій головний офіс, як вказано у Розділі II Директиви Ради 92/49/ЄЕС від 18 червня 1992 року щодо узгодження законів, підзаконних актів та адміністративних положень, які стосуються прямого страхування, іншого, ніж страхування життя, та про внесення змін до Директив 73/239/ЄЕС і 88/357/ЄЕС (третья Директива про страхування, іншого, ніж страхування життя) ⁽²⁾. Ця умова повинна також застосовуватись до страхових підприємств, головний офіс яких розташований за межами Співтовариства, які забезпечили видачу їм дозволу на започаткування діяльності зі страхування у державі-члені Співтовариства.

(40) Додатково до забезпечення наявності у страхових підприємств представників у державі постійного перебування постраждалої сторони, доцільним є гарантування спеціального права постраждалої сторони на належне врегулювання вимоги. Таким чином, необхідним є включення до національного законодавства відповідних дієвих та систематичних фінансових або еквівалентних адміністративних санкцій – таких. Як судова заборона, поєднана з адміністративними штрафами, регулярного звітування до наглядових органів, перевірок на місцях, публікацій у національних офіційних вісниках та в пресі, призупинення діяльності компанії (заборони укладення нових контрактів протягом певного періоду), призначення спеціального представника наглядових органів, відповідального за перевірку відповідності ведення діяльності законам про страхування, відкликання дозволу на цей вид діяльності, санкцій, що накладаються на директорів та управлінський персонал – у випадку, якщо страхове підприємство або його представник неспроможні виконати зобов'язання з пропонування компенсації протягом обґрунтованого періоду часу. Це не повинно перешкоджати застосуванню будь-якого іншого заходу, особливо згідно з законодавством, що застосовується в наглядових питаннях, який може вважатись доцільним. Водночас, умовою є відсутність суперечок між понесеною шкодою та ушкодженням та відповідальністю, таким чином, щоб страхове підприємство мало можливість зробити обґрунтовану пропозицію впродовж приписаного періоду часу. Обґрунтована пропозиція компенсації повинна бути подана у письмовій формі та повинні мастити причини, на підставі яких було оцінено зобов'язання та шкоду.

(14) Додатково до таких санкцій, доцільним є встановлення сплати відсотків на суму компенсації, запропонованої страховим підприємством або присудженої судом постраждалій стороні, коли пропозицію не було зроблено впродовж приписаного періоду. Якщо у державах-членах наявні правила щодо вимог сплати відсотків за прострочені платежі, таке положення може бути імплементоване шляхом посилання на такі правила.

(42) Сторони, які зазнали шкоди або ушкоджень внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, часто відчують ускладнення у встановленні назви страхового підприємства, що застрахувало цивільну відповідальність відносно використання автотранспортного засобу, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду.

(43) В інтересах таких постраждалих сторін держави-члени повинні встановити інформаційні центри для забезпечення швидкої доступності такої інформації про будь-яку дорожньо-транспортну пригоду з автотранспортним засобом. Такі інформаційні центри повинні також надати постраждалим сторонам отримати інформацію про представників з врегулювання вимог. Необхідним є співробітництво таких центрів та швидке реагування на інформаційні запити про представників з врегулювання вимог, подані центрами в інших державах-членах. Вбачається доцільним, щоб такі центри збирали інформацію про фактичну дату припинення страхового покриття, а не про завершення первісного терміну чинності полісу, якщо тривалість контракту продовжено з тієї причини, що його не було скасовано.

(44) Повинні бути встановлені спеціальні положення щодо автотранспортних засобів (наприклад, державних або військових автотранспортних засобів), на які поширюються виключення із зобов'язання страхування цивільної відповідальності.

(45) Постраждала сторона може мати законний інтерес у інформуванні неї про особу власника або звичайного водія або зареєстрованого утримувача автотранспортного засобу, наприклад, коли така сторона може отримати компенсацію лише від вказаних осіб, оскільки транспортний засіб не було належним чином застраховано або коли розмір шкоди перевищує суму страховки, при цьому така інформація також має надаватись.

(46) Окрема надавана інформація, як, наприклад, ім'я та адреса власника або звичайного водія автотранспортного засобу та номер страхового полісу або номери державної реєстрації автотранспортного засобу, становлять персональні дані в значенні Директиви 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист осіб відносно обробки персональних даних та про вільне пересування таких даних ⁽³⁾. Таким чином, обробка таких даних, що вимагається для цілей цієї Директиви, повинна відповідати національним заходам, вжитим відповідно до Директиви 95/46/ЄС. Ім'я та адреса звичайного водія повинні бути повідомлені тільки якщо національне законодавство дозволяє таке повідомлення.

¹ ОВ L 228 від 16.08.1973 року, С. 3.

² ОВ L 228 від 11.08.1992 року, С. 1.

³ ОВ L 281 від 23.11.1995 року, С. 31.

(47) З метою забезпечення отримання постраждалою стороною компенсації, на яку така сторона має право, необхідним є запровадження положень щодо можливості постраждалої сторони звернутись до компенсаційного органу, коли страхове підприємство виявилось неспроможним призначити представника або очевидно затягує час у врегулювання вимоги, або коли страхове підприємство не може бути ідентифіковане. Втручання компенсаційного органу повинно бути обмежене до нечастих окремих випадків, коли страхове підприємство виявилось неспроможним виконати свої обов'язки, не дивлячись на стримуючу дію потенційного накладання санкцій.

(48) Роль, яку відіграє компенсаційний орган, полягає у врегулюванні вимог по відношенню до будь-якої шкоди або ушкодження, понесеними постраждалою стороною, лише у випадках, які можуть бути об'єктивно визначені, і, таким чином, компенсаційний орган повинен обмежити його діяльність до перевірки подання пропозиції про компенсацію відповідно до встановлених граничних термінів та порядків, без будь-якої оцінки суті процесу.

(49) Юридичні особи (такі, як, наприклад, інші страхові підприємства або органи соціального страхування), які згідно з законом замінюють постраждалу сторону у її вимогах до особи, відповідальній за дорожньо-транспортну пригоду або до страхового підприємства такої особи не повинні мати право представляти відповідну вимогу до компенсаційного органу.

(50) Компенсаційний орган повинен мати право на суброгацію в тому ступені, в якому він виплатив компенсацію постраждалій стороні. З метою сприяння забезпеченню виконання вимоги компенсаційного органу до страхового підприємства, коли останнє виявилось неспроможним призначити представника з врегулювання вимог або очевидно затягує час врегулювання вимоги, орган, що надає компенсацію у державі постраждалої сторони повинен також користуватись автоматичним правом на відшкодування з суброгацією прав постраждалої сторони від імені відповідного органу у державі, в якій засновано страхове підприємство. Цей орган має найбільші можливості для подання позову проти страхового підприємства.

(51) Навіть якщо держави-члени можуть передбачити, що вимога до компенсаційного органу є додатковою, постраждала особа не повинна бути зобов'язана представляти свою вимогу до особи, відповідальної за дорожньо-транспортну пригоду до представлення її до компенсаційного органу. В такому випадку постраждала сторона повинна мати принаймні такі ж можливості, як і у випадку вимоги до гарантійного фонду.

(52) Може бути запроваджено систему, що функціонує шляхом угоди між компенсаційними органами, з визначенням їх функцій та зобов'язань та порядку відшкодування.

(53) Коли ідентифікувати страховика автотранспортного засобу неможливо, необхідно передбачити, що кінцевим боржником відносно шкоди, яка має бути відшкодована постраждалій стороні, є гарантійний фонд, створений для таких цілей, розташований у

державі-члені, в якій зазвичай перебуває незастрахований автотранспортний засіб, використання якого спричинило дорожньо-транспортну пригоду. У разі неможливості ідентифікації автотранспортного засобу, необхідно передбачити, що кінцевим боржником є гарантійний фонд, створений для таких цілей, розташований у державі-члені, в якій відбулась дорожньо-транспортна пригода.

(54) Ця Директива застосовується без шкоди зобов'язанням держав-членів щодо граничних термінів для транспортування у національне законодавство та застосування Директив, наведених у Частині В Додатку I,

УХВАЛИЛА ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

ГЛАВА I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Визначення

Для цілей цієї Директиви:

1. «автотранспортний засіб» означає будь-який автотранспортний засіб для пересування по землі, який приводиться до руху механічним зусиллям, але який не пересувається по залізничних рейках, а також будь-який причіп, причеплений або не причеплений;

2. «постраждала сторона» означає будь-яку особу, що має право на отримання компенсації відносно будь-якої шкоди або ушкодження, спричиненого автотранспортним засобом;

3. «національне страхове бюро» означає професійну організацію, утворену відповідно до Рекомендації № 5, прийнятої 25 січня 1949 року Підкомітетом з автодорожнього транспорту Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН, і яка об'єднує страхові підприємства, які в межах держави мають право проводити діяльність зі страхування цивільної відповідальності відносно автотранспортних засобів.

4. «територія, на якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб» означає:

(a) територію держави, номери державної реєстрації якої має автотранспортний засіб, незалежно від того, чи є такі номери постійними або тимчасовими; або

(b) у випадках, коли реєстрація типу автотранспортного засобу не є необхідною, але на автотранспортному засобі наявний страховий талон, або розпізнавальний знак, аналогічний номерам державної реєстрації, - територія держави, в якій видано страховий талон або знак; або

(c) у випадках, коли на певні типи автотранспортних засобів не є необхідними ані страховий талон, ані номери державної реєстрації, ані розпізнавальні знаки, - територія держави, у якій має місце постійного проживання особа, яка несе відповідальність за збереження автотранспортного засобу; або

(d) у випадках, коли на автотранспортному засобі відсутні будь-які номери державної реєстрації або наявні номери державної реєстрації, які не відповідають або більше не відповідають автотранспортному засобу, і причетні автотранспортного засобу, за участю якого сталась дорожньо-транспортна пригода, - територія держави, на якій сталась дорожньо-транспортна пригода для цілей врегулювання вимоги, як передбачено у першому абзаці пункту (а) статті 2 або у статті 10;

5. «зелена картка» означає міжнародне свідоцтво про страхування, видане від імені національного бюро відповідно до Рекомендації № 5, прийнятої 25 січня 1949 року Підкомітетом з автодорожнього транспорту Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН;

6. «страхове підприємство» означає підприємство, яке отримало свій офіційний дозвіл відповідно до статті 6 або частини 2 статті 23 Директиви 73/239/ЄЕС;

7. «установа» означає головний офіс, агентство або відділення страхового підприємства за визначенням пункту (с) статті 2 Другої Директиви Ради 88/357/ЄЕС від 22 червня 1988 року про координацію законів, підзаконних актів та адміністративних положень щодо прямого страхування, іншого, ніж страхування життя, та про встановлення положень щодо сприяння ефективному використанню свободи надання послуг ⁽¹⁾.

Стаття 2

Сфера застосування

Положення статей 4, 6, 7 та 8 застосовуються до автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на території однієї з держав-членів:

(а) після укладення угоди між національними страховими бюро на умовах, згідно з якими кожне національне бюро гарантує врегулювання, згідно з положеннями національного законодавства про обов'язкове страхування, вимог відносно дорожньо-транспортних пригод, що сталися на його території, спричинених застрахованими або незастрахованими автотранспортними засобами, які зазвичай перебувають на території іншої держави-члена;

(b) з дати, що встановлюється Комісією, після того, як вона, у тісному співробітництві з державами-членами упевнилась в укладенні такої угоди;

(с) на термін дії такої угоди.

Стаття 3

Обов'язкове страхування автотранспортних засобів

Відповідно до статті 5, кожна держава-член вживає всіх заходів, необхідних для забезпечення покриття страховкою

цивільної відповідальності відносно використання автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на її території.

Розмір покриття відповідальності та умови покриття встановлюються на основі заходів, зазначених у першій частині.

Кожна держава-член вживає заходів, необхідних для забезпечення покриття страховим контрактом:

(а) відповідно до чинного законодавства у інших державах-членах, - будь-яких шкоди або ушкоджень, спричинених на території таких держав;

(b) будь-якої шкоди або ушкодження, понесеного громадянами держав-членів протягом прямої подорожі між двома територіями, на яких застосовується Договір, якщо жодне національне страхове бюро не відповідальність за територію, що її перетинають; у такому випадку шкода або ушкодження покривається відповідно до чинного національного законодавства про обов'язкове страхування держави-члена, на території якої зазвичай перебуває автотранспортний засіб.

Страхування, зазначене у першій частині, обов'язково покриває як шкоду майну, так і особисті ушкодження.

Стаття 4

Перевірки страхування

Держави-члени утримуються від проведення перевірок страхування цивільної відповідальності відносно автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на території іншої держави-члена та відносно автотранспортних засобів, які в'їжджають на їх територію з території іншої держави-члена, що зазвичай перебувають на території третьої країни. Водночас, вони можуть проводити несистематичні перевірки страхування, за умови, що такі перевірки не є дискримінаційними та проводяться як частина контролю, не спрямованого виключено на перевірку страхування.

Стаття 5

Відступ від зобов'язання щодо обов'язкового страхування автотранспортних засобів

1. Держави-член може відступити від статті 3 по відношенню до окремих державних або приватних юридичних або фізичних осіб; перелік таких осіб складається відповідно державою та передається іншим державам-членам та Комісії.

Держави-член, що застосовує такий відступ, вживає заходів, необхідних для забезпечення виплати компенсації по відношенню до будь-якої шкоди або ушкодження, спричинених на її території та на території іншої держави-члена автотранспортними засобами, що належать таким особам.

¹ ОВ L 172 від 04.07.1988 року, С. 1.

Зокрема, вона призначає орган влади або установу у державі-члені, в якій були понесені шкода або ушкодження, відповідальними за виплату компенсації постраждалим сторонам відповідно до законодавства такої держави у випадках, в яких не застосовується пункт (а) статті 2.

Вона повідомляє Комісії перелік осіб, щодо яких обов'язкове страхування не є обов'язковим, та органів або установ, відповідальних за виплату компенсацій.

Комісія опубліковує такий перелік.

2. Будь-яка держава-член може застосувати відступ від статті 3 по відношенню до окремих типів автотранспортних засобів або окремих транспортних засобів, які мають спеціальні номери державної реєстрації; перелік таких типів або таких автотранспортних засобів складається відповідною державою та повідомляється іншим державам-членам та Комісії.

Будь-яка держава-член, що застосовує такий відступ, забезпечує таке ж саме поводження з транспортними засобами, зазначеними у першому абзаці, як і з транспортними засобами, для яких передбачене у статті 3 страхове зобов'язання не виконане.

Після цього гарантійний фонд держави-члена, в якій сталась дорожньо-транспортна пригода, направляє вимогу до гарантійного фонду держави-члена, в якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб.

Починаючи з 11 червня 2010 року держави-члени звітують перед Комісією про імплементацію та практичне застосування цієї частини.

Після вивчення таких звітів Комісія, за доцільності, подає пропозиції щодо внесення змін або скасування такого відступу.

Стаття 6

Національні страхові бюро

Кожна держава-член забезпечує, що, коли дорожньо-транспортна пригода сталась на її території за участі автотранспортного засобу, що зазвичай перебуває на території іншої держави-члена, національна страхове бюро, без шкоди зобов'язанням, зазначеним у пункті (а) статті 2, отримує інформацію:

(а) щодо території, на якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб, та про його реєстраційні відмітки, якщо такі є;

(б) в якомога більш можливному ступені, - інформацію щодо деталей страхування автотранспортного засобу, що зазвичай наводяться на зеленій картці, якою володіє особа, відповідальна за збереження автотранспортного засобу, в тому ступені, в якому такі деталі вимагаються державою-членом, на території якої зазвичай перебуває автотранспортний засіб.

Кожна держава-член також забезпечує, що бюро повідомляють інформацію, зазначену у пунктах (а) та (б) до національного страхового бюро держави, в якій зазвичай перебуває транспортний засіб, зазначений у першій частині.

ГЛАВА 2

ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ЗАЗВИЧАЙ ПЕРЕБУВАЮТЬ НА ТЕРИТОРІЇ ТРЕТІХ КРАЇН

Стаття 7

Національні заходи щодо автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на території третіх країн

Кожна держава-член вживає заходів, необхідних для забезпечення того, що автотранспортні засоби, які зазвичай перебувають на території третьої країни, та які в'їжджають на територію, на якій застосовується Договір, не використовуються на її території до часу покриття будь-якої шкоди або ушкодження, спричиненого таким автотранспортним засобом, відповідно до вимог законодавства різних держав-членів щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів, по всій території, на якій застосовується Договір.

Стаття 8

Документація щодо автотранспортних засобів, що зазвичай перебувають на території третіх країн

1. На кожний автотранспортний засіб, що зазвичай перебуває на території іншої країни, до його в'їзду на територію, на якій застосовується Договір, повинна бути видана чинна зелена картка або свідоцтво про страхування на кордоні, що засвідчує страхування автотранспортного засобу відповідно до статті 7.

Водночас, поводження з автотранспортними засобами, які зазвичай перебувають на території третьої країни, є таким самим, як і з автотранспортними засобами, що зазвичай перебувають у Співтоваристві, якщо національні страхові бюро усіх держав-членів індивідуально відповідно до положень свого національного законодавства про обов'язкове страхування, гарантують врегулювання вимог по відношенню до дорожньо-транспортних пригод, що сталися на її території, спричинених такими автотранспортними засобами.

2. Після запевнення, у тісному співробітництві з державами-членами, що зобов'язання, зазначені у другому абзаці частини 1, взято, Комісія визначає дату, з якої, та типи автотранспортних засобів, щодо яких держави-члени більше не вимагають представлення документів, зазначених у першому абзаці частини 1.

ГЛАВА 3

МІНІМАЛЬНІ СУМИ ПОКРИТТЯ ОБОВ'ЯЗКОВИМ СТРАХУВАННЯМ

Стаття 9

Мінімальні суми

1. Без шкоди будь-яким більш високим гарантіям, які можуть встановити держави-члени, кожна держава-член вимагає, щоб страхування, зазначене у статті 3, було обов'язковим принаймні відносно таких сум:

(а) у випадку особистого ушкодження, - мінімальна сума покриття у 1 000 000 євро на одного постраждалого або 5 000 000 євро на одну вимогу незалежно від кількості постраждалих;

(б) у випадку шкоди майну, - 1 000 000 євро на одну вимогу незалежно від кількості постраждалих.

За необхідності, держави-члени можуть встановити перехідний період, що може бути продовжений максимум до 11 червня 2012 року, протягом якого вони адаптують їх мінімальні суми покриття до сум, зазначених у першому абзаці.

Держави-члени, що встановлюють такий перехідний період, повідомляють про це Комісію та вказують тривалість такого перехідного періоду.

Водночас, не пізніше 11 грудня 2009 року держави-члени збільшують суми гарантій до принаймні половини рівнів, передбачених у першому абзаці.

2. Кожні п'ять років, починаючи з 11 червня 2005 року, або наприкінці будь-якого перехідного періоду, як зазначено у другому абзаці частини 1, суми, зазначені у вказаній частині, переглядаються відповідно до Європейського індексу споживчих цін (ЄІСЦ), встановленого Регламентом Ради (ЄС) № 2494/95.

Суми коригуються автоматично. Такі суми збільшуються на відсоток зміни, вказаний ЄІСЦ за відповідний період, тобто, за п'ять років, що передують перегляду, зазначеному у першому абзаці, та округлюються до множника у 10 000 євро.

Комісія повідомляє про скориговані суми Європейським Парламентом та Радою та забезпечує їх публікацію в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

ГЛАВА 4

КОМПЕНСАЦІЯ ЗА ШКОДУ, НАНЕСЕНУ НЕВИЗНАЧЕНИМ АВТОТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ АБО АВТОТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, ЩОДО ЯКОГО СТРАХОВЕ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНЕ У СТАТТІ 3, НЕ БУЛО ЗАДОВОЛЕНЕ

Стаття 10

Орган, відповідальний за компенсацію

1. Кожна держава-член встановлює або визначає орган, завданням якого є надання компенсації, принаймні до граничних значень страхового зобов'язання за шкоду майну або особисте ушкодження, спричинене невизначеним автотранспортним засобом або автотранспортним засобом, щодо якого страхове зобов'язання, зазначене у статті 3, не було задоволене.

Перший абзац застосовується без шкоди до права держав-членів вважати компенсацію органом як додаткову або не додаткову, та права встановлювати положення

для врегулювання вимог між органом та особою або особами, відповідальними за дорожньо-транспортну пригоду, та іншими страховиками або органами соціального страхування, від яких вимагається виплата компенсації постраждалим відносно тієї ж самої дорожньо-транспортної пригоди. Водночас, держави-члени не можуть дозволяти органу ставити виплати компенсацій в залежність від встановлення в будь-який спосіб постраждалою особою того, що відповідальна особа нездатна або відмовляється платити.

2. В будь-якому випадку постраждала особа може звернутись безпосередньо до органу, який, на основі інформації, наданої ним постраждалій особі за її запитом, зобов'язаний надати такій особі обґрунтовану відповідь щодо виплати будь-якої компенсації.

Водночас, держави-члени можуть звільнити від виплати компенсації такий орган по відношенню до осіб, які добровільно зайшли в автотранспортний засіб, що спричинив шкоду або ушкодження, коли такий орган може довести, що вони знали, що такий автотранспортний засіб не було застраховано.

3. Держави-члени можуть обмежити або звільнити від виплати компенсації орган у випадку нанесення невстановленим автотранспортним засобом шкоди майну.

Водночас, коли орган виплатив компенсацію за значне особисте ушкодження будь-якій постраждалій особі в тій же самій дорожньо-транспортній пригоді, в результаті якої невизначеним автотранспортним засобом було нанесено шкоду майну, держави-члени не можуть звільняти від виплат компенсації за шкоду майну на тій основі, що автотранспортний засіб невизначено. Тим не менш, держави-члени можуть передбачити франшизи у розмірі не більше 500 євро, яку несе постраждала особа, майну якої було завдано шкоди.

Умови, за яких особисті ушкодження повинні вважатись значними, визначаються відповідно до законодавства або адміністративних положень держави-члена, в якій сталась дорожньо-транспортна пригода. В цьому відношенні держави-члени можуть брати до уваги, серед іншого, чи потребувала постраждала особа амбулаторного лікування.

4. Кожна держава-член застосовує свої закони, підзаконні акти та адміністративні положення щодо виплати компенсації органом без шкоди будь-яким іншим практикам, які є більш сприятливими для постражданої особи.

Стаття 11

Суперечки

У випадку виникнення суперечки між органом, зазначеним у частині 1 статті 10, та страховиком цивільної відповідальності щодо того, хто саме з них має виплатити компенсацію постраждалій особі, держави-члени вживають заходів, необхідних для того, щоб одна з таких сторін була визначена як відповідальна у першій інстанції за невідкладну виплату компенсації постраждалій особі.

Остаточо вирішено, що іншій стороні повинна бути частково або повністю виплачена компенсація, при цьому така інша сторона відшкодовує відповідну частину, яку вона сплатила.

ГЛАВА 5

ОСОБЛИВІ КАТЕГОРІЇ ПОСТРАЖДАЛИХ, СТАТТІ ПРО ВИКЛЮЧЕННЯ, ОДНОРАЗОВА ВИПЛАТА ПРЕМІЇ, АВТОТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ВІДПРАВЛЕНІ З ОДНІЄЇ ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА ДО ІНШОЇ

Стаття 12

Особливі категорії постраждалих

1. Без шкоди другому абзацу частини 1 статті 13, страховка, зазначена у статті 3, покриває відповідальність за особисті ушкодження усіх пасажирів, інших, аніж водій, спричинених використанням автотранспортного засобу.

2. Члени сім'ї власника полісу, водія або іншої особи, які несуть відповідальність згідно з цивільним законодавством у випадку дорожньо-транспортної пригоди, та відповідальність яких покривається страховкою, зазначеною у статті 3, не виключається зі страхування по відношенню до їх особистих ушкоджень в силу таких відносин.

3. Страховка, зазначена у статті 3, покриває особисті ушкодження та шкоду майну, яких зазнали пішоходи, велосипедисти та інші користувачі доріг, які не є користувачами автотранспортних засобів, які внаслідок дорожньо-транспортної пригоди за участі автотранспортного засобу, мають право на отримання компенсації згідно з національним цивільним законодавством.

Ця стаття застосовується без шкоди цивільній відповідальності або сумі шкоди.

Стаття 13

Статті про виключення

1. Кожна держава-член вживає усіх заходів, необхідних для забезпечення того, що будь-які законні положення або будь-які договірні статті, що містяться в страховому полісі, виданому відповідно до статті 3, вважаються такими, що не мають сили по відношенню до вимог від третіх сторін, які є постраждалими особами у дорожньо-транспортній пригоді, коли такі законні положення або договірні статті виключають зі страховки використання або керування автотранспортним засобом:

(а) особами, які не мають явного або передбачуваного права на це;

(б) особами, які не мають ліцензії, що дозволяє ним керувати відповідним автотранспортним засобом;

(с) особами, які порушують законні технічні вимоги до стану та безпеки відповідного автотранспортного засобу.

Водночас, положення або статті, зазначені у пункті (а) першого абзацу, можуть бути застосовані до осіб, які добровільно увійшли до автотранспортного засобу, який спричинив шкоду або ушкодження, коли страховик може довести, що вони знали, що автотранспортний засіб було викрадено.

Держави-члени мають можливість – у випадку дорожньо-транспортних пригод, що сталися на їх території – не застосовувати положення першого абзацу, якщо та в тому ступені, в якому постраждала особа може отримати компенсацію за шкоду, понесену від органу соціального страхування.

2. У випадку автотранспортного засобу, викраденого або отриманого шляхом насильства, держави-члени можуть встановити, що орган, вказаний у частині 1 статті 10, має сплатити компенсацію замість страховика, на умовах, викладених у частині 1 цієї статті. Коли автотранспортний засіб зазвичай перебуває в іншій державі-члені, такий орган не може подавати вимогу до будь-якого органу у такій державі-члені.

Держави-члени, які, у випадку автотранспортних засобів, викрадених або отриманих шляхом насильства, передбачають, що орган, зазначений у частині 1 статті 10, має сплатити компенсацію, можуть встановити по відношенню до шкоди майну франшизи у не більше 250 євро, яку несе постраждала особа.

3. Держави-члени вживають заходів, необхідних для забезпечення того, що будь-які законні положення або будь-які договірні статті, що містяться в страховому полісі, які виключають пасажирів з такого покриття з тієї причини, що він знав або повинен був знати, що водій автотранспортного засобу перебував під дією алкоголю або будь-якої іншої інтоксикаційної речовини під час дорожньо-транспортної пригоди, вважаються такими, що не мають сили по відношенню до вимог таких пасажирів.

Стаття 14

Одноразова виплата премії

Держави-члени вживають заходів, необхідних для забезпечення, що усі обов'язкові поліси страхування цивільної відповідальності, що виникає в зв'язку з використанням автотранспортних засобів:

(а) покривають, на основі одноразової виплати премії та протягом усього терміну дії контракту, усі територію Співтовариства, включаючи будь-який період, протягом якого автотранспортний засіб залишається в іншій державі-члені протягом терміну дії контракту; та

(б) гарантує, на основі одноразової виплати премії, в кожній державі-члені, покриття, що вимагається її законом, або покриття, що вимагається законом держави-члена, в якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб, якщо таке покриття є більшим.

Стаття 15

Автотранспортні засоби, відправлені з однієї держави-члена до іншої

1. Шляхом відступу від другого підпункту пункту (d) статті 2 Директиви 88/357/ЄЕС, коли автотранспортний засіб відправляється з однієї держави-члена до іншої, то державою-членом, в якій розташовано ризик, вважається держава-член призначення, відразу ж після прийняття покупцем доставки, протягом періоду у 30 днів, навіть якщо автотранспортний засіб не було формально зареєстровано у державі-члені призначення.

2. У випадку, коли протягом періоду, зазначеного у частині 1 цієї статті, за участю автотранспортного засобу сталась дорожньо-транспортна пригода в той час як такий автотранспортний засіб не було застраховано, орган, зазначений у частині 1 статті 10 у державі-члені призначення несе відповідальність за виплату компенсації, передбаченій у статті 9.

ГЛАВА 6 ВИПИСКА, ФРАНШИЗА, ПРАВО НА БЕЗПОСЕРЕДНІЙ ПОЗОВ

Стаття 16

Виписка щодо вимог третьої сторони по страхуванню цивільної відповідальності

Держави-члени забезпечують, що власник полісу має право у будь-який час подати запит про отримання виписки щодо вимог третьої сторони по страхуванню цивільної відповідальності відносно автотранспортного засобу або засобів, на які поширюється страховий контракт, принаймні за попередні п'ять років контрактних відносин, або про відсутність таких вимог.

Страхове підприємство або орган, який може бути визначений державою-членом для проведення обов'язкового страхування або для надання таких виписок, надає власнику полісу таку виписку не пізніше ніж через 15 днів з дати подання запиту.

Стаття 17

Франшиза

Страхові підприємства не вимагають від будь-якої сторони, постраждалої в результаті дорожньо-транспортної пригоди, нести відповідальність за будь-яку франшизу в тому ступені, в якому це стосується страхування, зазначеного у статті 3.

Стаття 18

Право на безпосередній позов

Держави-члени забезпечують, що будь-яка сторона, постраждала в результаті дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої автотранспортним засобом, на який поширюється страхування, як зазначено у статті 3, має право на безпосередній позов до страхового підприємства, яке застрахувало особу, яка несе цивільну відповідальність.

ГЛАВА 7

ВРЕГУЛЮВАННЯ ВИМОГ, ЩО ВИНИКАЮТЬ В РЕЗУЛЬТАТІ БУДЬ-ЯКОЇ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ, СПРИЧИНЕНОЇ АВТОТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, НА ЯКИЙ ПОШИРЮЄТЬСЯ СТРАХОВКА, ЯК ЗАЗНАЧЕНО У СТАТТІ 3

Стаття 19

Порядок врегулювання вимог

Держави-члени встановлюють порядок, зазначений у статті 22, для врегулювання вимог, що виникають в результаті будь-якої дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої автотранспортним засобом, на який поширюється страховка, як зазначено у статті 3

У випадку вимог, які можуть бути врегульовані системою національних страхових бюро, передбаченою у статті 2, держави-члени встановлюють такий же порядок, як і у статті 22.

Для цілей застосування цього порядку, будь-яке посилання на страхове підприємство розуміється як посилання на національне страхове бюро.

Стаття 20

Спеціальні положення щодо компенсації особам, постраждалим у дорожньо-транспортній пригоді у державі-члені, іншій, ніж держава-член їх постійного перебування

1. Метою статей з 20 до 26 є встановлення спеціальних положень, що застосовуються до постраждалих осіб, які мають право на отримання компенсації відносно будь-якої шкоди або ушкодження, понесених в результаті дорожньо-транспортної пригоди, що сталась у державі-члені іншій, аніж держава-член постійного перебування постраждалої сторони, спричиненої використанням застрахованих автотранспортних засобів та які зазвичай перебувають у державі-члені.

Без шкоди законодавству третіх країн щодо цивільної відповідальності та міжнародному приватному праву, ці положення також застосовуються до постраждалих сторін, які є резидентами у державі-члені та мають право на отримання компенсації відносно будь-якої шкоди або ушкодження, понесених в результаті дорожньо-транспортної пригоди, що сталась у третій країні, національні страхові бюро яких приєдналися до системи зелених карток, в тому випадку, коли такі дорожньо-транспортні пригоди спричинені використанням автотранспортних засобів, застрахованих та таких, що зазвичай перебувають у державі-члені.

2. Статті 21 та 24 застосовуються лише у випадку дорожньо-транспортних пригод, спричинених використанням автотранспортного засобу:

(а) застрахованого за допомогою установи у державі-члені, іншій, аніж держава-член постійного перебування постраждалої сторони; та

(б) який зазвичай перебуває у державі-члені, іншій, аніж держава постійного перебування постраждалої сторони.

Стаття 21

Представник з врегулювання вимог

1. Кожна держава-член вживає всіх заходів, необхідних для забезпечення того, що усі страхові підприємства, які покривають ризик, класифікований у класі 10 пункту А Додатку до Директиви 73/239/ЄЕС, іншій, ніж відповідальність перевізника, призначають представника з врегулювання вимог в кожній державі-члені, іншій, ніж держава-член, в якій вони отримали свій офіційний дозвіл.

Представники з врегулювання вимог несуть відповідальність за розгляд та врегулювання вимог, що виникають в результаті дорожньо-транспортних пригод у випадках, зазначених у частині 1 статті 20.

Представники з врегулювання вимог мають місце постійного проживання (є резидентами) або засновані у державі-члені, в якій їх призначено.

2. Вибір представника з врегулювання вимог здійснюється на розсуд страхового підприємства.

Держави-члени не можуть обмежити цю свободу вибору.

3. Представник з врегулювання вимог може діяти для однієї або більше страхових підприємств.

4. Представник з врегулювання вимог, по відношенню до таких вимог, збирає усю інформацію, необхідною в зв'язку із врегулюванням вимог, та вживає заходів, необхідних для проведення переговорів з врегулювання вимог.

Вимога щодо призначення представника з врегулювання вимог не виключає права постраждалої сторони або її страхового підприємства подати позов безпосередньо до особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду або її страхового підприємства.

5. Представники з врегулювання вимог мають достатні повноваження для представлення страхового підприємства у відносинах з постраждалими сторонами у випадках, зазначених у частині 1 статті 20, та повністю задовольняти їх вимоги.

Вони повинні мати можливість вивчати обставини справ, викладені офіційною мовою (мовами) держави-члена постійного перебування постраждалої сторони.

6. Призначення представника з врегулювання вимог власне не означає відкриття відділення в значенні пункту (b) статті 1 Директиви 92/49/ЄЕС, а представник з врегулювання вимог не вважається установою в значенні пункту (c) статті 2 Директиви 88/357/ЄЕС або установою в значенні Регламенту (ЄС) № 44/2001.

Стаття 22

Порядок виплати компенсації

Держави-члени призводять до виникнення зобов'язання, підкріпленого відповідними, дієвими та систематичними фінансовими або еквівалентними санкціями, за яким впродовж трьох місяців з дати представлення постраждалою стороною своєї вимоги щодо виплати компенсації або безпосередньо до страхового підприємства особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, або до його представника з врегулювання вимог,

(a) страхове підприємство особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, або його представник з врегулювання вимог зобов'язані представити обґрунтовану пропозицію щодо компенсації у випадках, коли зобов'язання не оскаржено, а шкоду була виміряна кількісно; або

(b) страхове підприємство, до якого було направлено вимогу щодо компенсації, або його представник з врегулювання вимог повинні надати обґрунтовану відповідь відносно питань, наведених у вимозі, у випадках, коли зобов'язання відхилено або не було чітко встановлено або шкоду не було повністю виміряно.

Держави-члени ухвалюють положення для забезпечення того, що коли пропозицію не подано впродовж граничного тримісячного періоду, на суму компенсації, запропонованої страховим підприємством або присудженої судом постраждалій стороні, сплачується відсоток.

Інформаційні центри

1. З метою надання можливості постраждалій стороні добиватись виплати компенсації, кожна держава-член встановлює або визначає інформаційний центр, відповідальний за:

(a) ведення реєстру, що містить таку інформацію:

(i) номери державної реєстрації автотранспортних засобів, які зазвичай перебувають на території відповідної держави;

(ii) номери страхових полісів що поширюються на використання таких автотранспортних засобів відносно ризику, класифікованого у класі 10 пункту А Додатку до Директиви 73/239/ЄЕС, інших, ніж відповідальність перевізника, та, коли термін чинності полісу вичерпано, дату закінчення страхового покриття;

(iii) страхові підприємства, що покривають використання автотранспортних засобів відносно ризиків, класифікованих у класі 10 пункту А Додатку до Директиви 73/239/ЄЕС, інших, ніж відповідальність перевізника, та представники з врегулювання вимог, призначених такими страховими підприємствами відповідно до статті 21 цієї Директиви, назви яких повинні бути повідомлені інформаційному центру відповідно до частини 2 цієї статті;

(iv) перелік автотранспортних засобів, які у кожній державі-члені користуються відступами від зобов'язання покриттям страхуванням цивільної відповідальності відповідно до частин 1 та 2 статті 5;

(v) щодо автотранспортних засобів, зазначених у пункті (iv):

- назва органу або установи, призначених відповідно до третього абзацу частини 1 статті 5 як таких, що несуть відповідальність за виплату компенсацій постраждалим сторонам у випадках, коли порядок, встановлений у пункті (a) частини 2 статті 2, не застосовується, якщо автотранспортний засіб користується відступом, передбаченим у першому абзаці частини 1 статті 5,

- назва органу, що забезпечує покриття автотранспортного засобу у державі-члені, в якій він зазвичай перебуває, якщо такий автотранспортний засіб користується відступом. Передбаченим у частині 2 статті 5;

(b) або за координацію зведення та розповсюдження такої інформації; та

(c) надання допомоги особам, які мають право на виплату компенсації, отримати інформацію, зазначену у підпунктах з (i) до (v) пункту (a).

Інформація згідно з підпунктами (i), (iii) та (iii) пункту (a) повинна зберігатись протягом періоду у сім років з дати припинення реєстрації автотранспортного засобу або припинення дії страхового контракту.

2. Страхові підприємства, зазначені у підпункті (iii) пункту (a) частини 1 надають інформаційним центрам усіх держав-членів інформацію про назви та адреси представників з врегулювання вимог, призначених ними відповідно до статті 21 у кожній державі-члені.

3. Держави-члени забезпечують, що постраждала сторона протягом семи років з дня дорожньо-транспортної пригоди має право на невідкладне отримання від інформаційного центру держави-члена, в якій така особа перебуває постійно (резидентом якої вона є), держави-члена, в якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб або держави-члена, в якій сталась дорожньо-транспортна пригода, таку інформацію:

- (a) назва та адреса страхового підприємства;
- (b) номер страхового полісу; та
- (c) назва та адреса представника з врегулювання вимог страхового підприємства у державі, в якій постійно перебуває постраждала сторона (резидентом якої вона є).

Інформаційні центри співробітничать один з одним.

4. Інформаційний центр надає постраждалій стороні назву та адресу власника або звичайного водія або зареєстрованого утримувача автотранспортного засобу, якщо постраждала сторона має законний інтерес в отриманні цієї інформації. Для цілей застосування цього положення, інформаційний центр звертається, зокрема, до:

- (a) страхового підприємства; або
- (b) агентства з реєстрації автотранспортних засобів.

Якщо автотранспортний засіб користується відступом, передбаченим у першому абзаці частини 1 статті 5, інформаційний центр надає постраждалій стороні інформацію про назву органу або установи, призначеного відповідно до третього абзацу частини 1 статті 5 відповідальним за виплату компенсації постраждалим сторонам у випадках, коли порядок, встановлений у пункті (a) частини 2, не застосовується.

Якщо автотранспортний засіб користується відступом, передбаченим у частині 2 статті 5, інформаційний центр надає постраждалій стороні інформацію про назву та адресу органу, який забезпечує покриття автотранспортного засобу у країні, в якій такий автотранспортний засіб зазвичай перебуває.

5. Держави-члени забезпечують, без шкоди їх зобов'язанням згідно з частинами 1 та 4, що інформаційні центри

надають інформацію, вказану у цих частинах будь-якій стороні, за участю якої сталась дорожньо-транспортна пригода, спричинена автотранспортним засобом, якому забезпечується страхове покриття відповідно до статті 3.

б. Обробка персональних даних, отриманих в результаті застосування частин з 1 до 5, повинна проводитись відповідно до національних заходів, що вживаються відповідно до Директиви 95/46/ЄС.

Стаття 24

Органи з компенсації

1. Кожна держава-член встановлює або призначає орган з компенсації, відповідальний за надання компенсації постраждалим сторонам у випадках, зазначених у частині 1 статті 20.

Такі постраждалі сторони можуть представити вимогу до органу з компенсації у державі-члені свого постійного перебування (резидентами якої вони є):

(a) якщо впродовж трьох місяців з дати представлення постраждалою стороною до страхового підприємства, яке застрахувало автотранспортний засіб, використання якого спричинило дорожньо-транспортну пригоду, або його представника з врегулювання вимог, своєї вимоги щодо компенсації, таке страхове підприємство або його представник з врегулювання вимог не надали обґрунтованої відповіді відносно питань, наведених у вимозі; або

(b) коли страхове підприємство виявилось неспроможним призначити представника з врегулювання вимог у державі-члені, в якій постійно перебуває постраждала сторона (резидентом якої вона є) відповідно до частини 1 статті 20; у такому випадку постраждалі сторони не можуть представляти вимогу до органу з компенсації, якщо вони представили вимогу щодо компенсації безпосередньо до страхового підприємства, яке застрахувало автотранспортний засіб, використання якого спричинило дорожньо-транспортну пригоду, та якщо вони отримали обґрунтовану відповідь впродовж трьох місяців з дати представлення вимоги.

Водночас, постраждалі сторони не можуть представляти свою вимогу до органу з компенсації, якщо вони подали позов безпосередньо проти страхового підприємства.

Орган з компенсації не пізніше ніж через два місяці з дати подання постраждалою стороною своєї вимоги щодо компенсації вживає дій, але він припиняє свої дії, якщо страхове підприємство або його представник з врегулювання вимог згодом подає обґрунтовану відповідь на вимогу.

Орган з компенсації негайно повідомляє:

(a) страхове підприємство, яке застрахувало автотранспортний засіб, що спричинив дорожньо-транспортну пригоду, або його представника з врегулювання вимог;

(b) орган з компенсації у державі-члені, в який засновано страхове підприємство, яке видало поліс;

(с) якщо відомо, - особу, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду;

про те, що він отримав від постраждалої сторони вимогу і що він надасть відповідь на цю вимогу не пізніше ніж через два місяці з дати представлення такої вимоги.

Це положення застосовується без шкоди до права держав-членів вважати компенсацію таким органом додатковою або не додатковою, та права встановлювати положення для врегулювання вимог між таким органом та особою або особами, які спричинили дорожньо-транспортну пригоду та їх страховими підприємствами або органами соціального страхування, від яких вимагається надання компенсації постражданим особам відносно тієї ж самої дорожньо-транспортної пригоди. Водночас, держави-члени не можуть дозволяти органу ставити виплати компенсацій в залежність від виконання будь-яких інших умов. Ніж ті, що встановлені у цій Директиві, зокрема, встановлення в будь-який спосіб постражданою особою того, що відповідальна особа нездатна або відмовляється платити.

2. Орган з компенсації, який виплатив компенсацію постраждалій стороні у державі-члені, в якій така сторона постійно перебуває (резидентом якої вона є), має право вимагати відшкодування суми, виплаченої у вигляді компенсації, від органу з компенсації у державі-члені, в якій засновано страхове підприємство, яке видало поліс.

До постраждалої сторони переходять права останнього з названих органів відносно особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду або його страхового підприємства в тому ступені, в якому орган з компенсації у державі-члені постійного перебування постраждалої сторони (резидентом якої вона є) надав компенсацію за понесені шкоду або ушкодження.

Кожна держава-член зобов'язана визнавати такий перехід прав, як передбачено будь-якою іншою державою-членом.

3. Ця стаття набуває чинності:

(а) після укладення угоди між органами з компенсації, заснованими або визначеними державами-членами відносно їх функцій та зобов'язань та порядку відшкодування;

(б) з дати, що встановлюється Комісією, після того, як вона, у тісному співробітництві з державами-членами упевнилась в укладенні такої угоди.

Стаття 25

Компенсація

1. Якщо ідентифікувати автотранспортний засіб неможливо, або якщо протягом двох місяців з дня дорожньо-транспортної пригоди неможливо визначити страхове підприємство, постраждала сторона може звернутись за отриманням компенсації до органу з компенсації у державі-члені

вона постійно перебуває (резидентом якої вона є). Компенсація надається відповідно до положень статей 9 та 10. Після цього орган з компенсації подає вимогу, за умов, викладених у частині 2 статті 24:

(а) коли страхове підприємство не може бути визначене: до гарантійного фонду у державі-члені, в якій зазвичай перебуває автотранспортний засіб;

(б) у випадку не ідентифікованого автотранспортного засобу: до гарантійного фонду у державі-члені, в якій сталась дорожньо-транспортна пригода;

(с) у випадку автотранспортного засобу з третьою країною: до гарантійного фонду у державі-члені, в якій сталась дорожньо-транспортна пригода.

2. Ця стаття застосовується до дорожньо-транспортних пригод, спричинених автотранспортними засобами з третіх країн, на які поширюються статті 7 та 8.

Стаття 26

Центральний орган

Держави-члени вживають всіх заходів, необхідних для сприяння наданню постражданим особам, їх страховим підприємствам або їх юридичним представникам основних даних, необхідних для врегулювання вимог.

Такі основні дані, за доцільності, надаються в електронній формі в центральному сховищі в кожній державі-члені, та можуть бути отримані сторонами – учасниками дорожньо-транспортної пригоди за їх спеціальним запитом.

Стаття 27

Санкції

Держави-члени встановлюють санкції за порушення положень національного законодавства, які вони приймають для імплементації цієї Директиви, та вживають заходів, необхідних для забезпечення їх застосування. Санкції повинні бути ефективними, пропорційними та переконливими. Держави-члени якомога скоріше надають Комісії будь-які зміни та доповнення до положень, прийнятих відповідно до цієї статті.

ГЛАВА 8

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 28

Положення національного законодавства

1. Відповідно до Договору, держави-члени можуть зберігати або запроваджувати положення, які є більш сприятливими для постраждалих сторін, аніж положення, необхідні для дотримання цієї Директиви.

2. Держави-члени надають Комісії тексти основних положень національного законодавства, які вони ухвалюють у сфері, на яку поширюється ця Директива.

Стаття 29

Скасування

Цим скасовуються Директиви 72/166/ЄЕС, 84/5/ЄЕС, 90/232/ЄЕС, 2000/26/ЄС та 2005/14/ЄС, зі змінами, внесеними Директивами, перелік яких наведено у Частині А Додатку I, без шкоди зобов'язанням держав-членів щодо граничних термінів транспонування у національне законодавство та застосування Директив, перелік яких наведено у Частині В Додатку I.

Посилання на скасовані Директиви вважаються посиланнями на цю Директиву та тлумачаться відповідно до кореляційної таблиці, наведеної у Додатку II.

Стаття 30

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на 20-й день з дати її опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 31

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 16 вересня 2009 року.

За Європейський Парламент

Голова

J. BUZEK

За Раду

Голова

C. MALMSTRÖM

ДОДАТОК I

ЧАСТИНА А

Скасована Директива з переліком наступних змін до неї

(зазначена у статті 29)

Директива Ради 72/166/ЄЕС (ОБ L 103 від 02.05.1972 року, С. 1)	
Директива Ради 72/430/ЄЕС (ОБ L 291 від 28.12.1972 року, С. 162)	
Директива Ради 84/5/ЄЕС (ОБ L 8 від 11.01.1984 року, С. 17)	Лише стаття 4
Директива 2005/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОБ L 149 від 11.06.2005 року, С. 14)	Лише стаття 1
Директива Ради 84/5/ЄЕС (ОБ L 8 від 11.01.1984 року, С. 17)	
Пункт IX.F Додатку I до Акту при приєднання 1985 року (ОБ L 302 від 15.11.1985 року, С. 218)	
Директива Ради 90/232/ЄЕС (ОБ L 129 від 19.05.1990 року, С. 33)	Лише стаття 4
Директива 2005/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОБ L 149 від 11.06.2005 року, С. 14)	Лише стаття 2
Директива Ради 90/232/ЄЕС (ОБ L 129 від 19.05.1990 року, С. 33)	
Директива 2005/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОБ L 149 від 11.06.2005 року, С. 14)	Лише стаття 4
Директива 2000/26/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОБ L 181 від 20.07.2000 року, С. 65)	
Директива 2005/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОБ L 149 від 11.06.2005 року, С. 14)	Лише стаття 5
Директива 2005/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОБ L 149 від 11.06.2005 року, С. 14)	

ЧАСТИНА В

Перелік граничних термінів транспонування у національне законодавство та застосування

(зазначені у статті 29)

Директива	Граничний термін транспонування	Дата застосування
72/166/ЄЕС	31 грудня 1973 року	-
72/430/ЄЕС	-	1 січня 1973 року
84/5/ЄЕС	31 грудня 1987 року	31 грудня 1988 року
90/232/ЄЕС	31 грудня 1992 року	-
2000/26/ЄС	19 липня 2002 року	19 січня 2003 року
2005/14/ЄС	11 червня 2007 року	-

ДОДАТОК II

КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Директива 72/166/ЄЕС	Директива 84/5/ЄЕС	Директива 90/232/ЄЕС	Директива 2000/26/ЄС	Ця Директива
Пункти з (1) до (3) статті 1				Пункти з (1) до (3) статті 1
Перший абзац пункту 4 статті 1				Підпункт (а) пункту 4 статті 1
Другий абзац пункту (4) статті 1				Підпункт (b) пункту 4 статті 1
Третій абзац пункту (4) статті 1				Підпункт (c) пункту 4 статті 1
Четвертий абзац пункту (4) статті 1				Підпункт (d) пункту 4 статті 1
Пункт (5) статті 1				Пункт (5) статті 1
Частина 1 статті 2				Стаття 4
Вступні положення частини 2 статті 2,				Вступні положення статті 2
Перший абзац частини 2 статті 2				Пункт (а) статті 2
Другий абзац частини 2 статті 2				Пункт (b) статті 2
Третій абзац частини 2 статті 2				Пункт (c) статті 2
Перше речення частини 1 статті 3				Перший абзац статті 3
Друге речення частини 1 статті 3				Другий абзац статті 3
Вступні положення частини 2 статті 3				Вступні положення третього абзацу статті 3
Перший абзац частини 2 статті 3				Пункт (а) третього абзацу статті 3
Другий абзац частини 2 статті 3				Пункт (b) третього абзацу статті 3
Вступні положення статті 4				Перший абзац частини 1 статті 5
Перший підпункт пункту (а) статті 4				Перший абзац частини 1 статті 5
Перше речення другого підпункту пункту (а) статті 4				Другий абзац частини 1 статті 5
Друге речення другого підпункту пункту (а) статті 4				Третій абзац частини 1 статті 5
Третє речення другого підпункту пункту (а) статті 4				Четвертий абзац частини 1 статті 5
Четверте речення другого підпункту пункту (а) статті 4				П'ятий абзац частини 1 статті 5
Перший підпункт пункту (b) статті 4				Перший абзац частини 2 статті 5
Перше речення другого підпункту				Другий абзац частини 2 статті 5

пункту (b) статті 4

|

|

|

|

Директива 72/166/ЄЕС	Директива 84/5/ЄЕС	Директива 90/232/ЄЕС	Директива 2000/26/ЄС	Ця Директива
Друге речення другого підпункту пункту (b) статті 4				Третій абзац частини 2 статті 5
Перше речення третього підпункту пункту (b) статті 4				Четвертий абзац частини 2 статті 5
Друге речення третього підпункту пункту (b) статті 4				П'ятий абзац частини 2 статті 5
Вступні положення статті 5				Вступні положення першого абзацу статті 6
Перший абзац статті 5				Пункт (а) першої частини статті 6
Другий абзац статті 5				Пункт (b) першої частини статті 6
Прикінцеві положення статті 5				Друга частина статті 6
Стаття 6				Стаття 7
Частина 1 статті 7				Перший абзац частини 1 статті 8
Частина 2 статті 7				Другий абзац частини 1 статті 8
Частина 3 статті 7				Частина 2 статті 8
Стаття 8				-
	Частина 1 статті 1			Четвертий абзац статті 3
	Частина 2 статті 1			Частина 1 статті 9
	Частина 3 статті 1			Частина 2 статті 9
	Частина 1 статті 4			Частина 1 статті 10
	Частина 1 статті 5			Частина 2 статті 10
	Частина 1 статті 6			Частина 3 статті 10
	Частина 1 статті 7			Частина 4 статті 10
	Вступні положення першого пункту частини 1 статті 2			Вступні положення першого абзацу частини 1 статті 13
	Перший абзац частини 1 статті 2			Пункт (а) першого абзацу частини 1 статті 13
	Другий абзац частини 1 статті 2			Пункт (b) першого абзацу частини 1 статті 13
	Третій абзац частини 1 статті 2			Пункт (c) першого абзацу частини 1 статті 13
	Прикінцеві положення першого абзацу частини 1 статті 2			Вступні положення першого абзацу частини 1 статті 13
	Другий та третій абзаци частини 1 статті 2			Другий та третій абзаци частини 1 статті 13
	Частина 2 статті 2			Частина 2 статті 13
	Стаття 3			Частина 2 статті 12

Стаття 4				-
Стаття 5				-

Директива 72/166/ЄЕС	Директива 84/5/ЄЕС	Директива 90/232/ЄЕС	Директива 2000/26/ЄС	Ця Директива
	Стаття 6	<p>Перший абзац статті 1</p> <p>Другий абзац статті 1</p> <p>Третій абзац статті 1</p> <p>Перше речення статті 1а</p> <p>Друге речення статті 1а</p> <p>Вступні положення статті 2</p> <p>Перший абзац статті 2</p> <p>Другий абзац статті 2</p> <p>Стаття 3</p> <p>Стаття 4</p> <p>Стаття 4а</p> <p>Перше речення статті 4б</p> <p>Друге речення статті 4б</p> <p>Стаття 4с</p> <p>Стаття 4d</p> <p>Перший абзац статті 4е</p> <p>Перше речення другого абзацу статті 4е</p> <p>Друге речення другого абзацу статті 4е</p> <p>Частина 1 статті 5</p> <p>Частина 2 статті 5</p> <p>Стаття 6</p>	<p>Стаття 3</p> <p>Частина 1 статті 1</p> <p>Частина 1 статті 2</p> <p>Частина 1 статті 3</p> <p>Вступні положення статті 2</p> <p>Пункт (а) статті 2</p> <p>Пункт (б) статті 2</p> <p>Пункти (с), (d) та (е) статті 2</p> <p>Перше речення частини 1 статті 4</p>	<p>-</p> <p>Частина 1 статті 12</p> <p>Частина 1 статті 13</p> <p>-</p> <p>Перший абзац частини 3 статті 12</p> <p>Другий абзац частини 3 статті 12</p> <p>Вступні положення статті 14</p> <p>Пункт (а) статті 14</p> <p>Пункт (б) статті 14</p> <p>-</p> <p>Стаття 11</p> <p>Стаття 15</p> <p>Перший абзац статті 16</p> <p>Другий абзац статті 16</p> <p>Стаття 17</p> <p>Стаття 18</p> <p>Перший абзац статті 19</p> <p>Другий абзац статті 19</p> <p>Третій абзац статті 19</p> <p>Частина 5 статті 23</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Частина 1 статті 20</p> <p>Частина 2 статті 20</p> <p>Частина 2 статті 25</p> <p>-</p> <p>Пункт (6) статті 1</p> <p>Пункт (7) статті 1</p> <p>-</p> <p>Перший абзац частини 1 статті 21</p>

| |

| Друге речення | Другий абзац
частини 1 статті 4 | частини 1 статті 21

Директива 72/166/ЄЕС	Директива 84/5/ЄЕС	Директива 90/232/ЄЕС	Директива 2000/26/ЄС	Ця Директива
			Третє речення частини 1 статті 4	Третій абзац частини 1 статті 21
			Перше речення частини 2 статті 4	Перший абзац частини 2 статті 21
			Друге речення частини 2 статті 4	Другий абзац частини 2 статті 21
			Частина 3 статті 4	Частина 3 статті 21
			Перше речення частини 4 статті 4	Перший абзац частини 4 статті 21
			Друге речення частини 4 статті 4	Другий абзац частини 4 статті 21
			Перше речення частини 5 статті 4	Перший абзац частини 5 статті 21
			Друге речення частини 5 статті 4	Другий абзац частини 5 статті 21
			Частина 6 статті 4	Стаття 22
			Частина 7 статті 4	-
			Частина 8 статті 4	Частина 6 статті 21
			Вступні положення першого абзацу частини 1 статті 5	Вступні положення першого абзацу частини 1 статті 23
			Вступні положення пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Вступні положення пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Підпункт (1) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Підпункт (і) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Підпункт (2) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Підпункт (ii) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Підпункт (3) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Підпункт (iii) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Підпункт (4) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Підпункт (iv) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Вступні положення підпункту (5) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Вступні положення підпункту (v) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Літера (і) підпункту (5) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Перший абзац підпункту (v) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Літера (ii) підпункту (5) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 5	Другий абзац підпункту (v) пункту (а) першого абзацу частини 1 статті 23
			Другий абзац частини 1 статті 5	Другий абзац частини 1 статті 23
			Частини 2, 3 та 4 статті 5	Частини 2, 3 та 4 статті 23
			Частина 5 статті 5	Частина 6 статті 23
			Частина 1 статті 6	Частина 1 статті 24
			Перший абзац частини 2 статті 6	Перший абзац частини 2 статті 24

Директива 72/166/ЄЕС	Директива 84/5/ЄЕС	Директива 90/232/ЄЕС	Директива 2000/26/ЄС	Ця Директива
Стаття 9	Стаття 7	Стаття 7	Перше речення другого абзацу частини 2 статті 6 Друге речення другого абзацу частини 2 статті 6 Перший абзац частини 3 статті 6 Другий абзац частини 3 статті 6 Стаття 6а Вступні положення статті 7 Пункт (а) статті 7 Пункт (b) статті 7 Пункт (c) статті 7 Стаття 8 Стаття 9 Частини з 1 до 3 статті 10 Частина 4 статті 10 Частина 5 статті 10 Стаття 11 Стаття 12 Стаття 13	Другий абзац частини 2 статті 24 Третій абзац частини 2 статті 24 Частина 3 статті 24 - Стаття 26 Вступні положення частини 1 статті 25 Пункт (а) частини 1 статті 25 Пункт (b) частини 1 статті 25 Пункт (c) частини 1 статті 25 - - - Частина 1 статті 28 Частина 2 статті 28 Стаття 29 Стаття 30 Стаття 27 Стаття 31 Додаток I Додаток II