

© European Communities (Wspólnoty Europejskie), 2003-2004, <http://europa.eu.int/eur-lex>
Wyłącznie prawodawstwo Wspólnot Europejskich opublikowane w drukowanej wersji Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej uznawane jest za autentyczne.

Dz.U.UE.L.72.103.1

Dz.U.UE-sp.06-1-10

1973.01.01	zm.	Dz.U.UE.L.72.291.162	art. 1
1984.01.04	zm.	Dz.U.UE.L.84.8.17	art. 4
2005.06.11	zm.	Dz.U.UE.L.05.149.14	art. 1

DYREKTYWA RADY

z dnia 24 kwietnia 1972 r.

w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności

(72/166/EWG)

(Dz.U.UE L z dnia 2 lutego 1972 r.)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100;

uwzględniając wniosek Komisji;

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego;

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego;

a także mając na uwadze, co następuje:

celem Traktatu jest stworzenie wspólnego rynku, który jest analogiczny do rynku krajowego, a jednym z kluczowych warunków do stworzenia takiego rynku jest wprowadzenie swobody przepływu towarów i osób;

jedynym celem kontroli granicznych obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych, jest ochrona interesów osób, które mogą stać się ofiarami wypadków spowodowanych przez te pojazdy; istnienie takich kontroli granicznych wynika z różnic między krajowymi przepisami w tym zakresie;

różnice te, mogą być przeszkodą w swobodnym przepływie pojazdów mechanicznych i osób w obrębie Wspólnoty; ma to więc bezpośredni efekt na ustanowienie i funkcjonowanie wspólnego rynku;

zalecenie Komisji z dnia 21 czerwca 1968 r. w sprawie warunków realizacji kontroli celnej podróżnych przekraczających wewnętrzne granice Wspólnoty wzywa Państwa Członkowskie, do przeprowadzenia kontroli granicznych podróżnych i samochodów osobowych tylko w wyjątkowych okolicznościach oraz do usunięcia fizycznych barier na przejściach granicznych;

pożądane jest, żeby mieszkańcy Państw Członkowskich stawali się bardziej świadomi realności wspólnego rynku i aby w tym celu zostały przyjęte środki celem zliberalizowania w większym stopniu zasad odnoszących się do przepływu osób i pojazdów mechanicznych podróżujących między Państwami Członkowskimi; potrzeba przyjęcia takich środków była wielokrotnie podkreślana przez członków

Zgromadzenia;

takie złączenie przepisów odnoszących się do przepływu podróźnych stanowi nowy krok na drodze do wzajemnego otwarcia się rynków Państw Członkowskich oraz tworzenia warunków podobnych do warunków rynku wewnętrznego;

zniesienie kontroli zielonej karty dla samochodów normalnie przebywających w Państwie Członkowskim i wjeżdżających na terytorium drugiego Państwa Członkowskiego, może zostać zrealizowana na podstawie porozumienia między sześcioma krajowymi biurami ubezpieczeniowymi, w ramach którego każde biuro krajowe gwarantowałoby wynagrodzenie szkód i strat zgodnie z przepisami prawa krajowego uprawniające do odszkodowania, spowodowanych na jego terytorium przez jeden z tych pojazdów, bez względu na to, czy był ubezpieczony czy nie;

takie porozumienie gwarancyjne opiera się na domniemaniu, że wszystkie wspólnotowe pojazdy mechaniczne podróżujące na terytorium Wspólnoty są ubezpieczone; prawo wewnętrzne każdego Państwa Członkowskiego powinno więc przewidywać obowiązek ubezpieczenia pojazdów od odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczenie powinno być ważne na całym terytorium Wspólnoty; takie przepisy krajowe może jednak przewidywać odstępstwa w stosunku do niektórych osób i niektórych pojazdów;

system ustanowiony w niniejszej dyrektywie mógłby zostać rozciągnięty na pojazdy przebywające normalnie na terenie państwa trzeciego, z którymi krajowe biura Państw Członkowskich zawarłyby podobne porozumienie,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ;

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

1. "pojazd" oznacza każdy pojazd silnikowy przeznaczony do podróżowania lądem oraz napędzany siłą mechaniczną, nie jeżdżący po szynach, oraz każda przyczepa zespólona lub nie;
2. "osoba poszkodowana" oznacza osobę, której przysługuje odszkodowanie z powodu strat lub szkód spowodowanych przez pojazdy;
3. "krajowe biuro ubezpieczeniowe" oznacza organizację zawodową, która jest ustanowiona zgodnie z zaleceniem nr 5 przyjętym dnia 25 stycznia 1949 r. przez Podkomitet ds. Transportu Drogowego Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, i który zrzesza przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe, które w danym państwie są upoważnione do zajmowania się branżą ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej lądowych pojazdów mechanicznych;
4. "terytorium, na którym pojazd normalnie przebywa" oznacza
 - ⁽¹⁾ terytorium państwa, którego tablicę rejestracyjną posiada pojazd bez względu na to, czy jest to tablica stała czy tymczasowa, lub
 - w przypadkach gdy nie jest wymagana rejestracja dla danego typu pojazdu, ale pojazd posiada tablicę ubezpieczeniową lub znak odpowiadający tablicy rejestracyjnej, terytorium państwa, w którym została wydana tablica ubezpieczeniowa lub znak, lub
 - w przypadkach gdy tablica rejestracyjna, ani tablica ubezpieczeniowa, ani znak nie są wymagane dla niektórych rodzajów pojazdów, terytorium państwa, w którym mieszka na stałe właściciel pojazdu,
 - ⁽²⁾ w przypadku gdy pojazd nie posiada żadnej tablicy rejestracyjnej lub posiada tablicę rejestracyjną, która nie jest przypisana albo już nie jest przypisana do tego pojazdu, a brał on udział w wypadku, terytorium państwa, w którym miał miejsce wypadek, dla celów likwidacji szkody zgodnie z art. 2 ust. 2 tiret pierwsze niniejszej dyrektywy lub zgodnie z art. 1 ust. 4 drugiej dyrektywy Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych⁽¹⁾;
5. "zielona karta" oznacza międzynarodowy certyfikat ubezpieczeniowy wydany w imieniu biura

krajowego zgodnie z zaleceniem nr 5 przyjętym dnia 25 stycznia 1949 r. przez Podkomitet ds. Transportu Drogowego Komitetu Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.
orzeczenia sądów

Artykuł 2

1.⁽³⁾ Państwa Członkowskie odstępują od kontrolowania ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w przypadku samochodów, które mają zwykle miejsce postoju na terytorium innego Państwa Członkowskiego oraz w przypadku pojazdów, które wjeżdżają na ich terytorium z terytorium innego Państwa Członkowskiego i mają zwykle miejsce postoju na terytorium państwa trzeciego. Państwa Członkowskie mogą jednak prowadzić niesystematyczne kontrole ubezpieczenia pod warunkiem, że nie są one dyskryminacyjne i są dokonywane w ramach kontroli, której wyłącznym celem nie jest sprawdzenie ubezpieczenia.

2. Odnośnie pojazdów normalnie przebywających na terytorium jednego z Państw Członkowskich, przepisy niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem art. 3 i 4, mają zastosowanie:

- ⁽⁴⁾ z chwilą zawarcia porozumienia pomiędzy krajowymi biurami ubezpieczeniowymi oraz zgodnie z warunkami tego porozumienia, każde krajowe biuro zapewnia zaspokojenie roszczeń, zgodnie z przepisami prawa krajowego w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia, wynikających z wypadków, które miały miejsce na terytorium jego państwa, spowodowane przez pojazdy mające stałe miejsce postoju na terytorium innego Państwa Członkowskiego, bez względu na to, czy takie pojazdy były ubezpieczone,
- od daty ustalonej przez Komisję, po upewnieniu się przez nią w bliskiej współpracy z Państwami Członkowskimi, że takie porozumienie zostało zawarte,
- na okres obowiązywania tego porozumienia.

akty wykonawcze
orzeczenia sądów

Artykuł 3

1. Z zastrzeżeniem zastosowania art. 4, każde Państwo Członkowskie podejmie, wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium jest objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków.

2. Każde Państwo Członkowskie podejmie stosowne środki, aby zapewnić, że umowa ubezpieczenia obejmuje również:

- szkody wyrządzone na terytorium innych Państw Członkowskich; zgodnie z obowiązującym prawem w tych państwach,
- szkody, których ofiarą mogą być obywatele Państw Członkowskich podczas bezpośredniej podróży między dwoma terytoriami na których obowiązuje Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, jeśli nie ma krajowego biura ubezpieczeniowego dla terytorium, przez który następuje przejazd; w tym przypadku, szkody zostaną pokryte zgodnie z wewnętrznymi przepisami o obowiązku ubezpieczenia obowiązującym w Państwie Członkowskim na którego terytorium pojazd przebywa normalnie.

orzeczenia sądów

Artykuł 4⁽⁵⁾

Państwo Członkowskie może odstąpić od stosowania przepisów art. 3 w stosunku do:

- a) niektórych osób fizycznych lub prawnych, publicznych lub prywatnych; lista takich osób zostaje sporządzona przez dane państwo i notyfikowana do innych Państw Członkowskich i do Komisji. Stosując taką derogację, Państwo Członkowskie podejmuje stosowne działania, aby zapewnić wypłatę odszkodowania za szkodę majątkową lub szkodę na osobie spowodowaną na jego terytorium oraz na terytorium innych Państw Członkowskich przez pojazdy należące do takich osób. W szczególności wyznaczy urząd lub organ w kraju, gdzie zachodzi szkoda, odpowiedzialne za odszkodowania dla osób poszkodowanych zgodnie z przepisami tego państwa w przypadkach, gdy

procedura przewidziana w art. 2 ust. 2 tiret pierwsze nie może być zastosowana. Państwa Członkowskie przekazuje Komisji wykaz osób zwolnionych z obowiązku ubezpieczenia oraz urzędów i organów odpowiedzialnych za wypłatę odszkodowań. Komisja publikuje taki wykaz.

- b) niektóre rodzaje pojazdów lub niektóre pojazdy posiadają specjalną tablicę; lista takich rodzajów pojazdów lub takich pojazdów zostanie sporządzona przez dane państwo i przekazana innym Państwom Członkowskim i Komisji.

W takim przypadku Państwa Członkowskie zapewniają, aby pojazdy, o których mowa w pierwszym akapicie niniejszej litery były traktowane w taki sam sposób, jak pojazdy, w odniesieniu do których nie spełniono obowiązku ubezpieczenia określonego w art. 3 ust. 1. Organowi odszkodowawczemu Państwa Członkowskiego, w którym miał miejsce wypadek, przysługuje w takiej sytuacji roszczenie wobec funduszu gwarancyjnego określonego w art. 1 ust. 4 dyrektywy 84/5/EWG w Państwie Członkowskim, w którym pojazd ma zwykle miejsce postoju.

Po upływie pięciu lat od wejścia w życie dyrektywy 2005/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2005 r. zmieniającej dyrektywy Rady 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG i 90/232/EWG oraz dyrektywę 2000/26/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (2), Państwa Członkowskie przedstawią Komisji sprawozdania z wykonywania i stosowania w praktyce przepisu niniejszej litery. Komisja, po zbadaniu tych sprawozdań i o ile zajdzie taka potrzeba, przedstawi propozycje w sprawie zastąpienia lub uchylecia niniejszej derogacji.

Artykuł 5

Każde Państwo Członkowskie czuwa nad tym, że gdy wypadek będzie miał miejsce na jego terytorium, spowodowany przez pojazd normalnie przebywający na terytorium innego Państwa Członkowskiego, krajowe biuro ubezpieczeniowe, z zastrzeżeniem zobowiązania określonego w art. 2 ust. 2 tiret pierwsze, uzyska informacje dotyczące:

- terytorium, na którym pojazd przebywa normalnie, jego tablicy rejestracyjnej, jeśli taką posiada,
- tak dalece jak to możliwe, informacja dotycząca ubezpieczenia pojazdu, znajdujących się normalnie na zielonej karcie, które są w posiadaniu właściciela pojazdu, w takim jak są one wymagane przez Państwo Członkowskie, na terytorium którego pojazd normalnie przebywa,
- Państwo Członkowskie czuwa również nad tym, czy biuro to przekazuje te informacje do krajowego biura ubezpieczeniowego państwa, na terytorium którego pojazd ten przebywa normalnie.

Artykuł 6 ⁽⁶⁾

Każde Państwo Członkowskie podejmuje wszystkie stosowne środki, aby pojazdy normalnie przebywające na terytorium państwa trzeciego wjeżdżające na terytorium, na którym obowiązuje Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, mogą być dopuszczane do ruchu na terytorium, jedynie, gdy szkody, które mogą być spowodowane przez te pojazdy są pokryte na całym terytorium, na którym obowiązuje Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, stosownie do warunków określonych przez przepisy każdego z Państw Członkowskich w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej w stosunku do używania pojazdów.

Artykuł 7

1. ⁽⁷⁾ Każdy pojazd normalnie przebywający na terytorium państwa trzeciego musi, zanim wjedzie na terytorium, w którym obowiązuje Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, posiadać ważną zieloną kartę albo świadectwo ubezpieczenia granicznego, stwierdzające, że pojazd jest ubezpieczony zgodnie z art. 6.

2. Jednak pojazdy normalnie przebywające w państwie trzecim są traktowane jak pojazdy normalnie przebywające na terytorium Wspólnoty, jeśli krajowe biura wszystkich Państw Członkowskich zagwarantują - każde zgodnie z przepisami swojego prawa krajowego o obowiązkowym ubezpieczeniu - rozliczenie szkód w stosunku do wypadków zachodzących na ich terytorium, a spowodowanych przez poruszające się pojazdy.

3. Po stwierdzeniu, w bliskiej współpracy z Państwami Członkowskimi, że zobowiązanie

przewidziane w poprzednim ustępie zostały spełnione, Komisja ustali datę, oraz rodzaje pojazdów, dla których Państwo Członkowskie nie będzie dłużej wymagać przedstawienia dokumentów określonych w ust. 1

akty wykonawcze

Artykuł 8

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie do dnia 31 grudnia 1973 r., środki konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Artykuł 9

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 24 kwietnia 1972 r.

W imieniu Rady

G. THORN

Przewodniczący

(1) Dz.U. L 8 z 11.1.1984, str. 17.

(2) Dz.U. L 149 z 11.06.2005, str. 14.