

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

29 червня 2021 р.

07.10.2009

UA

Офіційний вісник Європейського Союзу

L 263/11

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/103/ЄС

від 16 вересня 2009 року

**про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних
транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої
відповідальності**

(кодифікована версія)

(Текст стосується ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 95(1),

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

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

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору ⁽²⁾,

Оскільки:

(1) До Директиви Ради 72/166/ЄЕС від 24 квітня 1972 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та щодо забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності ⁽³⁾, Другої Директиви Ради 84/5/ЄЕС від 30 грудня 1983 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів ⁽⁴⁾, Третьої Директиви Ради 90/232/ЄЕС від 14 травня 1990 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів ⁽⁵⁾ та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2000/26/ЄС від 16 травня 2000 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів (Четверта Директива про автострахування) ⁽⁶⁾ неодноразово вносили суттєві зміни ⁽⁷⁾. З міркувань ясності та раціональності вказані чотири директиви потрібно кодифікувати разом із Директивою Європейського Парламенту і Ради 2005/14/ЄС від 11 травня 2005 року про внесення змін

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/103/ЄС**від 16 вересня 2009 року****про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності****(кодифікована версія)****(Текст стосується ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 95(1),

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору ⁽²⁾,

Оскільки:

- (1) До Директиви Ради 72/166/ЄЕС від 24 квітня 1972 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів та щодо забезпечення виконання обов'язку щодо страхування такої відповідальності ⁽³⁾, Другої Директиви Ради 84/5/ЄЕС від 30 грудня 1983 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів ⁽⁴⁾, Третьої Директиви Ради 90/232/ЄЕС від 14 травня 1990 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів ⁽⁵⁾ та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2000/26/ЄС від 16 травня 2000 року про наближення законів держав-членів щодо страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів (Четверта Директива про автострахування) ⁽⁶⁾ неодноразово вносили суттєві зміни ⁽⁷⁾. З міркувань ясності та раціональності вказані чотири директиви потрібно кодифікувати разом із Директивою Європейського Парламенту і Ради 2005/14/ЄС 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 Європейського Парламенту і Ради 2000/26/ЄС про страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів ⁽⁸⁾.
- (2) Страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів (автострахування) особливо важливе для європейських громадян, які є власниками полісів або потерпілими в дорожньо-транспортних пригодах. Також особливу увагу цьому виду страхування приділяють страхові компанії, оскільки таке страхування становить важливу частину страхового бізнесу у Співтоваристві, не пов'язаного зі страхуванням життя. Автострахування також впливає на вільний рух осіб і транспортних засобів. Таким чином, однією з основних цілей заходів Співтовариства у сфері фінансових послуг має бути зміцнення та консолідація внутрішнього ринку автострахування.
- (3) Кожна держава-член повинна вжити всіх належних заходів для забезпечення страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням транспортних засобів, які переважно використовують на її території. Обсяг застрахованої відповідальності та умови страхування повинні визначати на основі таких заходів.
- (4) Для уникнення будь-якого можливого неправильного тлумачення цієї Директиви та полегшення страхування транспортних засобів із тимчасовими номерними знаками визначення території, на

якій переважно використовують транспортні засоби, має охоплювати територію держави, в якій видано номерний знак транспортного засобу, незалежно від того, чи є такий номерний знак постійним або тимчасовим.

- (5) Для дотримання загального критерію, згідно з яким номерний знак повинен визначати територію переважного використання транспортного засобу, потрібно встановити спеціальне правило щодо дорожньо-транспортних пригод, спричинених транспортними засобами без номерних знаків або з номерними знаками, які не відповідають або більше не відповідають такому транспортному засобу. У такому випадку та виключно з метою врегулювання вимоги територією переважного використання транспортного засобу потрібно вважати територію, на якій сталася дорожньо-транспортна пригода.
- (6) Заборону виконання систематичних перевірок наявності автострахування потрібно застосовувати до транспортних засобів, які переважно використовують на території іншої держави-члена, а також до транспортних засобів, які переважно використовують на території третьої країни, але в'їжджають із території іншої держави-члена. Можуть бути дозволені лише несистематичні перевірки, які не є дискримінаційними і які виконують у рамках здійснення контролю, не спрямованого виключно на перевірку наявності страхування.
- (7) Перевірки «зелених карток» на транспортні засоби, які переважно використовують у державі-члені та які в'їжджають на територію іншої держави-члена, можуть бути скасовані шляхом укладення договору між національними страховими бюро, згідно з яким кожне національне страхове бюро гарантуватиме виплату компенсації відповідно до положень національного права за будь-які збиток або ушкодження, які надають право на одержання компенсації та які були завдані на її території одним із таких застрахованих або незастрахованих транспортних засобів.
- (8) Такий гарантійний договір передбачає, що страхування поширюється на всі транспортні засоби Співтовариства, які пересуваються в межах території Співтовариства. Таким чином, національне право кожної держави-члена має передбачати обов'язкове страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням транспортних засобів, причому таке страхування повинне бути дійсним на всій території Співтовариства.
- (9) Система, передбачена в цій Директиві, може бути поширена на транспортні засоби, які переважно використовують на території будь-якої третьої країни, з якою національне бюро держави-члена уклало подібний договір.
- (10) Кожній державі-члену потрібно мати можливість відступати від загального обов'язку забезпечення обов'язкового страхування у випадку з транспортними засобами, які належать певним фізичним особам або публічним чи приватним юридичним особам. Держава-член, яка застосовує такий відступ, має призначити орган, відповідальний за виплату компенсацій за шкоду, завдану такими транспортними засобами потерпілим у дорожньо-транспортній пригоді, яка сталася в іншій державі-члені. Потрібно вжити заходів для забезпечення виплати належної компенсації не тільки потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених такими транспортними засобами за кордоном, але й потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, які сталися в державі-члені, у якій переважно використовують транспортний засіб, незалежно від того, чи є вони резидентами цієї держави. Крім того, держави-члени мають забезпечити надання Комісії для публікації переліку осіб, звільнених від обов'язку страхування, та органів, відповідальних за виплату компенсацій потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених такими транспортними засобами.
- (11) Кожній державі-члену потрібно мати можливість відступати від загального обов'язку забезпечення обов'язкового страхування у випадку з певними типами транспортних засобів або певними транспортними засобами зі спеціальним номерним знаком. У такому випадку іншим державам-членам дозволено вимагати при в'їзді на їхню територію наявності дійсної «зеленої картки» або договору страхування, який укладають на кордоні, для забезпечення виплати компенсацій потерпілим у будь-якій дорожньо-транспортній пригоді, яку можуть спричинити такі транспортні засоби на їхній території. Однак, оскільки скасування прикордонного контролю в межах

Співтовариства означає, що забезпечити наявність страхування транспортних засобів, які перетинають кордони, неможливо, виплата компенсацій потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, які сталися за кордоном, не може бути гарантована. Також потрібно вжити заходів для забезпечення виплати належної компенсації потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених такими транспортними засобами не лише за кордоном, але й у державі-члені, в якій переважно використовують транспортний засіб. Для цього держави-члени мають забезпечити таке саме поводження з потерпілими в дорожньо-транспортних пригодах, спричинених такими транспортними засобами, як і з потерпілими в дорожньо-транспортних пригодах, спричинених незастрахованими транспортними засобами. Фактично компенсацію потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених незастрахованими транспортними засобами, має виплачувати орган, відповідальний за виплату компенсацій, держави-члена, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода. Якщо виплати здійснюються потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених транспортними засобами, до яких застосовний відступ, орган, відповідальний за виплату компенсацій, має висунути вимогу до органу держави-члена, в якій переважно використовують транспортний засіб. Після закінчення певного періоду, який дає змогу запровадити та забезпечити можливість застосування такого відступу, а також із урахуванням отриманих висновків, Комісія у відповідних випадках має подати пропозиції щодо їх заміни або скасування.

- (12) Обов'язок держав-членів гарантувати страхування принаймні в межах певної мінімальної страхової суми становить важливий елемент забезпечення захисту потерпілих. Мінімальну страхову суму за шкоду для здоров'я потрібно розраховувати таким чином, щоб забезпечити повну та справедливую компенсацію усім потерпілим, які зазнали тяжких ушкоджень, враховуючи при цьому низьку частоту дорожньо-транспортних пригод за участі декількох потерпілих та невелику кількість дорожньо-транспортних пригод, у яких декілька потерпілих зазнають тяжких ушкоджень у результаті однієї і тієї самої події. Потрібно передбачити мінімальну страхову суму на одного потерпілого або на одну вимогу. Для сприяння запровадженню таких мінімальних страхових сум потрібно встановити перехідний період. Однак потрібно передбачити можливість встановлення періоду, коротшого за перехідний період, за який держави-члени мають збільшити ці страхові суми принаймні до половини від передбачених рівнів.
- (13) Щоб уникнути зниження рівнів мінімальних страхових сум у подальшому, потрібно передбачити періодичний перегляд із використанням європейського індексу споживчих цін (ЄІСЦ), який публікує Євростат, як передбачено Регламентом Ради (ЄС) № 2494/95 від 23 жовтня 1995 року про гармонізовані індекси споживчих цін ⁽⁹⁾. Також потрібно ухвалити положення, що врегулюють порядок такого перегляду.
- (14) Необхідно передбачити орган, який гарантуватиме, що потерпілий не залишиться без компенсації у випадках, коли транспортний засіб, який спричинив дорожньо-транспортну пригоду, не застрахований або не встановлений. Важливо передбачити, щоб потерпілий у такій дорожньо-транспортній пригоді мав можливість звернутися безпосередньо до такого органу як до першого контактного пункту. Однак державам-членам має бути надано можливість застосовувати певні обмежені винятки щодо виплати компенсації таким органом та передбачати можливість обмеження суми або відмови у виплаті компенсації за шкоду майну, спричинену невстановленим транспортним засобом, із огляду на безпеку шахрайства.
- (15) В інтересах потерпілих обмежити дію окремих винятків відносинами між страховиком та особою, відповідальною за дорожньо-транспортну пригоду. Однак у випадку викрадення транспортного засобу або заволодіння ним із застосуванням сили держави-члени можуть визначити, що компенсація буде виплачена зазначеним вище органом.
- (16) Для зменшення фінансового навантаження на такий орган держави-члени можуть передбачити застосування окремих франшиз, коли орган виплачує компенсацію за шкоду майну, завдану незастрахованими транспортними засобами, або, залежно від випадку, транспортними засобами, які було викрадено або якими заволоділи із застосуванням сили.
- (17) Можливість обмеження або невиплати законної компенсації потерпілим на підставі того, що

транспортний засіб не встановлено, не потрібно застосовувати, якщо орган виплатив компенсацію за значну шкоду для здоров'я будь-якому потерпілому у дорожньо-транспортній пригоді, в якій було завдано шкоди майну. Держави-члени можуть передбачити покладення франшизи у межах розмірів, передбачених цією Директивою, на потерпілих, чиєму майну було завдано шкоди. Умови, за яких шкоду для здоров'я слід вважати значною, потрібно визначати відповідно до національних законодавства або адміністративних положень держави-члена, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода. При встановленні таких умов держави-члени можуть брати до уваги, між іншим, чи потребував потерпілий стаціонарного лікування у зв'язку з ушкодженням.

- (18) У випадку дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої незастрахованим транспортним засобом, орган, який виплачує компенсації потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, спричинених незастрахованими або невстановленими транспортними засобами, має кращу позицію, ніж потерпілий, для подання позову проти відповідальної сторони. Таким чином, потрібно передбачити, що такий орган не може вимагати від потерпілого, якщо такому потерпілому має бути виплачена компенсація, встановити, що відповідальна сторона не спроможна або відмовляється зробити виплату.
- (19) У разі виникнення спору між зазначеним вище органом і страховиком цивільної відповідальності щодо того, хто з них має виплатити компенсацію потерпілому в дорожньо-транспортній пригоді, для уникнення затримки із виплатою компенсації потерпілому держави-члени мають забезпечити визначення однієї з цих сторін відповідальною у першій інстанції за виплату компенсації до ухвалення рішення по суті спору.
- (20) Потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах за участі моторних транспортних засобів потрібно гарантувати порівнянне поводження незалежно від того, в якому місці в межах Співтовариства сталася дорожньо-транспортна пригода.
- (21) Членам сім'ї власника полісу, водію або будь-якій іншій відповідальній особі у будь-якому випадку потрібно забезпечувати захист у зв'язку із завданою їм шкодою для здоров'я, порівнянний із захистом інших третіх осіб.
- (22) Шкоду для здоров'я та шкоду майну, яких зазнали пішоходи, велосипедисти та інші учасники дорожнього руху, які не є користувачами моторних транспортних засобів та які зазвичай є найслабшою стороною у дорожньо-транспортній пригоді, потрібно покривати за рахунок обов'язкового страхування транспортного засобу, за участі якого сталася дорожньо-транспортна пригода, якщо такі учасники дорожнього руху мають право на одержання компенсації згідно з національним цивільним правом. Це положення не обмежує питання про цивільну відповідальність або про розмір відшкодування шкоди у кожній окремій дорожньо-транспортній пригоді згідно з національним законодавством.
- (23) Охоплення страхуванням будь-якого пасажира транспортного засобу є головним досягненням чинного законодавства. Ця ціль може опинитися під загрозою, якщо національне законодавство або будь-яка договірна умова, яка міститься у страховому полісі, виключає зі сфери дії страхування пасажирів через те, що вони знали або повинні були знати про те, що водій транспортного засобу перебував у стані алкогольного або іншого сп'яніння на момент дорожньо-транспортної пригоди. Зазвичай пасажир не здатен належним чином оцінити рівень сп'яніння водія. Досягненню цілі із заохочення осіб уникати керування транспортними засобами у стані будь-якого виду сп'яніння не сприяє звуження сфери дії страхування за рахунок пасажирів, які є потерпілими у дорожньо-транспортних пригодах. Страхування пасажирів у рамках обов'язкового страхування моторних транспортних засобів не обмежує ані будь-якої відповідальності, яка може в них виникнути відповідно до застосовного національного законодавства, ані розміру відшкодування шкоди в конкретній дорожньо-транспортній пригоді.
- (24) Усі поліси обов'язкового страхування моторних транспортних засобів мають охоплювати всю територію Співтовариства.
- (25) Деякі страхові компанії включають до страхових полісів положення про скасування договору у

випадках, коли транспортний засіб перебуває за межами держави-члена, в якій він зареєстрований, довше встановленого періоду. Ця практика не відповідає принципу, встановленому в цій Директиві, відповідно до якого обов'язкове страхування моторних транспортних засобів має охоплювати, на основі одноразового страхового платежу, всю територію Співтовариства. Таким чином, має бути визначено, що страхування лишається чинним протягом усього терміну дії договору незалежно від того, чи перебуває транспортний засіб в іншій державі-члені протягом певного періоду, без обмеження обов'язків згідно з національним законодавством держав-членів щодо реєстрації транспортних засобів.

- (26) В інтересах застрахованої сторони кожен страховий поліс має гарантувати, на основі одноразового страхового платежу, в кожній державі-члені покриття, якого вимагає її право, або покриття, якого вимагається право держави-члена, в якій переважно використовують транспортний засіб, якщо таке покриття є ширшим.
- (27) Потрібно вжити заходів для полегшення оформлення страхування транспортних засобів, імпортованих із однієї держави-члена в іншу, навіть якщо транспортний засіб ще не зареєстровано в державі-члені призначення. Потрібно передбачили можливість тимчасового відступу від загального правила, яке визначає державу-члена, в якій виникає ризик. Протягом 30-денного періоду із дати доставки, надання або відправлення транспортного засобу покупцеві державу-члена, яка є державною призначення, потрібно вважати державою-членом, в якій виникає ризик.
- (28) Будь-яка особа, яка бажає укласти новий договір страхування моторного транспортного засобу з іншим страховиком, має бути здатною обґрунтувати свої дорожньо-транспортні пригоди та вимоги за попереднім договором. Власнику полісу має бути забезпечено право в будь-який час подати запит про отримання інформаційного документа про вимоги стосовно транспортного засобу або транспортних засобів, на які поширюється договір страхування, за період принаймні п'ять років до виникнення договірних відносин, або про відсутність таких вимог. Страхова компанія або будь-який орган, який може бути призначений державою-членом для забезпечення обов'язкового страхування або для надання таких інформаційних документів, мають надати власнику полісу такий інформаційний документ протягом 15 днів із дати запиту.
- (29) Для належного захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах за участі моторних транспортних засобів держави-члени не мають дозволяти страховим компаніям розраховувати на покриття франшизи потерпілим.
- (30) Право на покликання на договір страхування та висування вимоги безпосередньо до страхової компанії є дуже важливим для захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах за участі моторних транспортних засобів. Для сприяння ефективному та оперативному задоволенню вимог та уникнення, за можливості, витратних судових проваджень, для потерпілих у будь-яких дорожньо-транспортних пригодах за участі моторних транспортних засобів має бути передбачене право подати позов безпосередньо проти страхової компанії, яка застрахувала особу, що несе цивільну відповідальність.
- (31) Для забезпечення достатнього рівня захисту потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах за участі моторних транспортних засобів процедура «обґрунтованої пропозиції» має бути застосовною до будь-якого виду дорожньо-транспортної пригоди за участі моторних транспортних засобів. Цю процедуру потрібно також застосовувати *mutatis mutandis* у випадках, коли дорожньо-транспортну пригоду врегулює система національних страхових бюро.
- (32) Згідно зі статтею 11(2), яку потрібно розглядати разом зі статтею 9(1)(b) Регламенту Ради (ЄС) № 44/2001 від 22 грудня 2000 року про юрисдикцію та визнання і виконання судових рішень у цивільних та комерційних справах ⁽¹⁰⁾, потерпілі можуть ініціювати судові провадження проти страховика цивільної відповідальності у державі-члені, в якій вони мають постійне місце проживання або осідок.
- (33) Система бюро «зелених карток» забезпечує оперативне врегулювання вимог у країні, в якій потерпілий є резидентом, навіть якщо інша сторона походить із іншої країни Європи.

- (34) Потерпілим унаслідок дорожньо-транспортної пригоди за участі моторних транспортних засобів, на яку поширюється сфера застосування цієї Директиви та яка сталася у державі, в якій вони не є резидентами, має бути забезпечене право висунути вимогу у державі-члені, в якій вони є резидентами, до представника зі врегулювання вимог, призначеного у цій державі-члені страховою компанією відповідальної сторони. Таке рішення дозволить забезпечити розгляд питання про шкоду, зазану потерпілими за межами держави-члена, в якій вони є резидентами, згідно з процедурами, які їм відомі.
- (35) Система представників зі врегулювання вимог у державі-члені, резидентом якої є потерпілий, не впливає ані на матеріальне право, застосовне до кожного окремого випадку, ані на питання юрисдикції.
- (36) Існування права потерпілого на прямий позов проти страхової компанії є логічним доповненням до призначення таких представників і, більше того, покращує правове становище потерпілих унаслідок дорожньо-транспортних пригод за участі моторних транспортних засобів, які стаються за межами держави-члена, в якій такі потерпілі є резидентами.
- (37) Потрібно передбачити, щоб держава-член, в якій страховій компанії дозволено здійснювати діяльність, вимагала від такої компанії призначити представників зі врегулювання вимог, які є резидентами або мають осідок в інших державах-членах, для збирання всієї необхідної інформації стосовно вимог, які виникають у зв'язку з такими дорожньо-транспортними пригодами, та вжиття належних заходів для врегулювання вимог від імені та за рахунок страхової компанії, включно з виплатою компенсацій. Представникам зі врегулювання вимог потрібно надати достатні повноваження для представлення страхової компанії у відносинах із особами, які зазнали шкоди внаслідок таких дорожньо-транспортних пригод, а також для представлення страхової компанії перед національними органами, в тому числі, за необхідності, судами, в частині, в якій це не суперечить нормам міжнародного приватного права щодо визначення юрисдикції.
- (38) Діяльність представника зі врегулювання вимог не є достатньою для визначення юрисдикції судів у державі-члені, в якій потерпілий є резидентом, якщо норми міжнародного приватного права про визначення юрисдикції цього не передбачають.
- (39) Призначення представників, відповідальних за врегулювання вимог, має бути однією з умов для започаткування та здійснення діяльності зі страхування, віднесеного до класу 10 пункту А додатка до Першої Директиви Ради 73/239/ЄЕС від 24 липня 1973 року про узгодження законів, підзаконних нормативно-правових актів і адміністративних положень стосовно започаткування та ведення діяльності з прямого страхування, крім страхування життя ⁽¹¹⁾ та відповідальності перевізника. Таким чином, ця умова має бути встановлена в єдиному офіційному дозволі, який видають органи держави-члена, в якій страхова компанія має осідок або головний офіс, як указано у розділі II Директиви Ради 92/49/ЄЕС від 18 червня 1992 року про узгодження законів, підзаконних нормативно-правових актів і адміністративних положень стосовно прямого страхування, крім страхування життя, та про внесення змін до Директив 73/239/ЄЕС та 88/357/ЄЕС (третя Директива про страхування, крім страхування життя) ⁽¹²⁾. Ця умова також має бути застосовною до страхових компаній, головний офіс яких розташований за межами Співтовариства та які забезпечили видачу їм дозволу на започаткування діяльності зі страхування у державі-члені Співтовариства.
- (40) На додаток до забезпечення наявності у страхової компанії представника у державі, в якій потерпілий є резидентом, доцільно гарантувати конкретне право потерпілого на оперативне врегулювання вимоги. Таким чином, необхідно передбачити в національному праві належні дієві та систематичні фінансові або еквівалентні адміністративні санкції, наприклад: приписи суду в поєднанні з адміністративними штрафами, регулярне звітування перед наглядовими органами, виїзні перевірки, публікації в національних офіційних вісниках та в пресі, призупинення діяльності компанії (заборона укладення нових договорів протягом певного періоду), призначення спеціального представника наглядових органів, відповідального за перевірку відповідності ведення діяльності законам про страхування, відкликання дозволу на здійснення цього виду діяльності,

санкції, що накладають на директорів та управлінський персонал — у випадку, якщо страхова компанія або її представник не спроможні виконати обов'язок із надання пропозиції компенсації протягом розумного періоду часу. Це не має обмежувати застосування будь-якого іншого заходу, який можуть вважати доцільним, особливо згідно з правом, застосовним до наглядових питань. Однак це за умови, що відповідальність, завдані шкоду та ушкодження не оскаржено, що, таким чином, дає страховій компанії змогу зробити обґрунтовану пропозицію протягом визначеного періоду. Обґрунтована пропозиція компенсації повинна бути подана у письмовій формі із зазначенням підстав, на яких було оцінено відповідальність та шкоду.

- (41) На додаток до таких санкцій доцільно передбачити сплату відсотків на суму компенсації, запропонованої страховою компанією або присудженої судом потерпілому, якщо пропозицію не було подано протягом визначеного періоду. Якщо у державах-членах існують національні правила щодо вимоги сплати відсотків за прострочені платежі, це положення може бути імplementоване шляхом покликання на такі правила.
- (42) Потерпілі, які зазнали шкоди або ушкоджень унаслідок дорожньо-транспортної пригоди за участі моторних транспортних засобів, інколи стикаються з труднощами при встановленні назви страхової компанії, яка застрахувала цивільну відповідальність у зв'язку з використанням моторного транспортного засобу, за участі якого сталася дорожньо-транспортна пригода.
- (43) В інтересах таких потерпілих держави-члени мають створити інформаційні центри для забезпечення оперативного доступу до такої інформації про будь-яку дорожньо-транспортну пригоду за участі моторного транспортного засобу. Такі інформаційні центри також мають надавати потерпілим інформацію про представників зі врегулювання вимог. Необхідно, щоб такі центри співпрацювали між собою та оперативно реагували на запити про надання інформації про представників зі врегулювання вимог, поданих центрами в інших державах-членах. Вбачається доцільним, щоб такі центри збирали інформацію про фактичні дати закінчення страхового покриття, а не про завершення початкового терміну дії полісу, якщо тривалість договору продовжено на підставі того, що його не було припинено.
- (44) Потрібно встановити конкретні положення щодо транспортних засобів (наприклад, державних або військових транспортних засобів), на які не поширюється обов'язок страхування цивільної відповідальності.
- (45) Потерпілий може мати законний інтерес в отриманні інформації про особу власника, звичайного водія або зареєстрованого зберігача транспортного засобу, наприклад, якщо він може одержати компенсацію лише від указаних осіб, оскільки транспортний засіб не було належним чином застраховано або якщо розмір шкоди перевищує страхову суму, про що також потрібно надавати інформацію.
- (46) Деяка надавана інформація, наприклад, ім'я/назва та адреса власника або звичайного водія транспортного засобу та номер страхового полісу або номер реєстрації транспортного засобу становлять персональні дані в розумінні Директиви Європейського Парламенту та Ради 95/46/ЄС від 24 жовтня 1995 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних та про вільний рух таких даних ⁽¹³⁾. Таким чином, опрацювання таких даних, яких вимагають для цілей цієї Директиви, повинне відповідати національним заходам, яких уживають відповідно до Директиви 95/46/ЄС. Ім'я та адресу звичайного водія потрібно повідомляти, тільки якщо національне законодавство це передбачає.
- (47) Для забезпечення того, щоб потерпілий не залишився без компенсації, одержати яку він має право, необхідно передбачити орган, відповідальний за виплату компенсацій, до якого потерпілий може звернутися, якщо страхова компанія виявилася не спроможною призначити представника, або очевидно затягує врегулювання вимоги, або якщо страхову компанію неможливо встановити. Втручання органу, відповідального за виплату компенсацій, потрібно обмежити нечастими окремими випадками, коли страхова компанія виявилася неспроможною виконати свої обов'язки, незважаючи на стримувальну дію санкцій, які потенційно можуть бути накладені.

- (48) Роль, яку відіграє орган, відповідальний за виплату компенсацій, полягає у врегулюванні вимог стосовно будь-яких збитку або ушкодження, зазнаних потерпілим, лише у випадках, які можуть бути об'єктивно визначені, і, таким чином, орган, відповідальний за виплату компенсацій, має обмежити свою діяльність перевіркою подання пропозиції компенсації у межах визначених строків та відповідно до встановлених порядків без оцінювання справи по суті.
- (49) Юридичним особам (наприклад, іншим страховим компаніям або органам соціального забезпечення), до яких згідно із законом переходять права потерпілого стосовно висунення вимог до особи, відповідальної за дорожньо-транспортну пригоду, або до страхової компанії такої особи, не потрібно мати право подання відповідної вимоги до органу, відповідального за виплату компенсацій.
- (50) Органу, відповідальному за виплату компенсацій, потрібно мати право на суброгацію в частині, в якій він виплатив компенсацію потерпілому. Для сприяння забезпеченню задоволення вимоги органу, відповідального за виплату компенсацій, до страхової компанії у випадках, коли остання не призначила представника зі врегулювання вимог або очевидно затує врегулювання вимоги, органу, що виплачує компенсацію у державі потерпілого, потрібно також забезпечити автоматичне право на відшкодування з переходом до нього прав потерпілого від відповідного органу у державі, в якій страхова компанія має осідок. Цей орган має найкращу позицію для ініціювання провадження щодо регресних вимог до страхової компанії.
- (51) Попри те, що держави-члени можуть передбачити, що вимога до органу, відповідального за виплату компенсацій, є додатковою, потерпілий не має бути зобов'язаний подавати окрему вимогу до особи, відповідальної за дорожньо-транспортну пригоду, до її подання до органу, відповідального за виплату компенсацій. У такому випадку потерпілому потрібно забезпечити принаймні таку саму позицію, як і у випадку з вимогою до гарантійного фонду.
- (52) Цю систему можна створити таким чином, щоб вона функціонувала на основі договору між органами, відповідальними за виплату компенсацій, які засновані або визначені державами-членами, із визначенням їхніх функцій та обов'язків і порядку відшкодування.
- (53) Якщо встановити страховика транспортного засобу неможливо, потрібно передбачити, що кінцевим боржником стосовно шкоди, яка підлягає відшкодуванню потерпілому, є гарантійний фонд, який створений для таких цілей та розташований у державі-члені, в якій переважно використовують незастрахований транспортний засіб, використання якого спричинило дорожньо-транспортну пригоду. Якщо неможливо встановити транспортний засіб, потрібно передбачити, що кінцевим боржником є гарантійний фонд, який створений для таких цілей та розташований у державі-члені, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода.
- (54) Ця Директива не обмежує зобов'язань держав-членів щодо кінцевих строків транспозиції в національне право та застосування директив, визначених у частині В додатка I,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

ГЛАВА 1

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви:

1. «транспортний засіб» означає будь-який наземний моторний транспортний засіб, урухомлюваний за допомогою механічної енергії, але який не пересувається по залізничних рейках, а також будь-який причіп, зчеплений або не зчеплений із транспортним засобом;
2. «потерпілий» означає будь-яку особу, яка має право одержати компенсацію за будь-який збиток або

шкоду, які завдано транспортними засобами;

3. «національне страхове бюро» означає професійну організацію, яка утворена відповідно до Рекомендації № 5, ухваленої 25 січня 1949 року Підкомітетом дорожнього транспорту Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, і яка об'єднує страхові компанії, яким у межах держави дозволено здійснювати діяльність зі страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням моторних транспортних засобів;
4. «територія переважного використання транспортного засобу» означає:
 - (a) територію держави, в якій видано номерний знак транспортного засобу, незалежно від того, чи є такий номерний знак постійним або тимчасовим; або
 - (b) якщо реєстрація типу транспортного засобу не є обов'язковою, але на транспортному засобі наявний страховий талон або розпізнавальний знак, аналогічний номерному знаку, — територію держави, в якій видано ці страховий талон або знак; або
 - (c) якщо для певних типів транспортних засобів не є обов'язковим ані номерний знак, ані страховий талон, ані розпізнавальний знак, — територію держави, в якій постійно проживає особа, яка несе відповідальність за збереження транспортного засобу; або
 - (d) якщо на транспортному засобі відсутній будь-який номерний знак або наявний номерний знак, який не відповідає або більше не відповідає транспортному засобу, і за участі цього транспортного засобу сталася дорожньо-транспортна пригода, — територію держави, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода, для цілей врегулювання вимоги, як передбачено в першому абзаці статті 2(a) або у статті 10;
5. «зелена картка» означає міжнародний страховий сертифікат, виданий від імені національного бюро відповідно до Рекомендації № 5, ухваленої 25 січня 1949 року Підкомітетом дорожнього транспорту Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН;
6. «страхова компанія» означає суб'єкт господарювання, який отримав офіційний дозвіл відповідно до статті 6 або статті 23(2) Директиви 73/239/ЄЕС;
7. «осідок» означає головний офіс, агентство або філію страхової компанії згідно з визначенням у статті 2(c) Другої Директиви Ради 88/357/ЄЕС від 22 червня 1988 року про узгодження законів, підзаконних нормативно-правових актів і адміністративних положень щодо прямого страхування, крім страхування життя, та про встановлення положень щодо сприяння ефективній реалізації свободи надання послуг ⁽¹⁴⁾.

Стаття 2

Сфера застосування

Положення статей 4, 6, 7 та 8 застосовують до транспортних засобів, які переважно використовують на території однієї з держав-членів:

- (a) після укладення договору між національними страховими бюро на умовах, згідно з якими кожне національне бюро гарантує врегулювання, згідно з положеннями національного права про обов'язкове страхування, вимог стосовно дорожньо-транспортних пригод, які стаються на її території за участі застрахованих або незастрахованих транспортних засобів, які переважно використовують на території іншої держави-члена;
- (b) з дати, яку визначає Комісія після того, як вона у тісній співпраці з державами-членами упевнилася в укладенні такого договору;
- (c) протягом терміну дії такого договору.

Стаття 3

Обов'язкове страхування транспортних засобів

Відповідно до статті 5 кожна держава-член повинна вжити всіх належних заходів для забезпечення страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням транспортних засобів, які переважно використовують на її території.

Обсяг застрахованої відповідальності та умови страхування визначають на основі заходів, зазначених у першому параграфі.

Кожна держава-член повинна вжити всіх належних заходів для забезпечення охоплення договором страхування:

- (а) відповідно до чинного права в інших державах-членах — будь-якого збитку або шкоди, яких завдано на території таких держав;
- (б) будь-якого збитку або шкоди, яких зазнали громадяни держав-членів під час прямої подорожі між двома територіями, на яких діє Договір, якщо жодне національне страхове бюро не несе відповідальності за територію, яку перетинають ці громадяни; у такому випадку відшкодування збитку або шкоди забезпечують відповідно до чинних національних законів про обов'язкове страхування у державі-члені, на території якої переважно використовують транспортний засіб.

Страхування згідно з першим параграфом обов'язково охоплює страхування як від шкоди майну, так і від шкоди для здоров'я.

Стаття 4

Перевірки наявності страхування

Держави-члени повинні утримуватися від перевірок наявності страхування цивільної відповідальності стосовно транспортних засобів, які переважно використовують на території іншої держави-члена, та стосовно транспортних засобів, які в'їжджають на їхню територію з території іншої держави-члена і які переважно використовують на території третьої країни. Однак вони можуть проводити несистематичні перевірки наявності страхування за умови, що такі перевірки не є дискримінаційними та їх виконують у рамках здійснення контролю, не спрямованого виключено на перевірку наявності страхування.

Стаття 5

Відступ від обов'язку страхування транспортних засобів

1. Держава-член може застосувати відступ від статті 3 стосовно певних фізичних осіб або публічних чи приватних юридичних осіб; відповідна держава повинна скласти перелік таких осіб та надати його іншим державам-членам та Комісії.

Держава-член, яка застосовує такий відступ, повинна вжити належних заходів для забезпечення виплати компенсації за будь-який збиток або шкоду, завдані на її території та на території інших держав-членів транспортними засобами, які належать таким особам.

Зокрема, вона повинна призначити у країні, в якій було завдано збитку або шкоди, орган, відповідальний за виплату компенсацій потерпілим відповідно до законів відповідної держави у випадках, коли стаття 2(а) не застосовна.

Вона повинна надати Комісії перелік осіб, звільнених від обов'язку страхування, та органів, відповідальних за виплату компенсацій.

Комісія публікує такий перелік.

2. Держава-член може застосувати відступ від статті 3 стосовно певних типів транспортних засобів або певних транспортних засобів зі спеціальним номерним знаком; відповідна держава повинна скласти перелік таких осіб та надати його іншим державам-членам та Комісії.

Будь-яка держава-член, яка застосовує такий відступ, повинна забезпечити таке саме поводження з транспортними засобами, зазначеними в першому підпараграфі, як і з транспортними засобами, щодо яких передбачений у статті 3 обов'язок страхування не виконаний.

Після цього гарантійний фонд держави-члена, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода, висуває вимогу до гарантійного фонду держави-члена, в якій переважно використовують транспортний засіб.

З 11 червня 2010 року держави-члени повинні звітувати перед Комісією про імплементацію та практичне застосування цього параграфа.

Після вивчення таких звітів Комісія за необхідності подає пропозиції щодо заміни або скасування такого відступу.

Стаття 6

Національні страхові бюро

Кожна держава-член повинна забезпечити, щоб у разі настання дорожньо-транспортної пригоди на її території за участі транспортного засобу, який переважно використовують на території іншої держави-члена, національне страхове бюро, без обмеження обов'язку, зазначеного у статті 2(a), отримувало інформацію:

- (a) про територію переважного використання транспортного засобу та про його реєстраційний знак, якщо цей транспортний засіб його має;
- (b) за можливості дані про страхування транспортного засобу, які зазвичай указують у «зеленій картці» та якими володіє особа, відповідальна за збереження транспортного засобу, в обсязі, якого вимагає держава-член, на території якої переважно використовують транспортний засіб.

Кожна держава-член також повинна забезпечити, щоб бюро повідомляло інформацію, вказану в пунктах (a) та (b), національному страховому бюро держави, в якій переважно використовують транспортний засіб, вказаний у першому параграфі.

ГЛАВА 2

ПОЛОЖЕННЯ ПРО ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ЯКІ ПЕРЕВАЖНО ВИКОРИСТОВУЮТЬ НА ТЕРИТОРІЇ ТРЕТІХ КРАЇН

Стаття 7

Національні заходи щодо транспортних засобів, які переважно використовують на території третіх країн

Кожна держава-член повинна вжити всіх належних заходів для забезпечення того, щоб транспортні засоби, які переважно використовують на території третьої країни та які в'їжджають на територію, на якій діє Договір, не використовували на її території без страхування від будь-якого збитку або шкоди, яких такі транспортні засоби можуть завдати, відповідно до вимог законів різних держав-членів про обов'язкове страхування цивільної відповідальності у зв'язку з використанням транспортних засобів, по всій території, на якій діє Договір.

Стаття 8

Документація щодо транспортних засобів, які переважно використовують на території третіх країн

1. На кожен транспортний засіб, який переважно використовують на території третьої країни, до його в'їзду на територію, на якій діє Договір, повинні бути отримані «зелена картка» чинного зразка або свідоцтво про страхування на кордоні, які засвідчують, що транспортний засіб застраховано відповідно до статті 7.

Однак із транспортними засобами, які переважно використовують на території третьої країни, повинні поводитися так само, як і з транспортними засобами, які переважно використовують у Співтоваристві, якщо національні бюро всіх держав-членів окремо та відповідно до положень свого національного

права про обов'язкове страхування гарантують врегулювання вимог у зв'язку з дорожньо-транспортними пригодами, які стаються на території відповідної держави-члена за участі таких транспортних засобів.

2. Упевнившись, у тісній співпраці з державами-членами, у тому, що обов'язки, зазначені у другому підпараграфі параграфа 1, взято, Комісія визначає дату, з якої держави-члени більше не вимагатимуть пред'явлення документів, зазначених у першому підпараграфі параграфа 1, та типи транспортних засобів, до яких вони більше не застосовуватимуть такої вимоги.

ГЛАВА 3

МІНІМАЛЬНІ СТРАХОВІ СУМИ ЗА ОБОВ'ЯЗКОВИМ СТРАХУВАННЯМ

Стаття 9

Мінімальні страхові суми

1. Без обмеження будь-яких вищих гарантій, які можуть встановлювати держави-члени, кожна держава-член повинна вимагати, щоб страхування згідно зі статтею 3 було обов'язковим принаймні стосовно таких страхових сум:

- (а) у випадку шкоди для здоров'я ушкодження мінімальна страхова сума складає 1 000 000 євро на одного потерпілого або 5 000 000 євро на одну вимогу, незалежно від кількості потерпілих;
- (б) у випадку шкоди майну — 1 000 000 євро на одну вимогу, незалежно від кількості потерпілих.

За необхідності держави-члени можуть встановити перехідний період максимум до 11 червня 2012 року, протягом якого вони адаптують свої мінімальні страхові суми до страхових сум, передбачених у першому підпараграфі.

Держави-члени, які встановлюють такий перехідний період, повинні повідомити про це Комісію із зазначенням тривалості такого перехідного періоду.

Проте не пізніше 11 грудня 2009 року держави-члени повинні збільшити гарантії до принаймні половини від рівнів, передбачених у першому підпараграфі.

2. Кожні п'ять років, починаючи з 11 червня 2005 року, або наприкінці будь-якого перехідного періоду, зазначеного в другому підпараграфі параграфа 1, страхові суми, зазначені в указаному параграфі, підлягають перегляду відповідно до європейського індексу споживчих цін (ЄІСЦ), встановленого відповідно до Регламенту (ЄС) № 2494/95.

Коригування страхових сум відбувається автоматично. Такі страхові суми збільшують на відсоток зміни, визначений у ЄІСЦ за відповідний період, тобто за п'ять років, що передують перегляду, згаданому у першому підпараграфі, та округлюють до значення, кратного 10 000 євро.

Комісія повідомляє про скориговані страхові суми Європейський Парламент і Раду та забезпечує їх публікацію в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

ГЛАВА 4

КОМПЕНСАЦІЯ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ НЕВСТАНОВЛЕНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ АБО ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, ЩОДО ЯКОГО ОБОВ'ЯЗОК СТРАХУВАННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНИЙ У СТАТТІ 3, НЕ ВИКОНАНО

Стаття 10

Орган, відповідальний за виплату компенсацій

1. Кожна держава-член повинна створити або уповноважити орган для виконання завдання з надання компенсації в розмірі принаймні в межах граничних значень страхових зобов'язань за збиток,

заподіяний майну або здоров'ю невстановленим транспортним засобом або транспортним засобом, щодо якого обов'язок страхування, передбачений у статті 3, не виконано.

Перший підпараграф не обмежує права держав-членів вважати компенсацію органом додатковою або недодатковою та права забезпечувати врегулювання вимог між органом та особою або особами, відповідальними за дорожньо-транспортну пригоду, та іншими страховиками або органами соціального забезпечення, які зобов'язані виплатити потерпілому компенсацію у зв'язку з тією самою дорожньо-транспортною пригодою. Однак держави-члени не можуть дозволити такому органу ставити виплату компенсації в залежність від встановлення в будь-який спосіб потерпілим того факту, що відповідальна особа не здатна або відмовляється платити.

2. У будь-якому випадку потерпілий може звернутися безпосередньо до органу, який, на основі інформації, наданої на його запит потерпілим, зобов'язаний надати йому обґрунтовану відповідь щодо виплати будь-якої компенсації.

Однак держави-члени можуть звільнити такий орган від обов'язку виплати компенсації особам, які добровільно опинилися в транспортному засобі, який спричинив шкоду або ушкодження, якщо такий орган може довести, що вони знали про те, що цей транспортний засіб не був застрахований.

3. Держави-члени можуть обмежити обов'язок органу виплатити компенсацію або звільнити орган від такого обов'язку у випадку завдання шкоди майну невстановленим транспортним засобом.

Однак якщо орган виплатив компенсацію за значну шкоду для здоров'я будь-якому потерпілому в тій самій дорожньо-транспортній пригоді, в результаті якої невстановленим транспортним засобом було завдано шкоди майну, держави-члени не можуть звільнити від обов'язку виплати компенсації за шкоду майну на підставі того, що транспортний засіб не встановлено. Тим не менше, держави-члени можуть передбачити франшизу в розмірі не більше 500 євро, яку покладають на потерпілого, майну якого було завдано шкоди.

Умови, за яких шкоду для здоров'я вважають значною, визначають відповідно до законодавства або адміністративних положень держави-члена, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода. У зв'язку з цим держави-члени можуть брати до уваги, між іншим, чи потребував потерпілий стаціонарного лікування у зв'язку з ушкодженням.

4. Кожна держава-член застосовує власні закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення щодо виплати компенсації органом без обмеження будь-якої іншої практики, яка є більш сприятливою для потерпілого.

Стаття 11

Спори

У випадку виникнення спору між органом, зазначеним у статті 10(1), та страховиком цивільної відповідальності щодо того, хто саме з них повинен виплатити компенсацію потерпілому, держави-члени повинні вжити належних заходів, щоб одна з цих сторін була визначена відповідальною у першій інстанції за невідкладну виплату компенсації потерпілому.

Якщо врешті буде вирішено, що виплатити компенсацію повинна була частково або повністю інша сторона, така інша сторона повинна відшкодувати відповідну суму стороні, яка була фактичним платником.

ГЛАВА 5

ОСОБЛИВІ КАТЕГОРІЇ ПОТЕРПІЛИХ, ВИНЯТКИ, ОДНОРАЗОВИЙ СТРАХОВИЙ ПЛАТІЖ, ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ЯКІ ВІДПРАВЛЯЮТЬ З ОДНІЄЇ ДЕРЖАВИ-ЧЛЕНА ДО ІНШОЇ

Стаття 12

Особливі категорії потерпілих

1. Без обмеження другого підпараграфу статті 13(1) страхування згідно зі статтею 3 поширюється на відповідальність за шкоду для здоров'я всіх пасажирів, крім водія, яку завдано використанням транспортного засобу.

2. Членів сім'ї власника полісу, водія або будь-якої іншої особи, яка несе відповідальність згідно з цивільним правом у випадку дорожньо-транспортної пригоди та відповідальність якої застраховано згідно зі статтею 3, не виключають зі сфери дії страхування через наявність таких відносин у частині шкоди для здоров'я.

3. Страхування згідно зі статтею 3 поширюється на шкоду для здоров'я та шкоду майну, яких зазнали пішоходи, велосипедисти та інші учасники дорожнього руху, які не є користувачами моторних транспортних засобів та які внаслідок дорожньо-транспортної пригоди за участі моторного транспортного засобу мають право одержати компенсацію згідно з національним цивільним правом.

Цю статтю застосовують без обмеження цивільної відповідальності або розміру шкоди.

Стаття 13

Винятки

1. Кожна держава-член повинна вжити всіх належних заходів для забезпечення того, щоб будь-які положення закону або будь-які договірні умови, що містяться в страховому полісі, виданому відповідно до статті 3, вважали недійсними стосовно вимог третіх сторін, які є потерпілими у дорожньо-транспортній пригоді, якщо такі положення закону або договірні умови виключають зі сфери дії страхування користування або керування транспортним засобом:

- (а) особами, які не мають явного або очікуваного дозволу на це;
- (б) особами, які не мають посвідчення, що дозволяє їм керувати відповідним транспортним засобом;
- (с) особами, які порушили встановлені законом технічні вимоги до стану та безпечності відповідного транспортного засобу.

Однак положення або умови, згадані в пункті (а) першого підпараграфу, можуть бути застосовані до осіб, які добровільно перебували в транспортному засобі, який спричинив шкоду або ушкодження, якщо страховик може довести, що вони знали про те, що транспортний засіб було викрадено.

Держави-члени мають право, у випадку дорожньо-транспортних пригод, які сталися на їхній території, не застосовувати положення першого підпараграфу, якщо (та тією мірою, в якій) потерпілий може одержати компенсацію за завдану йому шкоду від органу соціального забезпечення.

2. Якщо транспортний засіб викрадено або якщо ним заволоділи із застосуванням сили, держави-члени можуть передбачити, що орган, указаний у статті 10(1), має виплатити компенсацію замість страховика на умовах, визначених у параграфі 1 цієї статті. Якщо транспортний засіб переважно використовують в іншій державі-члені, такий орган не може висунути вимогу до будь-якого органу в такій державі-члені.

Держави-члени, які, у випадку якщо транспортний засіб викрадено або якщо ним заволоділи із застосуванням сили, передбачають, що орган, указаний у статті 10(1), має виплатити компенсацію, можуть встановити стосовно шкоди майну франшизу в розмірі не більше 250 євро, яку покладають на потерпілого.

3. Держави-члени повинні вжити необхідних заходів для забезпечення того, щоб будь-які положення закону або будь-які договірні умови в страховому полісі, які виключають пасажирів зі сфери дії страхування через те, що він знав або повинен був знати про те, що водій транспортного засобу перебував у стані алкогольного або іншого сп'яніння на момент дорожньо-транспортної пригоди, вважали недійсними стосовно вимог такого пасажирів.

Стаття 14

Одноразовий страховий платіж

Держави-члени повинні вжити необхідних заходів для забезпечення того, щоб усі обов'язкові поліси страхування цивільної відповідальності, яка виникає у зв'язку з використанням транспортних засобів:

- (а) покривали, на основі одноразового страхового платежу та протягом усього терміну дії договору, всю територію Співтовариства, в тому числі протягом будь-якого періоду, коли транспортний засіб залишається в інших державах-членах у межах терміну дії договору; та
- (б) гарантували, на основі одноразового страхового платежу, в кожній державі-члені покриття, якого вимагає її право, або покриття, якого вимагається право держави-члена, в якій переважно використовують транспортний засіб, якщо таке покриття є ширшим.

Стаття 15

Транспортні засоби, які відправляють з однієї держави-члена до іншої

1. Як відступ від другого абзацу статті 2(d) Директиви 88/357/ЄЕС, якщо транспортний засіб відправляють з однієї держави-члена до іншої, державою-членом, в якій виникає ризик, вважають державу-члена призначення протягом 30-денного періоду, який починається одразу після прийняття покупцем відправлення, навіть якщо транспортний засіб не було формально зареєстровано в державі-члені призначення.
2. Якщо протягом періоду, вказаного в параграфі 1 цієї статті, за участі транспортного засобу сталася дорожньо-транспортна пригода, на момент якої такий транспортний засіб не було застраховано, орган, зазначений у статті 10(1), у державі-члені призначення несе відповідальність за виплату компенсації, передбаченої у статті 9.

ГЛАВА 6

ІНФОРМАЦІЙНИЙ ДОКУМЕНТ, ФРАНШИЗА, ПРЯМИЙ ПОЗОВ

Стаття 16

Інформаційний документ про вимоги у зв'язку з виникненням відповідальності перед третіми особами

Держави-члени повинні забезпечити право власника полісу у будь-який час подати запит про отримання інформаційного документа про вимоги у зв'язку з виникненням відповідальності перед третіми особами стосовно транспортного засобу або транспортних засобів, на які поширюється договір страхування, за період принаймні п'ять років до виникнення договірних відносин, або про відсутність таких вимог.

Страхова компанія або орган, який може бути призначений державою-членом для забезпечення обов'язкового страхування або для надання таких інформаційних документів, повинні надати власнику полісу такий інформаційний документ протягом 15 днів із дати запиту.

Стаття 17

Франшиза

Страхові компанії не повинні покладати на будь-кого з потерпілих, які зазнали шкоди в результаті дорожньо-транспортної пригоди, будь-якої франшизи в рамках страхування згідно зі статтею 3.

Стаття 18

Право на прямий позов

Держави-члени повинні забезпечити право потерпілого, який зазнав шкоди в результаті дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої транспортним засобом, застрахованим згідно зі статтею 3, подати прямий позов проти страхової компанії, яка застрахувала особу, що несе цивільну відповідальність.

ГЛАВА 7

ВРЕГУЛЮВАННЯ ВИМОГ, ЯКІ ВИНИКАЮТЬ У РЕЗУЛЬТАТІ БУДЬ-ЯКОЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ, СПРИЧИНЕНОЇ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, ЗАСТРАХОВАНИМ ЗГІДНО ЗІ СТАТТЕЮ 3

Стаття 19

Порядок врегулювання вимог

Держави-члени повинні встановити порядок, згаданий у статті 22, для врегулювання вимог, які виникають у результаті будь-якої дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої транспортним засобом, застрахованим згідно зі статтею 3.

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

Для цілей застосування цього порядку будь-яке покликання на страхову компанію розуміють як покликання на національне страхове бюро.

Стаття 20

Спеціальні положення про компенсацію потерпілим у зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою в державі-члені, в якій вони не є резидентами

1. Метою статей 20–26 є встановлення спеціальних положень, застосованих до потерпілих, які мають право на одержання компенсації за будь-які збиток або ушкодження, зазначені в результаті дорожньо-транспортної пригоди, яка сталася у державі-члені, в якій потерпілий не є резидентом, через використання застрахованих транспортних засобів, які переважно використовують у державі-члені.

Без обмеження законодавства третіх країн про цивільну відповідальність та міжнародного приватного права ці положення також застосовують до потерпілих, які є резидентами держави-члена та мають право на одержання компенсації за будь-які збиток або ушкодження, зазначені в результаті дорожньо-транспортної пригоди, яка сталася у третіх країнах, національні страхові бюро яких приєдналися до системи «зелених карток», якщо такі дорожньо-транспортні пригоди спричинені використанням застрахованих транспортних засобів, які переважно використовують у державі-члені.

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

- (a) застрахованого через осідок у державі-члені, в якій потерпілий не є резидентом; та
- (b) який переважно використовують у державі-члені, в якій потерпілий не є резидентом.

Стаття 21

Представник зі врегулювання вимог

1. Кожна держава-член повинна вжити всіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб усі страхові компанії, які страхують від ризиків, віднесених до класу 10 пункту А додатка до Директиви 73/239/ЄЕС, крім відповідальності перевізника, призначили представника зі врегулювання вимог у кожній державі-члені, крім тих, в яких вони отримали офіційний дозвіл.

Представник зі врегулювання вимог несе відповідальність за розгляд та врегулювання вимог, які виникають у зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою у випадках, зазначених у статті 20(1).

Представник зі врегулювання вимог повинен бути резидентом держави-члена, в якій його призначено, або мати в ній осідок.

2. Страхова компанія на власний розсуд вибирає представника зі врегулювання вимог.

Держави-члени не можуть обмежити цю свободу вибору.

3. Представник зі врегулювання вимог може діяти в інтересах однієї або більшої кількості страхових компаній.

4. Представник зі врегулювання вимог у зв'язку з виникненням таких вимог збирає всю інформацію, необхідну для врегулювання цих вимог, та вживає заходів, необхідних для проведення переговорів зі врегулювання цих вимог.

Вимога щодо призначення представника зі врегулювання вимог не виключає права потерпілого або його страхової компанії ініціювати провадження безпосередньо проти особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, або її страхової компанії.

5. Представники зі врегулювання вимог повинні мати достатні повноваження для представлення страхової компанії у відносинах із потерпілими у випадках, зазначених у статті 20(1), та повного задоволення їхніх вимог.

Вони повинні мати можливість вивчати матеріали справ, викладені офіційною мовою або офіційними мовами держави-члена, резидентом якої є потерпілий.

6. Призначення представника зі врегулювання вимог власне не означає відкриття філії у розумінні статті 1(b) Директиви 92/49/ЄЕС, а представника зі врегулювання вимог не вважають осідком у розумінні статті 2(c) Директиви 88/357/ЄЕС або осідком у розумінні Регламенту (ЄС) № 44/2001.

Стаття 22

Порядок виплати компенсацій

Держави-члени повинні встановити обов'язок, підкріплений належними, дієвими та систематичними фінансовими або еквівалентними адміністративними санкціями, згідно з яким упродовж трьох місяців із дати висунення потерпілим вимоги про виплату компенсації або безпосередньо до страхової компанії особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, або до її представника зі врегулювання вимог:

- (a) страхова компанія особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, або її представник зі врегулювання вимог повинні надати обґрунтовану пропозицію щодо компенсації у випадках, коли відповідальність не оскаржено, а розмір шкоди було оцінено кількісно; або
- (b) страхова компанія, якій було адресовано вимогу про виплату компенсації, або її представник зі врегулювання вимог повинні надати обґрунтовану відповідь по суті вимоги у випадках, коли відповідальність заперечено або не було чітко встановлено або коли розмір шкоди не було повністю оцінено кількісно.

Держави-члени повинні ухвалити положення для забезпечення нарахування відсотку на суму компенсації, запропонованої страховою компанією або присудженої судом потерпілому, якщо пропозицію не надано протягом граничного тримісячного періоду.

Стаття 23

Інформаційні центри

1. Для забезпечення потерпілому можливості звернення для одержання компенсації кожна держава-член повинна створити або визначити інформаційний центр, відповідальний за:

- (a) ведення реєстру, що містить таку інформацію:
 - (i) номери реєстрації транспортних засобів, які переважно використовують на території відповідної держави;
 - (ii) номери страхових полісів, які поширюються на використання цих транспортних засобів та страхують від ризиків, віднесених до класу 10 пункту А додатка до Директиви 73/239/ЄЕС, крім відповідальності перевізника, та, якщо термін дії полісу закінчений, дата закінчення страхового покриття;
 - (iii) страхові компанії, які страхують використання транспортних засобів від ризиків, віднесених до

класу 10 пункту А додатка до Директиви 73/239/ЄЕС, крім відповідальності перевізника, та представники зі врегулювання вимог, призначені такими страховими компаніями відповідно до статті 21 цієї Директиви, імена / назви яких повинні бути повідомлені інформаційному центру відповідно до параграфу 2 цієї статті;

(iv) перелік транспортних засобів, до яких у кожній державі-члені застосовні відступи від обов'язку страхування цивільної відповідальності відповідно до статті 5(1) та (2);

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

— назва органу, призначеного відповідно до третього підпараграфу статті 5(1) як відповідального за виплату компенсацій потерпілим у випадках, коли порядок, передбачений у статті 2(2)(а), не застосовують, якщо до транспортного засобу застосовний відступ, передбачений у першому підпараграфі статті 5(1),

— назва органу, який забезпечує страхування транспортного засобу у державі-члені, в якій його переважно використовують, якщо до цього транспортного засобу застосовний відступ, передбачений у статті 5(2);

(b) або координату зведення та розповсюдження такої інформації; та

(c) надання допомоги особам, які мають право на одержання компенсації, в отриманні інформації, згаданої у пунктах (a)(i)–(v).

Інформацію згідно з пунктами (a)(i), (iii) та (iii) повинні зберігати протягом семи років із дати припинення реєстрації транспортного засобу або припинення договору страхування.

2. Страхові компанії, згадані в пункті (a)(iii) параграфу 1, повинні повідомити інформаційним центрам усіх держав-членів ім'я / назву та адресу представника зі врегулювання вимог, призначеного ними відповідно до статті 21 у кожній із держав-членів.

3. Держави-члени повинні забезпечити право потерпілого протягом семи років із дня дорожньо-транспортної пригоди на невідкладне одержання від інформаційного центру держави-члена, в якій потерпілий є резидентом, держави-члена, в якій переважно використовують транспортний засіб або держави-члена, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода, такої інформації:

(a) назва та адреса страхової компанії;

(b) номер страхового полісу; та

(c) ім'я / назва та адреса представника страхової компанії зі врегулювання вимог у державі, в якій потерпілий є резидентом.

Інформаційні центри повинні співпрацювати один із одним.

4. Інформаційний центр повинен повідомити потерпілому ім'я / назву та адресу власника або звичайного водія або зареєстрованого зберігача транспортного засобу, якщо постраждалий має законний інтерес в отриманні цієї інформації. Для цілей цього положення інформаційний центр звертається, зокрема, до:

(a) страхової компанії; або

(b) агентства з реєстрації транспортних засобів.

Якщо до транспортного засобу застосовний відступ, передбачений у першому підпараграфі статті 5(1), інформаційний центр повинен повідомити потерпілому назву органу, призначеного відповідно до третього підпараграфу статті 5(1) відповідальним за виплату компенсацій потерпілим у випадках, коли порядок, передбачений у статті 2(a), не застосовний.

Якщо до транспортного засобу застосовний відступ, передбачений у статті 5(2), інформаційний центр повинен повідомити потерпілому назву та адресу органу, який забезпечує страхування транспортного засобу у країні, в якій його переважно використовують.

5. Держави-члени повинні забезпечити, без обмеження їхніх обов'язків згідно з параграфами 1 та 4, щоб інформаційні центри надавали інформацію, згадану в цих параграфах, будь-якій стороні, за участі якої сталася дорожньо-транспортна пригода, спричинена транспортним засобом, застрахованим відповідно до статті 3.

6. Персональні дані, отримані в результаті застосування параграфів 1–5, повинні опрацьовувати відповідно до національних заходів, ухвалених відповідно до Директиви 95/46/ЄС.

Стаття 24

Органи, відповідальні за виплату компенсацій

1. Кожна держава-член повинна створити або визначити орган, відповідальний за виплату компенсацій потерпілим у випадках, зазначених у статті 20(1).

Такі потерпілі можуть висунути вимогу до органу, відповідального за виплату компенсацій у державі-члені, в якій вони є резидентами:

- (а) якщо впродовж трьох місяців із дати висунення потерпілим вимоги про виплату компенсації до страхової компанії, яка застрахувала транспортний засіб, використання якого спричинило дорожньо-транспортну пригоду, або до її представника зі врегулювання вимог ця страхова компанія або її представник зі врегулювання вимог не надали обґрунтованої відповіді по суті вимоги; або
- (б) якщо страхова компанія не призначила представника зі врегулювання вимог у державі-члені, в якій потерпілий є резидентом, відповідно до статті 20(1); у такому випадку потерпілі не можуть висунути вимогу до органу, відповідального за виплату компенсацій, якщо вони висунули вимогу про компенсацію безпосередньо до страхової компанії, яка застрахувала транспортний засіб, використання якого спричинило дорожньо-транспортну пригоду, та якщо вони отримали обґрунтовану відповідь протягом трьох місяців із дати висунення вимоги.

Однак потерпілі не можуть висунути вимогу до органу, відповідального за виплату компенсацій, якщо вони подали прямий позов проти страхової компанії.

Орган, відповідальний за виплату компенсацій, повинен вжити дій протягом двох місяців із дати висунення потерпілим вимоги про компенсацію, але повинен припинити свої дії, якщо страхова компанія або її представник зі врегулювання вимог згодом надає обґрунтовану відповідь на вимогу.

Орган, відповідальний за виплату компенсацій, повинен негайно повідомити:

- (а) страхову компанію, яка застрахувала транспортний засіб, що спричинив дорожньо-транспортну пригоду, або її представника зі врегулювання вимог;
- (б) орган, відповідальний за виплату компенсацій у державі-члені, в якій страхова компанія, яка видала поліс, має осідок;
- (с) особу, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, якщо її встановлено;

про те, що він отримав від потерпілого вимогу і що він надасть відповідь на цю вимогу протягом двох місяців із дати висунення цієї вимоги.

Це положення не обмежує права держав-членів вважати компенсацію таким органом додатковою або недодатковою та права забезпечувати врегулювання вимог між таким органом та особою або особами, які спричинили дорожньо-транспортну пригоду, та іншими страховими компаніями або органами соціального забезпечення, які зобов'язані виплатити компенсацію потерпілому у зв'язку з тією самою дорожньо-транспортною пригодою. Однак держави-члени не можуть дозволити органу ставити виплату компенсації в залежність від виконання будь-яких інших умов, крім тих, що встановлені у цій Директиві, зокрема від встановлення в будь-який спосіб потерпілим факту того, що відповідальна особа не здатна або відмовляється платити.

2. Орган, відповідальний за виплату компенсацій, який виплатив компенсацію потерпілому в державі-члені, в якій потерпілий є резидентом, має право вимагати відшкодування суми, виплаченої у вигляді

компенсації, від органу, відповідального за виплату компенсацій у державі-члені, в якій страхова компанія, яка видала поліс, має осідок.

До цього органу переходять права потерпілого стосовно особи, яка спричинила дорожньо-транспортну пригоду, або її страхової компанії в частині, в якій орган, відповідальний за виплату компенсацій у державі-члені, в якій потерпілий є резидентом, виплатив компенсацію за завдані збиток або ушкодження.

Кожна держава-член зобов'язана визнати такий перехід прав, передбачений будь-якою іншою державою-членом.

3. Ця стаття набуває чинності:

- (а) після укладення договору між органами, відповідальними за виплату компенсацій, які засновані або визначені державами-членами, стосовно їхніх функцій та обов'язків та порядку відшкодування;
- (б) з дати, яку визначає Комісія після того, як вона у тісній співпраці з державами-членами упевнилася в укладенні такого договору.

Стаття 25

Компенсація

1. Якщо встановити транспортний засіб неможливо або якщо протягом двох місяців із дати дорожньо-транспортної пригоди неможливо визначити страхову компанію, потерпілий може звернутися по компенсацію до органу, відповідального за виплату компенсацій у державі-члені, резидентом якої він є. Компенсацію виплачують відповідно до положень статей 9 та 10. Після цього орган, відповідальний за виплату компенсацій, висуває вимогу на умовах, встановлених у статті 24(2):

- (а) якщо страхову компанію неможливо визначити — до гарантійного фонду у державі-члені, в якій переважно використовують транспортний засіб;
- (б) якщо транспортний засіб не встановлено — до гарантійного фонду у державі-члені, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода;
- (с) у випадку транспортного засобу з третьої країни — до гарантійного фонду у державі-члені, в якій сталася дорожньо-транспортна пригода.

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

Стаття 26

Центральний орган

Держави-члени повинні вжити всіх належних заходів для сприяння своєчасному наданню потерпілим, їхнім страховикам або їхнім юридичним представникам основних даних, необхідних для врегулювання вимог.

Такі основні дані, залежно від випадку, надають в електронній формі в центральному сховищі в кожній державі-члені, а сторони, причетні до справи, можуть отримати доступ до них за відповідним запитом.

Стаття 27

Санкції

Держави-члени повинні встановити санкції за порушення національних положень, які вони ухвалюють для імплементації цієї Директиви, та вжити заходів, необхідних для забезпечення їх застосування. Санкції повинні бути дієвими, пропорційними та стримувальними. Держави-члени повинні якнайшвидше повідомляти Комісії про будь-які зміни до положень, ухвалених відповідно до цієї статті.

ГЛАВА 8 ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 28

Національні положення

1. Відповідно до Договору держави-члени можуть зберігати або запроваджувати положення, які є більш сприятливими для потерпілих, аніж положення, потрібні для виконання цієї Директиви.
2. Держави-члени повинні передавати Комісії тексти основних положень національного права, які вони ухвалюють у сфері, на яку поширюється ця Директива.

Стаття 29

Скасування

Директиви 72/166/ЄЕС, 84/5/ЄЕС, 90/232/ЄЕС, 2000/26/ЄС та 2005/14/ЄС, зі змінами, внесеними директивами, які перераховані в частині А додатка І, скасовано без обмеження зобов'язань держав-членів щодо кінцевих строків транспозиції в національне право та застосування директив, визначених у частині В додатка І.

Покликання на скасовані директиви необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву і читати відповідно до кореляційної таблиці, наведеної у додатку ІІ.

Стаття 30

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на 20-й день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 31

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 16 вересня 2009 року.

За Європейський Парламент

Президент

J. BUZEK

За Раду

Президент

C. MALMSTRÖM

⁽¹⁾ ОВ С 224, 30.08.2008, с. 39.

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

⁽³⁾ ОВ L 103, 02.05.1972, с. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 8, 11.01.1984, с. 17.

⁽⁵⁾ ОВ L 129, 19.05.1990, с. 33.

⁽⁶⁾ ОВ L 181, 20.07.2000, с. 65.

⁽⁷⁾ Див. частину А додатка І.

⁽⁸⁾ ОВ L 149, 11.06.2005, с. 14.

⁽⁹⁾ ОВ L 257, 27.10.1995, с. 1.

(¹⁰) OB L 12, 16.01.2001, с. 1.

(¹¹) OB L 228, 16.08.1973, с. 3.

(¹²) OB L 228, 11.08.1992, с. 1.

(¹³) OB L 281, 23.11.1995, с. 31.

(¹⁴) OB L 172, 04.07.1988, с. 1.

ДОДАТОК І

ЧАСТИНА А

Скасована Директива з переліком подальших змін до неї

(зазначена у статті 29)

Директива Ради 72/166/ЄЕС (OB L 103, 02.05.1972, с. 1)	
Директива Ради 72/430/ЄЕС (OB L 291, 28.12.1972, с. 162)	
Директива Ради 84/5/ЄЕС (OB L 8, 11.01.1984, с. 17)	Тільки стаття 4
Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/14/ЄС (OB L 149, 11.06.2005, с. 14)	Тільки стаття 1
Директива Ради 84/5/ЄЕС (OB L 8, 11.01.1984, с. 17)	
Пункт IX.F додатка І до Акту про вступ 1985 року (OB L 302, 15.11.1985, с. 218)	
Директива Ради 90/232/ЄЕС (OB L 129, 19.05.1990, с. 33)	Тільки стаття 4
Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/14/ЄС (OB L 149, 11.06.2005, с. 14)	Тільки стаття 2
Директива Ради 90/232/ЄЕС (OB L 129, 19.05.1990, с. 33)	
Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/14/ЄС (OB L 149, 11.06.2005, с. 14)	Тільки стаття 4
Директива Європейського Парламенту і Ради 2000/26/ЄС (OB L 181, 20.07.2000, с. 65)	
Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/14/ЄС (OB L 149, 11.06.2005, с. 14)	Тільки стаття 5
Директива Європейського Парламенту і Ради 2005/14/ЄС (OB L 149, 11.06.2005, с. 14)	

ЧАСТИНА В

Перелік кінцевих термінів транспозиції до національного права і застосування

(зазначена у статті 29)

Директива	Кінцевий термін транспозиції	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
Стаття 1, пункти (1)–(3)				Стаття 1, пункти (1)–(3)
Стаття 1, пункт (4), перший абзац				Стаття 1, пункт (4)(а)
Стаття 1, пункт (4), другий абзац				Стаття 1, пункт (4)(b)
Стаття 1, пункт (4), третій абзац				Стаття 1, пункт (4)(c)
Стаття 1, пункт (4), четвертий абзац				Стаття 1, пункт (4)(d)

Стаття 1, пункт (5)				Стаття 1, пункт (5)
Стаття 2(1)				Стаття 4
Стаття 2(2), вступна частина				Стаття 2, вступна частина
Стаття 2(2), перший абзац				Стаття 2, пункт (а)
Стаття 2(2), другий абзац				Стаття 2, пункт (b)
Стаття 2(2), третій абзац				Стаття 2, пункт (с)
Стаття 3(1), перше речення				Стаття 3, перший параграф
Стаття 3(1), друге речення				Стаття 3, другий параграф
Стаття 3(2), вступна частина				Стаття 3, третій параграф, вступна частина
Стаття 3(2), перший абзац				Стаття 3, третій параграф, пункт (а)
Стаття 3(2), другий абзац				Стаття 3, третій параграф, пункт (b)
Стаття 4, вступна частина				Стаття 5(1), перший підпараграф
Стаття 4, пункт (а), перший підпараграф				Стаття 5(1), перший підпараграф
Стаття 4, пункт (а), другий підпараграф, перше речення				Стаття 5(1), другий підпараграф

Стаття 4, пункт (а), другий підпараграф, друге речення				Стаття 5(1), третій підпараграф
Стаття 4, пункт (а), другий підпараграф, третє речення				Стаття 5(1), четвертий підпараграф
Стаття 4, пункт (а), другий підпараграф, четверте речення				Стаття 5(1), п'ятий підпараграф
Стаття 4, пункт (b), перший підпараграф				Стаття 5(2), перший підпараграф
Стаття 4, пункт (b), другий підпараграф, перше речення				Стаття 5(2), другий підпараграф
Стаття 4, пункт (b), другий підпараграф, друге речення				Стаття 5(2), третій підпараграф
Стаття 4, пункт (b), третій підпараграф, перше речення				Стаття 5(2), четвертий підпараграф
Стаття 4, пункт (b), третій підпараграф, друге речення				Стаття 5(2), п'ятий підпараграф
Стаття 5, вступна частина				Стаття 6, перший підпараграф, вступна частина
Стаття 5, перший абзац				Стаття 6, перший параграф, пункт (а)
Стаття 5, другий абзац				Стаття 6, перший параграф, пункт (b)
Стаття 5, заключна частина				Стаття 6, другий параграф
Стаття 6				Стаття 7

Стаття 7(1)				Стаття 8(1), перший підпараграф
Стаття 7(2)				Стаття 8(1), другий підпараграф
Стаття 7(3)				Стаття 8(2)
Стаття 8				—
	Стаття 1(1)			Стаття 3, четвертий параграф
	Стаття 1(2)			Стаття 9(1)
	Стаття 1(3)			Стаття 9(2)
	Стаття 1(4)			Стаття 10(1)
	Стаття 1(5)			Стаття 10(2)
	Стаття 1(6)			Стаття 10(3)
	Стаття 1(7)			Стаття 10(4)
	Стаття 2(1), перший підпараграф, вступна частина			Стаття 13(1), перший підпараграф, вступна частина
	Стаття 2(1), перший абзац			Стаття 13(1), перший підпараграф, пункт (а)
	Стаття 2(1), другий абзац			Стаття 13(1), перший підпараграф, пункт (b)
	Стаття 2(1), третій абзац			Стаття 13(1), перший підпараграф, пункт (c)
	Стаття 2(1), перший підпараграф,			Стаття 13(1), перший підпараграф,

	заклучна частина			вступна частина
	Стаття 2(1), другий і третій підпараграфи			Стаття 13(1), другий і третій підпараграфи
	Стаття 2(2)			Стаття 13(2)
	Стаття 3			Стаття 12(2)
	Стаття 4			—
	Стаття 5			—
	Стаття 6			—
		Стаття 1, перший параграф		Стаття 12(1)
		Стаття 1, другий параграф		Стаття 13(3)
		Стаття 1, третій параграф		—
		Стаття 1а, перше речення		Стаття 12(3), перший підпараграф
		Стаття 1а, друге речення		Стаття 12(3), другий підпараграф
		Стаття 2, вступна частина		Стаття 14, вступна частина
		Стаття 2, перший абзац		Стаття 14, пункт (а)
		Стаття 2, другий абзац		Стаття 14, пункт (b)
		Стаття 3		—
		Стаття 4		Стаття 11

		Стаття 4a		Стаття 15
		Стаття 4b, перше речення		Стаття 16, перший параграф
		Стаття 4b, друге речення		Стаття 16, другий параграф
		Стаття 4c		Стаття 17
		Стаття 4d	Стаття 3	Стаття 18
		Стаття 4e, перший параграф		Стаття 19, перший параграф
		Стаття 4e, другий параграф, перше речення		Стаття 19, другий параграф
		Стаття 4e, другий параграф, друге речення		Стаття 19, третій параграф
		Стаття 5(1)		Стаття 23(5)
		Стаття 5(2)		—
		Стаття 6		—
			Стаття 1(1)	Стаття 20(1)
			Стаття 1(2)	Стаття 20(2)
			Стаття 1(3)	Стаття 25(2)
			Стаття 2, вступна частина	—
			Стаття 2, пункт (а)	Стаття 1, пункт (б)
			Стаття 2, пункт (б)	Стаття 1, пункт (7)

			Стаття 2, пункти (с), (d) та (е)	—
			Стаття 4(1), перше речення	Стаття 21(1), перший підпараграф
			Стаття 4(1), друге речення	Стаття 21(1), другий підпараграф
			Стаття 4(1), третє речення	Стаття 21(1), третій підпараграф
			Стаття 4(2), перше речення	Стаття 21(2), перший підпараграф
			Стаття 4(2), друге речення	Стаття 21(2), другий підпараграф
			Стаття 4(3)	Стаття 21(3)
			Стаття 4(4), перше речення	Стаття 21(4), перший підпараграф
			Стаття 4(4), друге речення	Стаття 21(4), другий підпараграф
			Стаття 4(5), перше речення	Стаття 21(5), перший підпараграф
			Стаття 4(5), друге речення	Стаття 21(5), другий підпараграф
			Стаття 4(6)	Стаття 22
			Стаття 4(7)	—
			Стаття 4(8)	Стаття 21(6)
			Стаття 5(1), перший підпараграф, вступна частина	Стаття 23(1), перший підпараграф, вступна частина

			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а), вступна частина	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а), вступна частина
			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а)(1)	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а)(i)
			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а)(2)	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а)(ii)
			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а)(3)	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а)(iii)
			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а)(4)	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а)(iv)
			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а)(5), вступна частина	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а)(v), вступна частина
			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а)(5) (i)	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а)(v), перший абзац
			Стаття 5(1), перший підпараграф, пункт (а)(5) (ii)	Стаття 23(1), перший підпараграф, пункт (а)(v), другий абзац
			Стаття 5(1), другий підпараграф	Стаття 23(1), другий підпараграф
			Стаття 5(2), (3) та (4)	Стаття 23(2), (3) та (4)
			Стаття 5(5)	Стаття 23(6)

			Стаття 6(1)	Стаття 24(1)
			Стаття 6(2), перший підпараграф	Стаття 24(2), перший підпараграф
			Стаття 6(2), другий підпараграф, перше речення	Стаття 24(2), другий підпараграф
			Стаття 6(2), другий підпараграф, друге речення	Стаття 24(2), третій підпараграф
			Стаття 6(3), перший підпараграф	Стаття 24(3)
			Стаття 6(3), другий підпараграф	—
			Стаття 6а	Стаття 26
			Стаття 7, вступна частина	Стаття 25(1), вступна частина
			Стаття 7, пункт (а)	Стаття 25(1), пункт (а)
			Стаття 7, пункт (б)	Стаття 25(1), пункт (б)
			Стаття 7, пункт (с)	Стаття 25(1), пункт (с)
			Стаття 8	—
			Стаття 9	—
			Стаття 10(1)– (3)	—
			Стаття 10(4)	Стаття 28(1)
			Стаття 10(5)	Стаття 28(2)

				Стаття 29
			Стаття 11	Стаття 30
			Стаття 12	Стаття 27
Стаття 9	Стаття 7	Стаття 7	Стаття 13	Стаття 31
				Додаток I
				Додаток II
