

Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, datë 16 shtator 2009, për sigurimin e përgjegjesisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë (tekst që lidhet me ZEE-në)

Fletore Zyrtare 263, 07/10/2009 f. 0011 - 0031

Direktiva 2009/103/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit,
datë 16 shtator 2009,

për sigurimin e përgjegjesisë civile në lidhje me përdorimin e mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për të marrë një sigurim të tillë

(version i kodifikuar)

(Tekst që lidhet me ZEE-në)

PARLAMENTI EUROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EUROPIAN,

Duke pasur parasysh Traktatin Themelues të Komunitetit Evropian dhe në veçanti nenin 95, paragrafi 1 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit,

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit Ekonomik dhe Social Europian [1],

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përcaktuar në Nenin 251 të Traktatit [2],

Meqë:

Në Direktivën 72/166/KEE, datë 24 prill 1972, për përafrimin e akteve ligjore të Shteteve Anëtare në lidhje me sigurimin e përgjegjesisë civile gjatë përdorimit të mjeteve motorike dhe për zbatimin me forcë të detyrimit për t'u siguruar kundër një përgjegjësie të tillë [3], Direktivën e Dytë të Këshillit 84/2/KEE, datë 30 dhjetor 1983, për përafrimin e akteve ligjore të Shteteve Anëtare në lidhje me sigurimin e përgjegjesisë civile gjatë përdorimit të mjeteve motorike [4], Direktivën e Tretë të Këshillit 90/232/KEE, datë 14 maj 1990, për përafrimin e akteve ligjore të Shteteve Anëtare në lidhje me sigurimin e përgjegjesisë civile gjatë përdorimit të mjeteve motorike [5], dhe Direktivën 2000/26/KE e Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 16 maj 2000, për përafrimin e akteve ligjore të Shteteve Anëtare në lidhje me sigurimin e përgjegjesisë civile gjatë përdorimit të mjeteve motorike (Direktiva e Katërt për sigurimin motorik) [6] janë bërë një numër i konsiderueshëm shtesash dhe ndryshimesh [7], Është mirë që, në interes të qartësisë dhe racionalitetit, të kodifikohen këto katër direktiva, si edhe Direktiva 2005/14/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, datë 11 maj 2005, për ndryshimin e Direktivave të Këshillit 72/166/KEE, 84/5/KEE, 88/357/KEE dhe 90/232/KEE dhe të Direktivës 2000/26/KE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit për sigurimin e përgjegjesisë civile gjatë përdorimit të mjeteve motorike [8].

(2) Sigurimi i përgjegjesisë civile të lidhur me përdorimin e mjeteve motorike (sigurimi motorik) është me rëndësi të veçantë për shtetasit europianë, pavarësisht nëse janë policëmbajtës apo viktime të një aksidenti. Ky sigurim është një shqetësim madhor edhe për ndërmarrjet e sigurimeve, duke qenë se është pjesë e rëndësishme e veprimtarisë tregtare të sigurimit jo-jetë brenda Komunitetit. Sigurimi motorik ka ndikim edhe në lëvizjen e lirë të personave dhe automjeteve. Për rrjedhojë, objektivi kyç në veprimin e Komunitetit në fushën e shërbimeve financiare është mirë të jetë përforcimi dhe konsolidimi i tregut të brendshëm të sigurimit motorik.

(3) Çdo Shtet Anëtar duhet të marrë të gjitha masat e duhura për të siguruar që përgjegjësia civile e lidhur me përdorimin normal të automjeteve brenda territorit të tij të jetë e mbuluar me sigurim. Shkalla e përgjegjesisë së mbuluar dhe kushtet e mbulimit me sigurim duhen përcaktuar në bazë të këtyre masave.

(4) Për të përjashtuar çdo keqinterpretim të mundshëm të kësaj Direktive dhe për ta bërë më të lehtë marrjen e sigurimit për automjetet me targa të përkohshme, është mirë që përkufizimi i territorit ku përdoret normalisht automjeti të përfshijë tekst referues për territorin e Shtetit targën e të cilit mban automjeti, pavarësisht nëse kjo targë është e përhershme apo e përkohshme.

(5) Me gjithë respektimin e kriterit të përgjithshëm të targës për të përcaktuar territorin ku përdoret normalisht automjeti, është mirë të parashikohet një rregull i posaçëm për aksidentet e shkaktuara nga automjetet pa targë apo me një targë e cila nuk i ka përkitur asnjëherë ose nuk i përket më automjetit. Në këtë rast dhe me të vetmin qëllim të shlyerjes së kërkesës për dëmshpërblim, territori ku përdoret normalisht automjeti duhet konsideruar territori ku ka ndodhur aksidenti

(6) Është mirë të zbatohet një ndalim i kontrollit sistematik të sigurimit motorik për automjetet e përdorura normalisht në territorin e një Shteti Anëtar tjetër si edhe për automjetet e përdorura normalisht në territorin e një vendi të tretë por që hyjnë nga territori i një Shteti Anëtar tjetër. Mund të lejohen vetëm kontrollet

josistematike të cilat nuk janë diskriminuuese dhe kryhen në kuadër të një kontrolli që nuk ka për qëllim të vetëm verifikimin e sigurimit.

(7) Heqja e kontrolleve të kartonit jeshil për automjetet e përdorura normalisht në një Shtet Anëtar të cilat hyjnë në territorin e një Shteti Anëtar tjetër mund të bëhet me anë të një marrëveshjeje ndërmjet byrove kombëtare të sigurimeve, në kuadër të së cilës çdo byro kombëtare do të garantonte kompensimin në përputhje me dispozitat e legjislacionit kombëtar në lidhje me çdo humbje ose dëmtim nga lind e drejta për kompensim e shkaktuar në territorin e saj nga një prej këtyre automjeteve, pavarësisht nëse është apo jo i siguruar.

(8) Një marrëveshje e tillë garancie presupozon që të gjitha mjetet motorike të Komunitetit të cilat udhëtojnë në territorin e Komunitetit kanë mbulim me siguri. Për rrjedhojë, është mirë të parashikohet në legjislacionin kombëtar të çdo Shteti Anëtar detyrimi për sigurimin e detyrueshëm të automjeteve kundër përgjegjësisë civile, dhe që ky siguri të jetë i vlefshëm në të gjithë territorin e Komunitetit.

(9) Sistemi i parashikuar në këtë Direktivë mund të zgjerohet për të mbuluar edhe automjetet e përdorura normalisht në territorin e një vendi të tretë për të cilat byrotë kombëtare të Shteteve Anëtare kanë lidhur një marrëveshje të ngjashme.

(10) Është mirë që çdo Shtet Anëtar të jetë në gjendje të veprojë në shmangie të detyrimit të përgjithshëm për të marrë siguri të detyrueshëm në lidhje me automjetet që u përkasin disa personave fizikë dhe juridikë të caktuar, publikë apo privatë. Për aksidentet që shkaktojnë këto automjete, Shtetet Anëtare që heqin dorë nga zbatimi i detyrimit të lartpërmendur duhet të caktojnë një autoritet apo një organ për të bërë kompensimin e dëmit tek viktimat e aksidenteve të shkaktuara në një Shtet Anëtar tjetër. Është mirë të bëhen hapa për të siguruar që t'u paguhet kompensimi i rregullt jo vetëm viktimave të aksidenteve që shkaktojnë këto automjete jashtë territorit të vendit por edhe viktimave të aksidenteve që ndodhin në Shtetin Anëtar ku përdoret normalisht automjeti, pavarësisht nëse kanë apo jo leje-qëndrimi në territorin e tij. Gjithashtu, Shtetet Anëtare është mirë të sigurojnë që lista e personave që përjashtohen nga siguri i detyrueshëm dhe e autoriteteve ose organeve përgjegjëse për kompensimin e viktimave të aksidenteve të shkaktuara nga këto automjete t'i komunikohet për botim Komisionit.

(11) Është mirë që çdo Shtet Anëtar të jetë në gjendje të veprojë në shmangie të detyrimit të përgjithshëm për të marrë siguri të detyrueshëm në lidhje me disa lloje të caktuara automjetesh ose disa automjete të caktuara që kanë targë të veçantë. Në këtë rast, Shteteve Anëtare të tjera u lejohet të kërkojnë në momentin e hyrjes në territorin e tyre pasjen e një kartoni jeshil të vlefshëm ose të një kontrate siguri kufitar, për të siguruar dhënien e kompensimit viktimave të aksidenteve që mund të shkaktojnë këto automjete në territorin e tyre. Por, duke qenë se heqja e kontrolleve kufitare brenda Komunitetit do të thotë se nuk është e mundur të sigurohet që automjetet që kalojnë kufirin e kanë mbulimin me siguri, atëherë nuk mund të garantohet kompensimi për viktimat e aksidenteve të shkaktuara jashtë kufijve të territorit. Është mirë të bëhen hapa për të siguruar që t'u jepet kompensimi i rregullt jo vetëm viktimave të aksidenteve që shkaktojnë këto automjete jashtë territorit të vendit por edhe në Shtetin Anëtar ku përdoret normalisht automjeti. Për këtë qëllim, është mirë që Shtetet Anëtare t'i trajtojnë viktimat e aksidenteve të shkaktuara nga këto automjete në të njëjtën mënyrë me viktimat e aksidenteve të shkaktuara nga automjetet e pasiguruara. Madje, është mirë që viktimave të aksidenteve të shkaktuara nga automjete të pasiguruara t'u paguhet kompensim nga organi i kompensimit i Shtetit Anëtar ku ka ndodhur aksidenti. Kur u bëhen pagesa viktimave të aksidenteve të shkaktuara nga automjete që janë objekt i përjashtimit, organit të kompensimit është mirë t'i jepet e drejta të paraqesë kërkesë për dëmshpërblim kundrejt organit të Shtetit Anëtar ku përdoret normalisht automjeti. Pas një periudhe të caktuar të lejuar për vënien në zbatim dhe zbatimin e kësaj mundësie përjashtimi, dhe duke mbajtur në konsideratë mësimet e nxjerra gjatë kësaj periudhe, është mirë që Komisioni të paraqesë, sipas rastit, propozime për zëvendësimin ose heqjen e përjashtimit.

(12) Detyrimet e Shteteve Anëtare për të garantuar mbulimin me siguri të paktën në lidhje me disa shuma të caktuara minimale përbëjnë një element të rëndësishëm për të siguruar mbrojtjen e viktimave. Shuma minimale e mbulimit për dëmtimin e personit është mirë të llogaritet në mënyrë të tillë që të kompensojë plotësisht dhe me drejtësi të gjitha viktimat që kanë pësuar dëmtime personale shumë të rënda, duke mbajtur gjithmonë në konsideratë shpeshësinë e vogël të aksidenteve me disa viktime dhe numrin e vogël të aksidenteve ku disa viktime kanë pësuar dëmtime personale shumë të rënda gjatë një ngjarjeje të vetme. Është mirë të parashikohet një shumë minimale mbulimi për viktimë ose për kërkesë për dëmshpërblim. Me qëllim, mundësimin e zbatimit të këtyre shumave minimale, është mirë të parashikohet një periudhë kalimtare. Por është mirë të parashikohet edhe një periudhë më e shkurtër se periudha kalimtare, gjatë së cilës Shtetet Anëtare t'i rrisin këto shuma të paktën deri sa një e dyta e niveleve të parashikuara.

(13) Për të siguruar që shuma minimale nuk do ta humbasë vlerën me kalimin e kohës, është mirë të futet një dispozitë për një shqyrtim periodik duke përdorur si tregues krahasimi Indeks European të Çmimeve të Konsumit (EICP) të publikuar nga Eurostati, sikurse parashikohet në Rregulloren e Këshillit (KE) Nr. 2494/95, datë

23 tetor 1995, për treguesit e harmonizuar të çmimeve të konsumit [9]. Mirë është të parashikohen edhe rregullat procedurale për një shqyrtim të tillë.

(14) Është e nevojshme të parashikohet një organ për të garantuar që viktimat të mos mbeten pa kompensim kur automjeti që ka shkaktuar aksidentin është i pasiguruar apo i paidentifikuar. Është e rëndësishme të parashikohet që viktimat e një aksidenti të tillë të jetë në gjendje t'i drejtohet drejtpërdrejt këtij organi, si pikë e parë e kontaktit. Por është mirë që Shteteve Anëtare t'u jepet mundësia të zbatojnë disa përjashtime të kufizuara sa i takon pagesës së kompensimit nga ana e këtij organi dhe të parashikojnë që kompensimi i dëmit të pronës të shkaktuar nga automjeti i paidentifikuar të jetë i kufizuar apo i përjashtuar për shkak të rrezikut të krimit përmes mashtrimit.

(15) Është në interesin e viktimave që efektet e disa klauzolave të caktuara përjashtuese të mos dalin jashtë marrëdhënies ndërmjet siguruesit dhe personit përgjegjës për aksidentin. Mirëpo, në rastin e automjeteve të vjedhura ose të marra me forcë, Shtetet Anëtare mund të parashikojnë pagimin e kompensimit nga organi i lartpërmendur.

(16) Për të lehtësuar barrën financiare të këtij organi, Shtetet Anëtare mund të parashikojnë zbatimin e disa kufijve të caktuar kur organi siguron kompensim për dëmin ndaj pronës të shkaktuar nga automjeteve të pasiguruara ose, sipas rastit, nga automjete të vjedhura apo të marra me forcë.

(17) Mundësia e kufizimit apo përjashtimit të kompensimit legjitim për viktimat në bazë të arsyes se automjeti është i paidentifikuar nuk është mirë të zbatohet kur organi ka paguar kompensim për dëmtime të konsiderueshme personale të viktimave të aksidentit në të cilin është shkaktuar edhe dëm ndaj pronës. Shtetet Anëtare mund të parashikojnë një shumë të zbritshme, deri në kufirin e parashikuar në këtë Direktivë, që të mbulohet nga viktimat e dëmit ndaj pronës. Kushtet në të cilat dëmtimet personale duhet të konsiderohen të konsiderueshme është mirë të përcaktohen me dispozita ligjore, nënligjore ose administrative kombëtare të Shtetit Anëtar ku ka ndodhur aksidenti. Gjatë përcaktimit të këtyre kushteve, Shteti Anëtar mund të marrë në konsideratë, ndër të tjera, nëse dëmtimi kërkon apo jo kujdes spitalor.

(18) Në rastin e aksidentit të shkaktuar nga një automjet i pasiguruar, organi që u jep kompensim viktimave të aksidentit të shkaktuar nga automjete të pasiguruara ose të paidentifikuara ndodhet në pozita më të mira se viktimat për të ngritur padi kundër palës përgjegjëse. Për rrjedhojë, është mirë të parashikohet që këtij organi të mos i lejohet t'i kërkojë viktimës, nëse duhet të marrë kompensim, që të konstatojë se pala përgjegjëse nuk mundet ose nuk pranon të paguajë.

(19) Në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet organit të përmendur më lart dhe siguruesit të përgjegjës civilë, lidhur me faktin se cili prej tyre duhet t'i paguajë kompensim viktimës së aksidentit, është mirë që për të evituar çdo vonesë në pagimin e kompensimit viktimës Shtetet Anëtare të sigurojnë që njëri prej këtyre palëve t'i ngarkohet përgjegjësia për pagimin e kompensimit në një shkallë të parë, në pritje të zgjidhjes së mosmarrëveshjes.

(20) Është mirë që viktimave të aksidenteve të mjeteve motorike t'u garantohet trajtim i ngjashëm pavarësisht se ku ndodhin aksidentet brenda Komunitetit.

(21) Është mirë që anëtarëve të familjes së policëmbajtësit, drejtuesit të mjetit apo çdo personi tjetër përgjegjës t'u jepet mbrojtje e ngjashme me atë që i jepet të tretit tjetër, në çdo rast, në lidhje me dëmtimet personale të tyre.

(22) Dëmtimet personale dhe dëmet ndaj pronës që pësojnë këmbësorët, çiklistët apo përdoruesit e tjerë jo të motorizuar të rrugëve, të cilët zakonisht janë pala më e dobët në një aksident, është mirë të mbulohen nga sigurimi i detyrueshëm i automjetit të përfshirë në aksident kur personat e lartpërmendur kanë të drejtë kompensimi sipas legjislacionit civil kombëtar. Kjo dispozitë nuk cenon çështjen e përgjegjësive civile apo nivelin e dëmshpërblimit të miratuar në lidhje me një aksident, sipas legjislacionit kombëtar.

(23) Përfshirja në mbulimin me sigurim, të udhëtarëve që ndodhen brenda automjetit, përbën një arritje madhore të legjislacionit ekzistues. Ky objektivi do të vihej në rrezik nëse legjislacioni kombëtar apo nëse klauzolat e policave të sigurimit do t'i përjashtonin udhëtarët nga mbulimi me sigurim nëse kanë pasur ose duhej të kishin pasur dijeni se drejtuesi i automjetit ka qenë nën ndikimin e alkoolit apo të ndonjë agjenti tjetër dehës në momentin e aksidentit. Zakonisht udhëtarit nuk është në gjendje të vlerësojë si duhet nivelin e dehjes së drejtuesit të automjetit. Objektivi i frenimit të personave për të mos e drejtuar automjetin nën ndikimin e agjentëve dehës nuk arrihet përmes zvogëlimit të mbulimit me sigurim për udhëtarët që janë viktimat të aksidenteve të mjeteve motorike. Mbulimi i këtyre udhëtarëve me sigurimin motorik të detyrueshëm të automjetit nuk cenon asnjë përgjegjësi ligjore që mund t'u lindë atyre në zbatim të legjislacionit të zbatueshëm kombëtar, as nivelin e dëmshpërblimit të miratuar në rastin e një aksidenti specifik.

(24) Është mirë që të gjitha policat e sigurimit të detyrueshëm të mjeteve motorike ta mbulojnë të gjithë territorin e Komunitetit.

(25) Disa ndërmarrje sigurimesh fusin në policat e sigurimit klauzola sipas të cilave kontrata anulohet nëse automjeti mbetet jashtë Shtetit Anëtar të regjistrimit përtej një afati të caktuar. Kjo praktikë bie ndesh me parimin e parashtruar në këtë Direktivë, sipas të cilit sigurimi i detyrueshëm i mjeteve motorike duhet të mbulojë, në bazë të një primi të vetëm, të gjithë territorin e Komunitetit. Për rrjedhojë, është mirë të përcaktohet se mbulimi me sigurim duhet të mbetet i vlefshëm gjatë të gjithë periudhës së kontratës, pavarësisht nëse automjeti qëndron apo jo në një Shtet Anëtar tjetër për një periudhë të caktuar kohore, pa cenuar detyrimet që parashikon legjislacioni kombëtar i Shteteve Anëtare në lidhje me regjistrimin e automjeteve.

(26) Në interes të palës së siguruar, është mirë që çdo policë sigurimi të garantojë kundrejt një primi të vetëm, në çdo Shtet Anëtar, mbulimin e kërkuar me ligjin e atij Shteti ose mbulimin e kërkuar me ligjin e Shtetit Anëtar ku përdoret normalisht mjete, kur ky mbulim është më i lartë.

(27) Është mirë të bëhen hapa për ta bërë më të lehtë marrjen e mbulimit me sigurim për automjetet e importuara nga një Shtet Anëtar në një tjetër, megjithëse automjeti nuk është ende i regjistruar në Shtetin Anëtar të destinacionit. Është mirë të ofrohet një përjashtim i përkohshëm nga rregulli i përgjithshëm që përcakton Shtetin Anëtar ku ndodhet risku. Për një periudhë 30-ditore nga data kur është lëvruar, është vënë në dispozicion ose është dërguar automjeti tek blerësi, është mirë që si Shteti Anëtar ku ndodhet risku të konsiderohet Shteti Anëtar i destinacionit.

(28) Çdo person që dëshiron të lidhë kontratë të re për sigurimin e automjetit me një sigures tjetër duhet të jetë në gjendje t'i mbështesë evidencat e aksidenteve dhe kërkesave për dëmshpërblim në bazë të kontratës së vjetër. Është mirë që policëmbajtësi të ketë të drejtë të kërkojë në çdo moment një ekstrakt në lidhje me trajtimin e dëmeve ose në lidhje me mungesën e kërkesave për dëmshpërblim, që ka të bëjë me automjetin ose automjetet e mbuluara nga kontrata e sigurimit, të paktën gjatë pesë viteve të fundit të marrëdhënies kontraktore. Ndërmarrja e sigurimeve, ose çdo organ që mund të jetë caktuar nga Shteti Anëtar për të ofruar sigurim të detyrueshëm apo për të dhënë këto ekstrakte, duhet t'ia japë këtë ekstrakt policëmbajtësit brenda 15 ditëve pas paraqitjes së kërkesës.

(29) Për të siguruar mbrojtjen e duhur për viktimat e aksidenteve të automjeteve, është mirë që Shtetet Anëtare të mos ua lejojnë ndërmarrjeve të sigurimeve të përdorin shuma të zbritshme kundrejt palës së dëmtuar.

(30) E drejta për t'u mbështetur në kontratën e sigurimit dhe për të paraqitur pretendime kundrejt ndërmarrjes së sigurimeve drejtpërdrejt është me rëndësi të madhe për mbrojtjen e viktimave të aksidenteve të mjeteve motorike. Për të mundësuar një shlyerje efikase dhe të përshpejtuar të kërkesave për dëmshpërblim dhe për të evituar sa më shumë proceset ligjore të kushtueshme, është mirë që për viktimat e aksidenteve të mjeteve motorike të parashikohet e drejta e ngritjes së padisë së drejtpërdrejtë kundër ndërmarrjes së sigurimeve që e mbulon personin përgjegjës me sigurimin e përgjegjësisë civile.

(31) Për të siguruar një nivel të mjaftueshëm të mbrojtjes për viktimat e aksidenteve të mjeteve motorike, është mirë që procedura e "ofertës së arsyetuar" të mbulojë çdo lloj aksidenti të mjeteve motorike. E njëjta procedurë është mirë të zbatohet, me përshtatjet e duhura, në rastet kur dëmi i aksidentit shlyhet nga sistemi i byrove kombëtare të siguresve.

(32) Në bazë të nenit 11 pika 2 të lexuar së bashku me nenin 9 pika 1 shkronja "b" të Rregullores së Këshillit (KE) Nr. 44/2001, datë 22 dhjetor 2000, për juridiksionin, njohjen dhe ekzekutimin e aktgjykimeve në çështjet civile dhe tregtare [10], palët e dëmtuara mund të ngrenë padi kundër ofruesit të sigurimit të përgjegjësisë civile në Shtetin Anëtar ku kanë vendbanimin.

(33) Sistemi i byrove të kartonit jeshil siguron shlyerjen e menjëhershme të kërkesave për dëmshpërblim në vendin ku ka vendqëndrimin pala e dëmtuar kur pala tjetër është nga një vend tjetër evropian.

(34) Palët e dëmtuara si pasojë e një aksidenti të mjeteve motorike që bien brenda fushëveprimit të kësaj Direktive dhe që ndodhin në një Shtet që nuk është Shteti ku kanë vendqëndrimin kanë të drejtë ta paraqesin pretendimin në Shtetin Anëtar ku kanë vendqëndrimin përpara një përfaqësuesi të emëruar për efekt të kërkesave për dëmshpërblim nga ndërmarrja e sigurimeve e palës përgjegjëse. Kjo zgjidhje do të mundësonte që dëmi i shkaktuar palës së dëmtuar jashtë Shtetit Anëtar ku ka vendqëndrimin të trajtohet brenda procedurave për të cilat kanë njohuri.

(35) Ky sistem me përfaqësues të caktuar për efekt të marrjes së kërkesave për dëmshpërblim nuk cenon as legjislacionin themelor që duhet zbatuar në secilin rast të veçantë, as çështjen e juridiksionit.

(36) Ekzistenca e të drejtës së drejtpërdrejtë për të ngritur padi nga pala e dëmtuar kundër ndërmarrjes së sigurimeve është një plotësues i logjikshëm i caktimit të përfaqësuesve të tillë dhe, për më tepër, i përmirëson pozitat juridike të palëve të dëmtuara si pasojë e aksidenteve të mjeteve motorike që ndodhin jashtë Shtetit Anëtar të vendqëndrimit.

(37) Duhet parashikuar që Shteti Anëtar ku është autorizuar ndërmarrja e sigurimeve të kërkojë që ndërmarrja në fjalë të caktojë përfaqësues për marrjen e kërkesave për dëmshpërblim të cilët të kenë vendqëndrimin ose të

jenë vendosur në Shtetet e tjera Anëtare për të mbledhur të gjitha informacionet e nevojshme në lidhje me trajtimin e dëmeve që vijnë nga aksidente të tilla dhe të marrin masat e duhura për të shlyer kërkesat për dëmshpërblim në emër dhe për llogari të ndërmarrjes së sigurimeve, duke përfshirë edhe pagimin e kompensimit. Përfaqësuesit për trajtimin e dëmeve është mirë të kenë kompetenca të mjaftueshme për ta përfaqësuar ndërmarrjen e sigurimeve në lidhje me personat që pësojnë dëmtim nga aksidente të tilla, si edhe për ta përfaqësuar ndërmarrjen e sigurimeve përpara autoriteteve kombëtare, duke përfshirë, nëse është nevoja, edhe përpara gjykatës, për aq sa kjo është në përputhje me rregullat e së drejtës private ndërkombëtare për kalimin e kompetencës territoriale.

(38) Veprimtaritë e përfaqësuesve për trajtimin e dëmeve nuk janë të mjaftueshme për të justifikuar kalimin e kompetencës gjykatave në Shtetin Anëtar ku ka vendqëndrimin pala e dëmtuar nëse kjo nuk parashikohet në rregullat e së drejtës private ndërkombëtare.

(39) Është mirë që caktimi i përfaqësuesve përgjegjës për shlyerjen e kërkesave për dëmshpërblim të jetë njëri prej kushteve për nisjen dhe ushtrimin e veprimtarisë së sigurimeve të renditura në klasën 10 të pikës A të Shtojcës së Direktivës së Këshillit 73/239/KEE, datë 24 korrik 1973, për bashkërendimin e akteve ligjore, nënligjore dhe administrative që kanë të bëjnë me fillimin dhe ndjekjen e veprimtarisë tregtare të sigurimit të drejtpërdrejtë me përjashtim të sigurimit të jetës [11], me përjashtim të përgjegjësisë së transportuesit. Ky kusht, për rrjedhojë, është mirë të mbulohet me një autorizim të vetëm zyrtar të lëshuar nga autoritetet e Shtetit Anëtar ku ka vendosur zyrën qendrore ndërmarrja, sikurse përcaktohet në Titullin II të Direktivës së Këshillit 92/49/KEE, datë 18 qershor 1992, për bashkërendimin e akteve ligjore, nënligjore dhe administrative në lidhje me sigurimet e drejtpërdrejta me përjashtim të sigurimit të jetës dhe për ndryshimin e Direktivave 73/239/KEE dhe 88/357/KEE (Direktiva e tretë për sigurimet jo-jetë) [12]. Është mirë që ky kusht të zbatohet edhe për ndërmarrjet e sigurimeve me zyra qendrore jashtë Komunitetit të cilat kanë siguruar një autorizim që u jep të drejtë të hyrjes në veprimtarinë e sigurimeve në një Shtet Anëtar të Komunitetit.

(40) Krahas sigurimit që ndërmarrja e sigurimeve të ketë përfaqësues në Shtetin ku ka vendqëndrimin pala e dëmtuar, është e përshtatshme të garantohet e drejta specifike e palës së dëmtuar që t'i shlyhet menjëherë kërkesa për dëmshpërblim. Për rrjedhojë, është e nevojshme të përfshihen në legjislacionin kombëtar sanksionet e duhura të efektshme dhe sistematike financiare ose administrative ekuivalente (siç janë urdhrat për sigurimin e padisë të ndërthurura me gjobat administrative, raportimi në mënyrë të rregullt tek autoritetet mbikëqyrëse, kontrollet në vend, publikimet në fletoret zyrtare kombëtare dhe në shtyp, pezullimi i veprimtarive të shoqërisë ku përfshihet ndalimi i lidhjes së kontratave të reja për një periudhë të caktuar, caktimi i një përfaqësuesi të posaçëm të autoriteteve mbikëqyrëse përgjegjëse për të verifikuar nëse veprimtaria tregtare zhvillohet në përputhje me ligjet për sigurimet, tërheqja e autorizimit për këtë linjë biznesi, sanksionet që vendosen mbi anëtarët e këshillit të administratorëve dhe drejtuesit) në rastin kur ndërmarrja e sigurimeve ose përfaqësuesi i saj nuk e përmbush detyrimin për të ofruar kompensim brenda një periudhe të arsyeshme kohore. Kjo nuk duhet të cenohet zbatimin e masave të tjera, sidomos në zbatim të legjislacionit të zbatueshëm për çështjet e mbikëqyrjes, të cilat mund të konsiderohen të përshtatshme. Megjithatë, është kusht që përgjegjësia dhe dëmi i kryer të mos jenë objekt mosmarrëveshjeje, në mënyrë që të ndërmarrja e sigurimeve të jetë në gjendje të bëjë një ofertë të arsyetuar brenda afatit të përcaktuar. Është mirë që oferta e arsyetuar e kompensimit të jetë me shkrim dhe të përmbajë bazën mbi të cilën janë vlerësuar përgjegjësia dhe dëmshpërblimi.

(41) Krahas këtyre sanksioneve, është e përshtatshme të parashikohet detyrimi për të paguar kamatëvonesë mbi shumën e kompensimit të ofruar nga ndërmarrja e sigurimeve ose të caktuar nga gjykata për palën e dëmtuar kur kjo ofertë nuk është bërë brenda afatit të përcaktuar. Nëse Shtetet Anëtare kanë rregulla ekzistuese kombëtare që mbulojnë kërkesën për të paguar kamatëvonesë, kjo dispozitë mund të zbatohet përmes futjes së një teksti referues që bën lidhjen me rregullat në fjalë.

(42) Palët e dëmtuara që kanë pësuar humbje ose dëmtim si pasojë e aksidenteve të mjeteve motorike ndonjëherë e kanë të vështirë të gjejnë emrin e ndërmarrjes së sigurimeve që ka bërë sigurimin e përgjegjësisë civile në lidhje me mjetet motorike të përfshira në aksident.

(43) Në interesin e palëve të dëmtuara në fjalë, është mirë që Shtetet Anëtare të ngrenë qendra informimi për të siguruar vendosjen në dispozicion në mënyrë të menjëhershme të një informacioni të tillë në lidhje me çdo aksident që përfshin një mjet motorik. Është mirë që këto qendra informimi t'u vendosin në dispozicion palëve të dëmtuara edhe informacione që kanë të bëjnë me përfaqësuesit për trajtimin e dëmeve. Është e nevojshme që qendra të tilla të bashkëpunojnë me njëra-tjetrën dhe t'u përgjigjen me shpejtësi kërkesave për informacion për përfaqësuesit për trajtimin e dëmeve që vijnë nga qendrat e Shteteve Anëtare të tjera. Duket se është mirë që qendra të tilla të mbledhin informacione për datën faktike të përfundimit të mbulimit me sigurim por jo për datën e përfundimit të vlefshmërisë së policës nëse periudha e vlefshmërisë e kontratës zgjatet automatikisht në rast mosanulimi.

- (44) Është mirë të bëhen parashikime specifike në lidhje me automjetet (për shembull, automjetet shtetërore ose ushtarake) të cilat përfshihen në përfshirjen nga detyrimi për të pasur sigurim të përgjegjësive civile.
- (45) Pala e dëmtuar mund të ketë një interes legjitim për të qenë e informuar për identitetin e pronarit ose të drejtuesit të zakonshëm ose të kujdestarit të regjistruar të automjetit, për shembull nëse kompensimin mund ta marrë vetëm nga këta persona për shkak se automjeti nuk është i siguruar në mënyrë të rregullt ose nëse dëmi është më i madh se shuma e siguruar, rast në të cilin duhet dhënë edhe ky informacion.
- (46) Disa informacione të caktuara që jepen, siç është emri dhe adresa e pronarit ose drejtuesit të zakonshëm të automjetit dhe numri i policës së sigurimit ose numri i regjistrimit të automjetit, përbëjnë të dhëna personale sipas kuptimit të Direktivës 95/46/KE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 24 tetor 1995, për mbrojtjen e individëve në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe për lëvizjen e lirë të këtyre të dhënave [13]. Për rrjedhojë, përpunimi i të dhënave të tilla që kërkohet në funksion të kësaj Direktive është mirë të jetë në zbatim të masave kombëtare të marra në përputhje me Direktivën 95/46/KE. Emri dhe adresa e drejtuesit të zakonshëm të mjetit duhet komunikuar vetëm nëse këtë komunikim e parashikon legjislacioni kombëtar.
- (47) Për të siguruar që pala e dëmtuar të mos mbetet pa kompensimin që i takon, është e nevojshme të parashikohet një organ kompensimi të cilit mund t'i drejtohet pala e dëmtuar kur ndërmarrja e sigurimeve nuk ka caktuar një përfaqësues ose kur ndërmarrja e sigurimeve e zvarrit trajtimin e kërkesës për dëmshpërblim ose kur ndërmarrja e sigurimeve nuk mund të identifikohet. Është mirë që ndërhyrja e organit të kompensimit të bëhet vetëm në raste të rralla individuale ku ndërmarrja e sigurimeve nuk i ka përmbushur detyrimet e veta përkundër efektit rëndues të vendosjes së mundshme të sanksioneve.
- (48) Roli që luan organi i kompensimit është trajtimi i kërkesave për dëmshpërblim në lidhje me çdo humbje ose dëmtim që ka pësuar pala e dëmtuar vetëm në rastet kur mund të konstatohen në mënyrë të objektivë dhe për rrjedhojë organi i kompensimit është mirë që të bëjë vetëm verifikimin nëse është bërë apo jo një ofertë kompensimi në përputhje me afatet dhe procedurat e parashikuara, pa u futur në themelin e rastit.
- (49) Personat juridikë që me ligj i përgjigjen palës së dëmtuar në lidhje me kërkesat për dëmshpërblim kundrejt personit përgjegjës për aksidentin ose kundrejt ndërmarrjes së sigurimeve të këtij të fundit (si, për shembull, ndërmarrjet e tjera të sigurimeve ose organet e sigurimeve shoqërore) nuk duhet të kenë të drejtë t'ia paraqesin kërkesën përkatëse për dëmshpërblim organit të kompensimit.
- (50) Është mirë që organi i kompensimit të ketë të drejtën e rimarrjes së vlerës (subrogimit) për atë që ka kompensuar palën e dëmtuar. Për të mundësuar ekzekutimin e pretendimit të organit të kompensimit kundrejt ndërmarrjes së sigurimeve kur kjo e fundit nuk ka caktuar një përfaqësues për trajtimin e dëmeve ose e ka zvarritur trajtimin e një kërkesë për dëmshpërblim, organi që e jep kompensimin në Shtetin e palës së dëmtuar është mirë të ketë të drejtën automatike të rimbursimit me subrogim tek të drejtat e palës së dëmtuar nga ana e organit homolog në Shtetin kur është vendosur ndërmarrja e sigurimeve. Ky organ është në pozitat më të mira për të çelur proces kundër ndërmarrjes së sigurimeve.
- (51) Edhe pse Shtetet Anëtare mund të parashikojnë që pretendimi i ngritur përpara organit të kompensimit duhet të jetë i nënrenditur, është mirë që personi i dëmtuar të mos jetë i detyruar t'ia paraqesë pretendimin personit përgjegjës për aksidentin përpara se t'ia paraqesë organit të kompensimit. Në një rast të tillë, është mirë që pala e dëmtuar të jetë të paktën në të njëjtën pozitë si edhe në rastin e kërkesës për dëmshpërblim kundrejt fondit të garancisë.
- (52) Ky sistem mund të vihet në funksionim përmes një marrëveshjeje mes organeve të kompensimit të krijuara ose aprovuara nga Shtetet Anëtare, ku të përcaktohen funksionet dhe detyrimet e tyre si edhe procedurat e rimbursimit.
- (53) Kur është i pamundur identifikimi i siguresit të automjetit, është mirë të parashikohet që debitori i fundmë në lidhje me dëmshpërblimin që i duhet paguar palës së dëmtuar të jetë fondi i garancisë i parashikuar për këtë qëllim i cili ndodhet në Shtetin Anëtar ku ndodhet normalisht automjeti i pasiguar përdorimi i të cilit ka shkaktuar aksidentin. Kur është i pamundur identifikimi i automjetit, është mirë të parashikohet që debitori i fundmë të jetë fondi i garancisë i parashikuar për këtë qëllim i cili ndodhet në Shtetin Anëtar ku ndodh aksidenti.
- (54) Kjo Direktivë nuk duhet të cenojë detyrimet e Shteteve Anëtare në lidhje me afatet për shndërrimin në legjislacion kombëtar dhe zbatimin e Direktivave të parashikuara në Shtojcën I Pjesa B,

KANË MIRATUAR KËTË DIREKTIVË

KREU 1

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Përkufizime

Për qëllimet e kësaj Direktive:

1. "automjet" është çdo mjet motorik që përdoret për të udhëtuar në tokë dhe që vihet në lëvizje përmes fuqisë mekanike, por që nuk lëviz mbi shina, si edhe çdo rimorkio, e bashkuar ose jo;
2. "palë e dëmtuar" është çdo person që ka të drejtë të marrë kompensim në lidhje me çdo humbje ose dëmtim të shkaktuar nga automjetet;
3. "byroja kombëtare e siguruesve" është një organizatë profesionale përbërja e së cilës është në përputhje me Rekomandimin nr. 5 të miratuar më 25 janar 1949 nga Nënkomiteti për Transportin Rrugor të Komitetit të Transportit të Brendshëm të Komisioni Ekonomik për Evropën të Kombeve të Bashkuara dhe në të cilin grupohen ndërmarrjet e sigurimeve të cilat, brenda një Shteti, janë autorizuar të ushtrojnë veprimtarinë tregtare të sigurimit të mjeteve motorike në lidhje me përgjegjësinë civile;
4. "territori ku përdoret normalisht automjeti" është:
 - (a) territori i Shtetit targën e të cilit mban automjeti, pavarësisht nëse kjo targë është e përhershme ose e përkohshme; ose
 - (b) në rastet kur nuk kërkohet regjistrim për një lloj automjeti por automjeti ka një targë sigurimi, ose një tabelë dalluese analoge me targën e regjistrimit, territori i Shtetit ku është lëshuar targa e sigurimit ose tabela; ose
 - (c) në rastet kur nuk kërkohet as targë regjistrimi, as targë sigurimi dhe as tabelë dalluese për lloje të caktuara automjetesh, territori i Shtetit ku ka vendqëndrimin e përhershëm personi që ka në kujdestari automjetin; ose
 - (d) në rastet kur automjeti nuk ka targë ose ka një targë e cila nuk i ka përkitur ose nuk i përket më automjetit dhe ky automjet është përfshirë në një aksident, territori i Shtetit ku ka ndodhur aksidenti, për qëllimin e zgjidhjes së kërkesës për dëmshpërbim siç parashikohet në nënparagrafin e parë të shkronjës "a" të nenit 2 ose në nenin 20;
5. "kartoni jeshil" është një certifikatë ndërkombëtare sigurimi e lëshuar në emër të një byroje kombëtare në përputhje me Rekomandimin nr. 5 të miratuar më 25 janar 1949 nga Nënkomiteti për Transportin Rrugor të Komitetit të Transportit të Brendshëm të Komisioni Ekonomik për Evropën të Kombeve të Bashkuara;
6. "ndërmarrja e sigurimeve" është ndërmarrja që ka marrë autorizimin zyrtar në përputhje me nenin 6 ose nenin 23 pika 2 të Direktivës 73/239/KEE;
7. "vendosje" është zyra qendrore, agjencia ose dega e ndërmarrjes së sigurimeve sipas përkufizimit të nenit 2 shkronja "c" të Direktivës së Dytë të Këshillit 88/357/KEE, datë 2 qershor 88, për bashkërendimin e akteve ligjore, nënligjore dhe administrative në lidhje me sigurimet e drejtpërdrejta me përjashtim të sigurimit të jetës, dhe për dispozitat për mundësimin e ushtrimit të efektshëm të lirisë për të ofruar shërbime [14].

Neni 2

Fusha e veprimit

Dispozitat e neneve 4, 6, 7 dhe 8 zbatohen për automjetet që përdoren normalisht në territorin e njërit prej Shteteve Anëtare:

- (a) pasi të jetë arritur marrëveshja ndërmjet byrove kombëtare të sigurimeve, në kuadër të së cilës çdo byro kombëtare garanton trajtimin, në përputhje me dispozitat e legjislationit kombëtar për sigurimin e detyrueshëm, të kërkesave për dëmshpërbim në lidhje me aksidentet e shkaktuara në territorin e tij nga automjete të cilat normalisht përdoren në territorin e një Shteti Anëtar tjetër, pavarësisht nëse këto automjete janë apo jo të siguruara;
- (b) duke filluar nga data e përcaktuar nga Komisioni, pasi ky të ketë konstatuar në bashkëpunim me Shtetet Anëtare se është lidhur një marrëveshje e tillë;
- (c) gjatë periudhës së vlefshmërisë së kësaj marrëveshjeje.

Neni 3

Sigurimi i detyrueshëm i automjeteve

Çdo Shtet Anëtar, në varësi të nenit 5, merr të gjitha masat e duhura për të siguruar që përgjegjësia civile e lidhur me shfrytëzimin e automjeteve që përdoren normalisht në territorin e tij të jetë e mbuluar me sigurim.

Shkalla e përgjegjësisë së mbuluar dhe kushtet e mbulimit përcaktohen në bazën e masave të përmendura në paragrafin e parë.

Çdo Shtet Anëtar merr të gjitha masat e duhura për të siguruar që kontrata e sigurimit të mbulojë edhe sa më poshtë:

- (a) në përputhje me ligjet në fuqi në Shtetet Anëtare, çdo humbje ose dëmtim që shkaktohet në territorin e këtyre Shteteve;
- (b) çdo humbje ose dëmtim që u shkaktohet shtetasve të Shteteve Anëtare gjatë një udhëtimi të drejtpërdrejtë ndërmjet dy territoreve ku është në fuqi Traktati, nëse nuk ka një byro kombëtare të siguruesve përgjegjëse për

territorin ku po kalohet; në një rast të tillë, humbja ose dëmtimi mbulohet në përputhje me ligjet kombëtare për sigurimin e detyrueshëm në fuqi në Shtetin Anëtar në territorin e të cilit përdoret normalisht automjeti.

Sigurimi i përmendur në paragrafin e parë mbulon si dëmin ndaj pronës ashtu edhe dëmin ndaj personit.

Neni 4

Kontrolli i sigurimeve

Shtetet Anëtare nuk bëjnë kontrolle të sigurimit të përgjegjësive civile në lidhje me automjetet që përdoren normalisht në territorin e një Shteti Anëtar tjetër dhe në lidhje me automjetet që përdoren normalisht në territorin e një vendi të tretë por që hyjnë nga territori i një Shteti Anëtar tjetër. Megjithatë, ato mund të bëjnë kontrolle josistematike të sigurimit me kusht që këto kontrolle të mos jenë diskriminuese dhe të kryhen në kuadër të një kontrolli që nuk ka për qëllim të vetëm verifikimin e sigurimit.

Neni 5

Përfshirimi nga detyrimi në lidhje me sigurimin e detyrueshëm të automjeteve

1. Një Shtet Anëtar mund të mos e zbatojë nenin 3 në lidhje me disa persona të caktuar fizikë ose juridikë publikë ose privatë; Shteti në fjalë përpilon një listë të këtyre personave, të cilën ua komunikon Shteteve Anëtare të tjera dhe Komisionit.

Shteti Anëtar që vendos të mos e zbatojë nenin 3 merr masat e duhura për të siguruar që të paguhet kompensim në lidhje me çdo humbje ose dëmtim të shkaktuar në territorin e tij dhe në territorin e Shteteve Anëtare të tjera nga automjete që u përkasin personave të tillë.

Ky Shtet përcakton, në veçanti, autoritetin ose organin në vendin ku ndodh humbja ose dëmtimi përgjegjës për kompensimin e palëve të dëmtuara në përputhje me ligjet e atij Shteti në rastet kur nuk është i zbatueshëm neni 2 shkronja "a".

Ai i komunikon Komisionit listën e personave të përfshiruar nga sigurimi i detyrueshëm dhe të autoriteteve dhe organeve përgjegjëse për kompensimin.

Komisioni e publikon këtë listë.

2. Një Shtet Anëtar mund të mos e zbatojë nenin 3 në lidhje me disa lloje të caktuara automjeteve ose disa automjete të caktuara që mbajnë një targë të posaçme; Shteti në fjalë përpilon një listë të këtyre llojeve ose të këtyre automjeteve, të cilën ua komunikon Shteteve Anëtare të tjera dhe Komisionit.

Çdo Shtet Anëtar që bën përfshirimin e lartpërmendur siguron që automjetet e përmendura në paragrafin e parë të trajtohen në të njëjtën mënyrë me automjetet për të cilat nuk është përmbushur detyrimi për sigurim i parashikuar në nenin 3.

Fondi i garancisë i Shtetit Anëtar në të cilin ka ndodhur aksidenti ngre pretendim kundrejt fondit të garancisë të Shtetit Anëtar ku përdoret normalisht automjeti.

Duke filluar nga data 11 qershor 2010 Shtetet Anëtare i raportojnë Komisionit për vënien në zbatim dhe zbatimin praktik të kësaj pike.

Komisioni, pasi i shqyrton këto raporte, paraqet, nëse është nevoja, propozime për zëvendësimin ose heqjen e këtij përfshirimi.

Neni 6

Byroja kombëtare e siguruesve

Çdo Shtet Anëtar siguron që, kur është shkaktuar një aksident në territorin e tij nga një automjet që përdoret normalisht në territorin e një Shteti Anëtar tjetër, byroja kombëtare e siguruesve, pa cenuar detyrimin e përmendur në nenin 2 shkronja "a", të marrë informacion:

(a) lidhur me territorin ku përdoret normalisht automjeti dhe lidhur me markën e regjistrimit të tij, nëse ka;

(b) për aq sa është e mundur, lidhur me hollësitë e sigurimit të automjetit, siç paraqiten normalisht në kartonin jeshil, të cilat i zotëron personi që ka në kujdestari automjetin, për aq sa këto hollësi i kërkon Shteti Anëtar në territorin e të cilit përdoret normalisht automjeti.

Çdo Shtet Anëtar siguron edhe që byroja t'ia komunikojë informacionin e përmendur në shkronjën "a" dhe "b" byrosë kombëtare të siguruesve të Shtetit në territorin e të cilit përdoret normalisht automjeti i përmendur në paragrafin e parë.

KREU 2

DISPOZITAT NË LIDHJE ME AUTOMJETET QË PËRDOREN NORMALISHT NË TERRITORIN E VENDEVE TË TRETA

Neni 7

Masat kombëtare që kanë të bëjnë me automjetet e përdorura normalisht në territorin e vendeve të treta

Çdo Shtet Anëtar merr të gjitha masat e duhura për të siguruar që automjetet e përdorura normalisht në territorin e një vendi të tretë të cilat hyjnë në territorin në të cilin është në fuqi Traktati të mos përdoren në territorin e tij nëse nuk janë të mbuluara humbjet ose dëmtimet e shkaktuara nga këto automjete, në përputhje me kërkesat e ligjeve të Shteteve të ndryshme Anëtare për sigurimin e detyrueshëm të përgjegjësive civile në lidhje me përdorimin e automjeteve, në të gjithë territorin ku është në fuqi Traktati.

Neni 8

Dokumentacioni që ka të bëjë me automjetet e përdorura normalisht në territorin e vendeve të treta

1. Çdo automjet i përdorur normalisht në territorin e një vendi të tretë duhet të pajiset, përpara hyrjes në territorin ku është në fuqi Traktati, ose me një karton jeshil të vlefshëm, ose me një vërtetim sigurimi kufitar sipas të cilit automjeti është i siguruar në përputhje me nenin 7.

Por, automjetet e përdorura normalisht në një vend të tretë trajtohen si automjete të përdorura normalisht në Komunitet nëse byrotë kombëtare të të gjitha Shteteve Anëtare garantojnë veçmas, secili në përputhje me dispozitat e legjislacionit kombëtar të Shtetit përkatës për sigurimin e detyrueshëm, zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim në lidhje me aksidentet që shkaktohen në territorin e tij nga automjete të tilla.

2. Komisioni, pasi të ketë konstatuar në bashkëpunim me Shtetet Anëtare se është marrë përsipër detyrimi i përmendur në paragrafin e parë të pikës 1, përcakton datën e fillimit dhe llojet e automjeteve për të cilat Shtetet Anëtare nuk kërkojnë më vënien në dispozicion të dokumenteve të përmendura në paragrafin e parë të pikës 1.

KREU 3

SHUMAT MINIMALE QË MBULON SIGURIMI I DETYRUESHËM

Neni 9

Shumat minimale

1. Pa cenuar shumat e garantuara më të larta që mund të parashikojnë Shtetet Anëtare, çdo Shtet Anëtar kërkon që sigurimi i përmendur në nenin 3 të jetë i detyrueshëm të paktën në lidhje me shumat e mëposhtme:

(a) në rastin e dëmtimit të personit, një shumë minimale mbulimi prej 1000000 euro për viktimë ose 500000 euro për kërkesë për dëmshpërblim, pavarësisht numrit të viktimave;

(b) në rastin e dëmtimit të pronës, 1000000 euro për kërkesë për dëmshpërblim, pavarësisht numrit të viktimave.

Shtetet Anëtare, nëse është e nevojshme, mund të caktojnë një periudhë kalimtare që mund të shtrihet deri më 11 qershor 2012, gjatë së cilës të përshtatin shumat e tyre minimale me shumat e parashikuara në paragrafin e parë.

Shtetet Anëtare që vendosin një periudhë të tillë kalimtare e informojnë për këtë Komisionin dhe bëjnë të ditur kohëzgjatjen e periudhës kalimtare.

Por, deri jo më vonë se data 11 dhjetor 2009, Shtetet Anëtare duhet t'i rrisin shumat e garantuara të paktën sa një e dyta e niveleve të parashikuara në paragrafin e parë.

2. Çdo pesë vjet, duke filluar pas datës 11 qershor 2005 ose pas përfundimit të periudhës kalimtare të përmendur në paragrafin e dytë të pikës 1, shumat e përmendura në atë pikë shqyrtohen në përputhje me Indeksian Europian të Çmimeve të Konsumit (EICP) të përcaktuar sipas Rregullores (KE) Nr. 2494/95.

Shumat përshtaten në mënyrë automatike. Këto shuma rriten me ndryshimin në përqindje të publikuar në EICP për periudhën përkatëse, pra për pesë vitet e fundit përpara shqyrtimit të përmendur në paragrafin e parë, dhe rumbullakosen me shumëfish të vlerës 10000 euro.

Komisioni ua komunikon shumat e ndryshuara Parlamentit Europian dhe Këshillit dhe siguron publikimin e tyre në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Europian.

KREU 4

KOMPENSIMI I DËMIT TË SHKAKTUAR NGA NJË AUTOMJET I PAIDENTIFIKUAR OSE NGA NJË MJET PËR TË CILIN NUK ËSHTË PËRMBUSHUR DETYRIMI I SIGURIMIT I PARASHIKUAR NË NENIN 3

Neni 10

Organi përgjegjës për kompensimin

1. Çdo Shtet Anëtar ngre ose autorizon një organ me detyrën e dhënies së kompensimit, të paktën deri në kufijtë e detyrimit për t'u siguruar për dëmtimin e pronës ose dëmtimin e personit të shkaktuar nga një automjet i paidentifikuar ose nga një automjet për të cilin nuk është përmbushur detyrimi për sigurim i parashikuar në nenin 3.

Paragrafi i parë nuk e cenon të drejtën e Shteteve Anëtare për ta konsideruar kompensimin nga organi si të varur ose jo të varur dhe të drejtën për të parashikuar zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim ndërmjet organit dhe

personit ose personave përgjegjës për aksidentin dhe siguruesve të tjerë ose organeve të sigurimeve shoqërore të cilave u kërkohet ta kompensojnë viktimën në lidhje me të njëjtin aksident. Mirëpo, Shtetet Anëtare nuk mund ta lejojnë organin ta kushtëzojë pagimin e kompensimit me vërtetimin nga ana e viktimës se personi përgjegjës nuk është në gjendje apo nuk pranon të paguajë.

2. Viktima në çdo rast mund të paraqesë kërkesë drejtpërdrejt përpara organit i cili, në bazë të informacioneve që ia vendos viktima në dispozicion sipas kërkesës, është i detyruar t'i japë viktimës një përgjigje të arsyetuar në lidhje me pagimin e kompensimit.

Megjithatë, Shtetet Anëtare mund ta përjashtojnë pagimin e kompensimit nga ky organ në lidhje me personat që kanë hyrë me vullnetin e tyre në automjetin që ka shkaktuar dëmin ose dëmtimin kur ky organ mund ta vërtetojë se kanë qenë në dijeni se automjeti ka qenë i pasiguar.

3. Shtetet Anëtare mund ta kufizojnë ose ta përjashtojnë pagimin e kompensimit nga organi në rast dëmtimi të pronës nga një automjet i paidentifikuar.

Megjithatë, kur organi ka paguar kompensim për dëmtime të konsiderueshme të personave viktima të të njëjtit aksident në të cilin është shkaktuar edhe dëm ndaj pronës, Shtetet Anëtare nuk mund ta përjashtojnë pagimin e kompensimit legjitim për dëmtimin e pronës në bazë të arsyes se automjeti është i paidentifikuar. Por, Shtetet Anëtare mund të parashikojnë një shumë të zbritshme prej jo më shumë se 500 euro që të mbulohet nga viktima e dëmit ndaj pronës.

Kushtet në të cilat dëmtimet e personave duhet të konsiderohen të konsiderueshme përcaktohen në përputhje me legjisllacionin ose me aktet administrative kombëtare të Shtetit Anëtar ku ka ndodhur aksidenti. Në lidhje me këtë, Shtetet Anëtare mund të marrin në konsideratë, ndër të tjera, nëse dëmtimi kërkon apo jo kujdes spitalor.

4. Çdo Shtet Anëtar zbaton aktet e veta ligjore, nënligjore dhe administrative për pagimin e kompensimit nga organi, pa cenuar asnjë praktikë tjetër që është më e favorshme për viktimën.

Neni 11

Mosmarrëveshjet

Në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet organit të përmendur në nenin 10 pika 1 dhe siguruesit të përgjegjësivë civile lidhur me faktin se cili prej tyre duhet t'i paguajë kompensim viktimës, Shtetet Anëtare marrin masat e duhura në mënyrë që njëres prej këtyre palëve t'i ngarkohet përgjegjësia për pagimin pa vonesë të kompensimit në një shkallë të parë.

Nëse, më në fund, vendoset që pala tjetër të paguajë të gjithë ose pjesërisht kompensimin, kjo palë tjetër rimbursion palën që ka paguar fillimisht.

KREU 5

KATEGORITË E VEÇANTA TË VIKTIMAVE, KLAUZOLAT E PËRJASHTIMIT, PRIMI I VETËM, AUTOMJETET E DËRGUARA NGA NJË SHTET ANËTAR NË NJË TJETËR

Neni 12

Kategoritë e veçanta të viktimave

1. Pa cenuar paragrafin e dytë të pikës 1 të nenit 13, sigurimi i përmendur në nenin 3 mbulon përgjegjësinë për dëmtimin personal shkaktuar të gjithë udhëtarëve, pa përfshirë drejtuesin e mjetit, që shkaktohet nga përdorimi i një automjeti.

2. Anëtarët e familjes së policëmbajtësit, drejtuesit të mjetit ose çdo personi tjetër që është përgjegjës sipas të drejtës civile në rast aksidenti dhe përgjegjësia e të cilit është mbuluar me sigurimin e përmendur në nenin 3 nuk përjashtohen nga sigurimi në lidhje me dëmtimet e tyre personale pavarësisht marrëdhënies në fjalë.

3. Sigurimi i përmendur në nenin 3 mbulon dëmtimet ndaj personit dhe dëmet ndaj pronës që pësojnë këmbësorët, çiklistët dhe përdoruesit e tjerë jo të motorizuar të rrugëve, të cilëve, si pasojë e një aksidenti në të cilin është përfshirë një mjet motorik, u lind e drejta të marrin kompensim në përputhje me legjisllacionin civil kombëtar.

Ky nen nuk cenon përgjegjësinë civile apo vlerën e dëmshpërblimit.

Neni 13

Klauzolat e përjashtimit

1. Çdo Shtet Anëtar merr të gjitha masat e duhura për të siguruar që çdo klauzolë kontraktore që përmban një policë sigurimi e lëshuar në përputhje me nenin 3 të konsiderohet e pavlefshme sa u takon pretendimeve të të tretëve që kanë qenë viktima të një aksidenti nëse një parashikim ligjor apo klauzolë kontraktore e tillë e përjashton nga sigurimi përdorimin ose drejtimin e automjeteve nga:

(a) persona që nuk e kanë lejen e caktuar shprehimisht apo të nënkuptuar për ta bërë këtë gjë;

(b) persona që nuk e kanë licencën që ua lejon drejtimin e automjetit në fjalë;

(c) persona që i kanë shkëlur kërkesat teknike ligjore sa i takon gjendjes dhe sigurisë së automjetit në fjalë.

Megjithatë, parashikimi ose klauzola e përmendur në shkronjën "a" të paragrafit të parë mund të përdoret kundrejt personave që kanë hyrë me vullnetin e tyre në automjetin që ka shkaktuar dëmin ose dëmtimin nëse siguruesi mund të vërtetojë se këta persona kanë qenë në dijeni se automjeti ka qenë i vjedhur.

Shteteve Anëtare u jepet mundësia që, në rastin e aksidenteve që ndodhin në territorin e tyre, të mos e zbatojnë dispozitën e paragrafit të parë nëse dhe për aq sa viktimat mund të marrë kompensim për dëmtimin ndaj saj nga një organ i sigurimeve shoqërore.

2. Në rastin e automjeteve të vjedhura ose të marra me dhunë, Shtetet Anëtare mund të parashikojnë që, në bazë të kushteve të parashikuara në pikën 1 të këtij neni, në vend të siguruesit kompensimin ta paguajë organi i përcaktuar në nenin 10 pika 1. Kur automjeti përdoret normalisht në një Shtet Anëtar tjetër, ky organ nuk mund të ngrejë asnjë pretendim kundrejt asnjë organi të atij Shteti Anëtar tjetër.

Shtetet Anëtare të cilat, në rastin e automjeteve të vjedhura ose të marra me dhunë, parashikojnë që organi i përmendur në nenin 10 pika 1 të paguajë kompensim mund të përcaktojë, në lidhje me dëmtimin e pronës, një shumë të zbritshme jo më të madhe se 250 euro që të përballohet nga viktimat.

3. Shtetet Anëtare marrin të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që çdo dispozitë ligjore apo klauzolë kontraktore që përmban polica e sigurimit ku përjashtohet një udhëtar nga një mbulim i tillë për shkak se ka pasur dijeni ose duhet të ketë pasur dijeni se drejtuesi i automjetit ka qenë nën ndikimin e alkoolit ose të një agjenti tjetër dehës në momentin e aksidentit të konsiderohet e pavlefshme në lidhje me kërkesat për dëmshpërblim nga një udhëtar i tillë.

Neni 14

Primi i vetëm

Shtetet Anëtare bëjnë të gjithë hapat e nevojshëm për të siguruar që të gjitha policat e detyrueshme të sigurimit të përgjegjësive civile që lind nga përdorimi i automjeteve:

(a) të mbulojnë, në bazë të një primi të vetëm dhe gjatë gjithë periudhës së vlefshmërisë së kontratës, të gjithë territorin e Komunitetit, duke përfshirë edhe çdo periudhë gjatë së cilës automjeti qëndron në Shtete Anëtare të tjera gjatë periudhës së vlefshmërisë së kontratës; dhe

(b) të garantojnë kundrejt një primi të vetëm, në çdo Shtet Anëtar, mbulimin e kërkuar me ligjin e atij Shteti ose mbulimin e kërkuar me ligjin e Shtetit Anëtar ku përdoret normalisht mjeti, kur ky mbulim është më i lartë.

Neni 15

Automjetet e dërguara nga një Shtet Anëtar në një tjetër

1. Në shmangie të nënpikës së dytë të shkronjës "d" të nenit 2 të Direktivës 88/357/KEE, kur një automjet dërgohet nga një Shtet Anëtar në një tjetër, Shteti Anëtar ku ndodhet risku konsiderohet si Shteti Anëtar i destinacionit, menjëherë pas marrjes së dërgesës nga blerësi, për një periudhë 30-ditore, edhe pse automjeti nuk është regjistruar zyrtarisht në Shtetin Anëtar të destinacionit.

2. Nëse ky automjet përfshihet në një aksident gjatë periudhës së përmendur në pikën 1 të këtij neni ndërkohë që nuk është i siguruar, organi i përmendur në nenin 10 pika 1 në Shtetin Anëtar të destinacionit është përgjegjës për kompensimin e parashikuar në nenin 9.

KREU 6

Vërtetimi, shuma e zbritshme, e drejta e veprimit të drejtpërdrejtë

Neni 16

Vërtetimi në lidhje me kërkesat për dëmshpërblim lidhur me përgjegjësinë kundrejt të tretëve

Shtetet Anëtare sigurojnë që policëmbajtësi të ketë të drejtë të kërkojë në çdo moment një ekstrakt në lidhje me kërkesat për dëmshpërblim lidhur me përgjegjësinë kundrejt të tretëve, ose në lidhje me mungesën e kërkesave për dëmshpërblim, që kanë të bëjnë me automjetin ose automjetet e mbuluara nga kontrata e sigurimit, të paktën gjatë pesë viteve të fundit të marrëdhënies kontraktore.

Ndërmarrja e sigurimeve, ose çdo organ që mund të jetë caktuar nga Shteti Anëtar për të ofruar sigurim të detyrueshëm apo për të dhënë këto ekstrakte, ia jep këtë ekstrakt policëmbajtësit brenda 15 ditëve pas paraqitjes së kërkesës.

Neni 17

Shuma e zbritshme

Ndërmarrjet e sigurimeve nuk i kërkojnë asnjë pale të dëmtuar si pasojë e një aksidenti që të përballojë asnjë shumë të zbritshme për aq sa ka të bëjë sigurimi i përmendur në nenin 3.

Neni 18

E drejta e drejtpërdrejtë e veprimit

Shtetet Anëtare sigurojnë që çdo palë e dëmtuar si pasojë e një aksidenti të shkaktuar nga një automjet i mbuluar me sigurimin e përmendur në nenin 3 të gëzojë të drejtën e drejtpërdrejtë të veprimit kundrejt ndërmarrjes së sigurimeve që mbulon personin përgjegjës me sigurim të përgjegjesisë civile.

KREU 7

ZGJIDHJA E KËRKESAVE PËR DËMSPËRBLIM QË LINDIN NGA AKSIDENTET E SHKAKTUARA NGA AUTOMJETI I MBULUAR ME SIGURIMIN E PËRMENDUR NË NENIN 3

Neni 19

Procedura e zgjidhjes së kërkesave për dëmshpërblim

Shtetet Anëtare vendosin procedurën e përmendur në nenin 22 për zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim që lindin nga aksidenti i shkaktuar nga një automjet i mbuluar me sigurimin e përmendur në nenin 3.

Në rastin e kërkesave për dëmshpërblim që mund të zgjidhen nga sistemi i byrove kombëtare të siguruesve i parashikuar në nenin 2, Shtetet Anëtare vendosin të njëjtën procedurë me atë të nenit 22.

Për qëllimin e zbatimit të kësaj procedure, sa herë që përmendet një ndërmarrje sigurimesh nënkuptohet se janë përmendur byrotë kombëtare të siguruesve.

Neni 20

Dispozita të posaçme lidhur me kompensimin për palët e dëmtuara pas një aksidenti në një Shtet Anëtar që nuk është Shteti anëtar ku kanë vendqëndrimin

1. Objektivi i neneve nga 20 deri në 26 është të vendosin dispozita të posaçme të zbatueshme për palët e dëmtuara të cilave u lind e drejta për kompensim në lidhje me çdo humbje ose dëmtim që lind si pasojë e aksidenteve që ndodhin në një Shtet Anëtar që nuk është Shteti Anëtar i vendqëndrimit të palës së dëmtuar dhe që shkaktohen nga përdorimi i automjeteve të siguruara dhe të përdorura normalisht në një Shtet Anëtar.

Pa cenuar legjisllacionin e vendeve të treta për përgjegjësinë civile dhe të drejtën private ndërkombëtare, këto dispozita zbatohen edhe për palët e dëmtuara me vendqëndrim në një Shtet Anëtar të cilave u lind e drejta për kompensim në lidhje me çdo humbje ose dëmtim që lind nga aksidente që ndodhin në vende të treta byrotë kombëtare të siguruesve të cilave janë anëtarësuar në sistemin e kartonit jeshil sa herë që këto aksidente shkaktohen nga përdorimi i automjeteve të siguruara dhe të përdorura normalisht në një Shtet Anëtar.

2. Nenet 21 dhe 24 zbatohen vetëm në rastin e aksidenteve të shkaktuara nga përdorimi i automjetit:

(a) të siguruar përmes një subjekti në një Shtet Anëtar që nuk është Shteti i vendqëndrimit të palës së dëmtuar; dhe

(b) të përdorur normalisht në një Shtet Anëtar që nuk është Shteti i vendqëndrimit të palës së dëmtuar.

Neni 21

Përfaqësuesit për e trajtimit të dëmeve

1. Çdo Shtet Anëtar merr të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që të gjitha ndërmarrjet e sigurimeve që mbulojnë risqet e klasifikuara në klasën 10 të pikës A të Shtojcës së Direktivës 73/239/KEE, me përjashtim të përgjegjesisë së transportuesit, të caktojnë një përfaqësues për trajtimin e dëmeve

në secilin Shtet Anëtar me përjashtim të Shtetit Anëtar ku kanë marrë autorizimin zyrtar.

Përfaqësuesi për trajtimin e dëmeve është përgjegjës për trajtimin dhe zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim që lindin nga një aksident në rastet e përmendura në nenin 20 pika 1.

Përfaqësuesi për trajtimin e dëmeve duhet ta ketë vendqëndrimin ose të jetë i vendosur në Shtetin Anëtar ku është caktuar.

2. Zgjedhja e përfaqësuesit për trajtimin e dëmeve është në dorën e ndërmarrjes së sigurimeve.

Shtetet Anëtare nuk mund ta kufizojnë këtë liri zgjedhjeje.

3. Përfaqësuesi për trajtimin e dëmeve mund të veprojë për llogari të një ose më shumë ndërmarrjesh të sigurimeve.

4. Përfaqësuesi për trajtimin e dëmeve mbledh, në lidhje me kërkesa të tilla për shpërblim, të gjitha informacionet e nevojshme në lidhje me zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim dhe merr masat e nevojshme për të negociuar zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim.

Kërkesa për të caktuar një përfaqësues për të trajtuar dëmet nuk cenon të drejtën e palës së dëmtuar ose ndërmarrjes së sigurimeve për të çelur një proces kundër personit që ka shkaktuar aksidentin ose ndërmarrjes së tij të sigurimeve.

5. Përfaqësuesit për trajtimin e dëmeve kanë kompetenca të mjaftueshme për ta përfaqësuar ndërmarrjen e sigurimeve në lidhje me palët e dëmtuara në rastet e përmendura në nenin 20 pika 1 dhe për t'i përmbushur pretendimet e tyre plotësisht.

Ata duhet të jenë të aftë për t'i shqyrtuar rastet në gjuhën ose gjuhët zyrtare të Shtetit Anëtar të vendqëndrimit të palës së dëmtuar.

6. Caktimi i një përfaqësuesi për trajtimin e dëmeve nuk përbën në vetvete hapje dege sipas kuptimit të nenit 1 shkronja "b" të Direktivës 92/49/KEE dhe përfaqësuesi për trajtimin e dëmeve nuk konsiderohet si vendosje sipas kuptimit të nenit 2 shkronja "c" të Direktivës 88/357/KEE ose subjekt sipas kuptimit të Rregullores (KE) Nr. 44/2001.

Neni 22

Procedura e dëmshpërblimit

Shtetet Anëtare vendosin një detyrim, të mbështetur me sanksionet e duhura, të efektshme dhe sistematike financiare ose të barasvlershme administrative, brenda tre muajve prej datës kur pala e dëmtuar ka paraqitur kërkesën për dëmshpërblim ose drejtpërdrejt pranë ndërmarrjes së sigurimeve të personit që ka shkaktuar aksidentin ose përpara përfaqësuesit të saj për trajtimin e dëmeve,

(a) që ndërmarrjes së sigurimeve të personit që ka shkaktuar aksidentin ose përfaqësuesit të saj për trajtimin e dëmeve t'i kërkohet të bëjë një ofertë të arsyetuar kompensimi në rastet kur nuk refuzohet përgjegjësia dhe kur dëmet janë vlerësuar në mënyrë sasiore; ose

(b) që ndërmarrja e sigurimeve së cilës i drejtohet kërkesa për dëmshpërblim ose përfaqësuesi i saj për trajtimin e dëmeve t'u japë përgjigje të arsyetuar pikave të ngritura në kërkesën për dëmshpërblim në rastet kur refuzohet ose nuk konstatohet qartë përgjegjësia ose kur dëmet nuk janë vlerësuar plotësisht në mënyrë sasiore.

Shtetet Anëtare miratojnë dispozitat për të siguruar që kur nuk bëhet një ofertë brenda afatit tremujor të paguhet kamatëvonesë mbi shumën e kompensimit të ofruar nga ndërmarrja e sigurimeve ose të caktuar nga gjykata për palën e dëmtuar.

Neni 23

Qendrat e informimit

1. Për t'i mundësuar palës së dëmtuar të kërkojë kompensim, çdo Shtet Anëtar ngre ose miraton një qendër informimi përgjegjëse:

(a) për mbajtjen e një regjistri që përmban informacionin e mëposhtëm:

(i) numrat e regjistrimit të mjeteve motorike që përdoren normalisht në territorin e Shtetit në fjalë;

(ii) numrat e regjistrimit të policave të sigurimit që mbulojnë përdorimin e këtyre automjeteve për risqet e klasifikuara në klasën 10 të pikës A të Shtojcës së Direktivës 73/239/KEE, me përjashtim të përgjegjësive së transportuesit dhe, kur periudha e vlefshmërisë së policës ka përfunduar, datën e mbarimit të mbulimit të sigurimit;

(iii) ndërmarrjet e sigurimeve që mbulojnë përdorimin e automjeteve lidhur me risqet e klasifikuara në klasën 10 të pikës A të Shtojcës së Direktivës 73/239/KEE, me përjashtim të përgjegjësive së transportuesit, dhe përfaqësuesit për trajtimin e dëmeve të caktuar në përputhje me nenin 21 të kësaj Direktive emrat e të cilëve i duhen njoftuar qendrës së informimit në përputhje me pikën 2 të këtij neni;

(iv) listën e automjeteve që, në çdo Shtet Anëtar, përfitojnë nga shmangia nga kërkesa për mbulim me sigurim të përgjegjësive civile në përputhje me nenin 5 pika 1 dhe 2;

(v) lidhur me automjetet e parashikuara në nënpikën iv:

- emrin e autoritetit ose organit të caktuar në përputhje me paragrafin e tretë të pikës 1 të nenit 5 si autoriteti ose organi përgjegjës për kompensimin e palëve të dëmtuara në rastet kur nuk është e zbatueshme procedura e parashikuar në nenin 2 pika 2 shkronja "a", nëse automjeti përfiton nga shmangia e parashikuar në paragrafin e parë të pikës 1 të nenit 5,

- emrin e organit që e mbulon automjetin në Shtetin Anëtar ku përdoret normalisht nëse automjeti përfiton nga shmangia e parashikuar në nenin 5 pika 2;

(b) ose për bashkërendimin e përpilimit dhe shpërndarjes së këtyre informacioneve; dhe

(c) për asistimin e personave që kanë të drejtë të marrin informacionet e përmendura në shkronjën "a" nën pikat nga i deri në v.

Informacionet sipas shkronjës "a" nën pika i, ii dhe iii duhen ruajtur për një periudhë shtatëvjeçare pas përfundimit të vlefshmërisë së regjistrimit të automjetit ose pas përfundimit të vlefshmërisë së kontratës së sigurimit.

2. Ndërmarrjet e sigurimeve të përmendura në shkronjën "a" nën pika iii të pikës 1 u njoftojnë qendrat e informimit të të gjitha Shteteve Anëtare emrin dhe adresën e përfaqësuesit për trajtimin e dëmeve të emëruar prej tyre në përputhje me nenin 21 në secilin prej Shteteve Anëtare.

3. Shtetet Anëtare sigurojnë që pala e dëmtuar të ketë të drejtë për një periudhë shtatëvjeçare pas aksidentit të marrë pa vonesë nga qendra e informimit të Shtetit Anëtar ku ka vendqëndrimin, Shtetit Anëtar ku përdoret normalisht automjeti ose Shtetit Anëtar ku ka ndodhur aksidenti informacionet e mëposhtme:

(a) emrin dhe adresën e ndërmarrjes së sigurimeve;

(b) numrin e policës së sigurimit; dhe

(c) emrin dhe adresën e përfaqësuesit të ndërmarrjes së sigurimeve për trajtimin e dëmeve në Shtetin e vendqëndrimit të palës së dëmtuar.

Qendrat e informimit bashkëpunojnë me njëra tjetrën.

4. Qendra e informimit i vendos në dispozicion palës së dëmtuar emrin dhe adresën e pronarit ose drejtuesit të zakonshëm ose kujdestarit të regjistruar të automjetit nëse pala e dëmtuar ka një interes legjitim për marrjen e këtij informacioni. Për qëllimet e kësaj dispozite, qendra e informimit i drejtohet në veçanti:

(a) ndërmarrjes së sigurimeve; ose

(b) agjencisë së regjistrimit të automjeteve.

Nëse automjeti përfiton nga shmangia e parashikuar në paragrafin e parë të pikës 1 të nenit 5, qendra e informimit e informon palën e dëmtuar për emrin e autoritetit ose organit të caktuar në përputhje me paragrafin e tretë të pikës 1 të nenit 5 si autoriteti ose organi përgjegjës për kompensimin e palëve të dëmtuara në rastet kur nuk është e zbatueshme procedura e parashikuar në nenin 2 shkronja "a".

Nëse automjeti përfiton nga shmangia e parashikuar në nenin 5 pika 2 qendra e informimit e informon palën e dëmtuar për emrin e organit që e mbulon automjetin në Shtetin Anëtar ku përdoret normalisht.

5. Shtetet Anëtare sigurojnë që, pa cenuar detyrimet e tyre sipas pikave 1 dhe 4, qendrat e informimit të vendosin informacionet e përcaktuara në këto pika në dispozicion të çdo pale të përfshirë në çdo aksident rrugor të shkaktuar nga një automjet i mbuluar me sigurimin e përmendur në nenin 3.

6. Përpunimi i të dhënave si rezultat i pikave nga 1 deri në 5 duhen bërë në përputhje me masat kombëtare të marra në zbatim të Direktivës 95/46/KE.

Neni 24

Organet e kompensimit

1. Çdo Shtet Anëtar ngre ose miraton një organ kompensimi përgjegjës për dhënien e kompensimit palëve të dëmtuara në rastet e përmendura në nenin 20 pika 1.

Këto palë të dëmtuara mund t'i paraqesin kërkesë për dëmshpërblim organit të kompensimit në Shtetin Anëtar ku kanë vendqëndrimin:

(a) nëse, brenda tre muajve pas datës kur pala e dëmtuara ia ka paraqitur kërkesën për dëmshpërblim ndërmarrjes së sigurimeve të automjetit përdorimi i të cilit ka shkaktuar aksidentin ose përfaqësuesit të saj për trajtimin e dëmeve, ndërmarrja e sigurimeve ose përfaqësuesi i saj për trajtimin e dëmeve nuk ka vendosur në dispozicion një përgjigje të arsyetuar për pikat e paraqitura në kërkesën për dëmshpërblim; ose

(b) nëse ndërmarrja e sigurimeve nuk ka caktuar një përfaqësues për trajtimin e dëmeve në Shtetin Anëtar të vendqëndrimit të palës së dëmtuar në përputhje me nenin 20 pika 1; në një rast të tillë, pala e dëmtuar nuk mund t'ia paraqesë kërkesën për dëmshpërblim organit të kompensimit nëse ia ka paraqitur drejtpërdrejt ndërmarrjes së sigurimeve të automjetit përdorimi i të cilit ka shkaktuar aksidentin dhe nëse ka marrë një përgjigje të arsyetuar brenda tre muajve pas paraqitjes së kërkesës për dëmshpërblim.

Megjithatë, pala e dëmtuar nuk mund t'i paraqesë organit të kompensimit kërkesë për dëmshpërblim nëse kanë ngritur padi kundër ndërmarrjes së sigurimeve.

Organi i kompensimit vepron brenda dy muajve pas datës kur pala e dëmtuar i ka paraqitur kërkesën për dëmshpërblim por nuk vepron më nëse ndërmarrja e sigurimeve ose përfaqësuesi i saj për trajtimin e dëmeve i jep më pas përgjigje të arsyetuar kërkesës për dëmshpërblim.

Organi i kompensimit informon menjëherë:

(a) ndërmarrjen e sigurimeve të automjetit përdorimi i të cilit ka shkaktuar aksidentin ose përfaqësuesin për trajtimin e dëmeve ;

(b) organi i kompensimit në Shtetin Anëtar ku është vendosur ndërmarrja e sigurimeve e cila ka lëshuar policën;

(c) nëse dihet, personit që ka shkaktuar aksidentin;

se ka marrë një kërkesë për dëmshpërblim nga pala e dëmtuar dhe se do t'i përgjigjet kësaj kërkesë për dëmshpërblim brenda dy muajve nga paraqitja e kësaj kërkesë për dëmshpërblim.

Kjo dispozitë nuk e cenon të drejtën e Shteteve Anëtare për ta konsideruar kompensimin nga ai organ i varur ose i pavarur dhe të drejtën për të parashikuar zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim ndërmjet atij organi dhe personit ose personave që kanë shkaktuar aksidentin dhe ndërmarrjeve të tjera të sigurimeve ose organeve të sigurimeve shoqërore të cilave u kërkohet ta kompensojnë viktimën në lidhje me të njëjtin aksident. Megjithatë, Shtetet Anëtare nuk mund ta lejojnë organin ta kushtëzojë pagimin e kompensimit me asnjë kusht tjetër përveç atyre që parashikohen në këtë Direktivë, në veçanti me vërtetimin nga ana e palës së dëmtuar që personi përgjegjës nuk është në gjendje apo nuk pranon të paguajë.

2. Organi i kompensimit që e ka dëmshpërblyer palën e dëmtuar në Shtetin Anëtar të vendqëndrimit të këtij të fundit ka të drejtë të kërkojë rimbursim të shumës së paguar si dëmshpërblim nga organi i kompensimit të Shtetit Anëtar ku është vendosur ndërmarrja e sigurimeve që ka lëshuar policën.

Organi i kompensimit i Shtetit Anëtar ku është vendosur ndërmarrja e sigurimeve që ka lëshuar policën ka të drejtë t'i drejtohet palës së dëmtuar në të drejtat e saj kundrejt personit që ka shkaktuar aksidentin ose ndërmarrjes së tij të sigurimeve për aq sa organi i kompensimit të Shtetit Anëtar të vendqëndrimit të palës së dëmtuar ka vendosur në dispozicion kompensim për humbjen ose dëmtimin e shkaktuar.

Çdo Shtet Anëtar është i detyruar ta njohë këtë të drejtë subrogimi sikurse parashikohet nga çdo Shtet Anëtar tjetër.

3. Ky nen prodhon pasoja ligjore:

(a) pas lidhjes së një marrëveshjeje mes organeve të kompensimit të krijuara ose të miratuara nga Shtetet Anëtare, në lidhje me funksionet dhe detyrimet e tyre si edhe procedurat e rimbursimit;

(b) duke filluar nga data e përcaktuar nga Komisioni, pasi ky të ketë konstatuar në bashkëpunim me Shtetet Anëtare se është lidhur një marrëveshje e tillë.

Neni 25

Kompensimi

1. Nëse nuk mund të identifikohet automjeti ose nëse, brenda dy muajve nga data e aksidentit, nuk mund të identifikohet ndërmarrja e sigurimeve, pala e dëmtuar mund të kërkojë kompensim nga organi i kompensimit të Shtetit Anëtar ku ka vendqëndrimin. Kompensimi jepet në përputhje me dispozitat e neneve 9 dhe 10. Organi i kompensimit ngre pretendim, sipas kushteve të parashikuara në nenin 24 pika 2:

(a) kur nuk mund të identifikohet ndërmarrja e sigurimeve: kundrejt fondit të garancisë të Shtetit Anëtar ku përdoret normalisht automjeti;

(b) në rastin e një automjeti të paidentifikuar: kundrejt fondit të garancisë të Shtetit Anëtar ku ka ndodhur aksidenti;

(c) në rastin e një automjeti të një vendi të tretë: kundrejt fondit të garancisë të Shtetit Anëtar ku ka ndodhur aksidenti.

2. Ky nen zbatohet për aksidentet e shkaktuara nga automjetet e vendeve të treta të mbuluara nga nenet 7 dhe 8.

Neni 26

Organi qendror

Shtetet Anëtare marrin të gjitha masat e duhura për të mundësuar vënien në kohën e duhur në dispozicion të viktimave, të të dhënave bazë të nevojshme për zgjidhjen e kërkesave për dëmshpërblim.

Këto të dhëna bazë vihen në dispozicion, sipas rastit, në formë elektronike në një hapësirë qendrore në secilin Shtet Anëtar dhe bëhet të arritshme për palët e përfshira në rastin përkatës me kërkesën e këtyre të fundit.

Neni 27

Sanksionet

Shtetet Anëtare vendosin sanksione për shkeljet e dispozitave kombëtare që miratojnë në zbatim të kësaj Direktive dhe bëjnë hapat e nevojshëm për të siguruar zbatimin e tyre. Sanksionet duhet të jenë efikase,

proporcionale dhe me efekt mospërsëritje të shkëljes. Shtetet Anëtare njoftojnë sa më shpejt Komisionin për çdo shtesë ose ndryshim lidhur me dispozitat e miratuara në zbatim të këtij neni.

KREU 8

DISPOZITA TË FUNDIT

Neni 28

Dispozitat kombëtare

1. Shtetet Anëtare mund të lënë në fuqi ose të miratojnë, në përputhje me Traktatin, dispozita që janë më të favorshme për palët e dëmtuara se dispozitat e nevojshme për të qenë në përputhje me këtë Direktivë.
2. Shtetet Anëtare i komunikojnë Komisionit tekstin e dispozitave kryesore të së drejtës së brendshme që miratojnë në fushën që rregullon kjo direktivë.

Neni 29

Shfuqizime

Direktivat 72/166/KEE, 84/5/KEE, 90/232/KEE, 2000/26/KE dhe 2005/14/KE, të ndryshuara me direktivat e renditura në Shtojcën I Pjesa A, shfuqizohet me këtë Direktivë, pa cenuar detyrimet e Shteteve Anëtare në lidhje me afatet për miratimin në legjislacion kombëtar dhe zbatimin e direktivave të parashikuara në Shtojcën I Pjesa B.

Tekstet referuese që bëjnë lidhjet me direktivat e shfuqizuara interpretohen sikur të jenë tekste referuese që bëjnë lidhjen me këtë Direktivë, në përputhje me tabelën e korrelacionit të paraqitur në Shtojcën II.

Neni 30

Hyrja në fuqi

Kjo Direktivë hyn në fuqi 20 ditë pas publikimit në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Europian.

Neni 31

Vlefshmëria e aktit

Kjo Direktivë u drejtohet Shteteve Anëtare.

Bërë në Strasburg, më 16 shtator 2009.

Për Parlamentin Europian

Presidenti

J. Buzek

Për Këshillin

Presidenti

C. Malmström

[1] GZ C 224, 30.8.2008, f. 39.

(2) Opinion i Parlamentit Europian, datë 21 prill 2008 (ende i pabotuar në Gazetën Zyrtare) dhe vendim i Këshillit, datë 13 korrik 2009.

[3] GZ L 103, 2.5.1972, f. 1.

[4] GZ L 8, 11.1.1984, f. 17.

[5] GZ L 129, 19.5.1990, f. 33.

[6] GZ L 181, 20.7.2000, f. 65.

[7] Shih Shtojcën I, Pjesa A.

[8] GZ L 149, 11.6.2005, f. 14.

[9] GZ L 257, 27.10.1995, f. 1.

[10] GZ L 12, 16.1.2001, f. 1.

[11] GZ L 228, 16.8.1973, f. 3.

[12] GZ L 228, 11.8.1992, f. 1.

[13] GZ L 281, 23.11.1995, f. 31.

[14] GZ L 172, 4.7.1988, f. 1.
