



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Direktivet om motorfordonsförsäkring är en central rättsakt som bidrar till en väl fungerande inre marknad och gör att EU-medborgare på ett smidigt sätt kan färdas med sina fordon över landsgränserna inom EU både för yrkes- och fritidsändamål. På grundval av en enda premie kan EU-medborgare resa fritt utan att behöva köpa ytterligare försäkringsskydd, och enligt samma linje strävar direktivet efter en hög grad av harmonisering när det gäller försäkringsskyddet för personer som råkar ut för trafikolyckor. Direktivet är också av stor vikt för att Schengenområdet ska fungera korrekt.

Det första EU-direktivet om motorfordonsförsäkring¹ antogs 1972. Det avsåg både att skydda offer för trafikolyckor (med eller utan gränsöverskridande inslag) och att underlätta den fria rörligheten för motorfordon mellan medlemsstaterna. Grunden till EU:s lagstiftning om motorfordonsförsäkring ligger i det internationella systemet med gröna kort (*International Green Card System*), en överenskommelse utanför EU:s regi mellan 48 länder. Men EU:s lagstiftning går längre än detta system. Genom fem direktiv om motorfordonsförsäkring sedan 1972 har bestämmelserna gradvis skärpts och förbättrats. Direktiven har konsoliderats i direktiv 2009/103/EG (nedan kallat *direktivet*). Några av direktivets viktigaste inslag är:

- Krav på att motorfordon omfattas av en ansvarsförsäkring som är giltig överallt i EU på grundval av en enda premie.
- Krav på lägsta täckningsbelopp som försäkringar måste omfatta (med möjlighet för medlemsstaterna att kräva en högre täckning nationellt).
- Förbud för medlemsstaterna att utföra systematiska gränskontroller av försäkringar för fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat.
- Skyldighet för medlemsstaterna att inrätta garantifonder för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av oförsäkrade eller oidentifierade fordon.
- Försäkringsskydd för skadelidande vid trafikolyckor i en annan medlemsstat än den medlemsstat där de är bosatta.
- Rättighet för försäkringstagarna att få ett intyg över sin skadehistorik under de senaste fem åren från sin försäkringsgivare.

En utvärdering av direktivet aviserades i kommissionens arbetsprogram för 2016 för att bedöma ändamålsenligheten, effektiviteten och samstämmigheten i lagstiftningen om motorfordonsförsäkring². Slutsatsen av utvärderingen var att de flesta delarna i direktivet uppfyller sitt syfte, men att det vore lämpligt med vissa ändringar på särskilda områden.

I handlingsplanen om finansiella tjänster för konsumenter från mars 2017³ aviserade kommissionen att den efter föregående utvärdering utan dröjsmål skulle besluta om eventuella

¹ Rådets direktiv 72/166/EG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

² Se inledande konsekvensbedömning av den 24 juli 2017 [här](#). Slutförandet av utvärderingen sköts upp till 2017 för att invänta EU-domstolens domar i ärendena ”Andrade” (dom av den 28 november 2017) och ”Torreiro” (dom av den 20 december 2017).

³ COM(2017) 139 final av den 23 mars 2017, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52017DC0139>

ändringar av direktivet för att förbättra skyddet för personer som drabbas av trafikolyckor där försäkringsgivaren har gått i konkurs, och för att förbättra erkännandet av intyg om tidigare ersättningsanspråk, särskilt i gränsöverskridande situationer. Dessa båda frågor omfattas av det här förslaget, som dessutom omfattar ytterligare tre frågor som belystes i utvärderingen: försäkringskontroller för att motverka oförsäkrad körning, harmonisering av minimibelopp för försäkringstäckning, samt direktivets tillämpningsområde.

1) Försäkringsgivarens insolvens

Enligt direktivet måste skadeersättningsorgan inrättas i varje medlemsstat för att täcka kostnaderna för olyckor som orsakats av oförsäkrade eller oidentifierade fordon. Men för närvarande är dessa organ inte skyldiga att täcka kostnaderna för ersättningskrav om den vållande partens försäkringsbolag är insolvent. Detta innebär att om det i nationell rätt inte föreskrivs något särskilt skydd kan skadelidande vid olyckor som orsakats av ett fordon som är försäkrat i ett insolvent försäkringsbolag stå utan ersättning.

Två problem uppstår i samband med olyckor där den vållande partens försäkringsgivare är insolvent: För det första är det inte alltid klart vem, om någon, som ansvarar för den initiala ersättningen till den skadelidande. För det andra är det oklart vem som bär det slutgiltiga ekonomiska ansvaret för ersättningen. Dessa frågor är särskilt viktiga när försäkringsgivaren erbjuder tjänster över landsgränserna genom friheten att tillhandahålla tjänster. Nyligen har skadelidande vid trafikolyckor, där den vållande parten är försäkrad i ett försäkringsbolag som är insolvent, drabbats av försenad utbetalning av ersättning, i väntan på att ansvaret och ersättningsnivån skulle fastställas genom nationella rättsliga förfaranden.

2) Skadehistorik

I handlingsplanen om finansiella tjänster för konsumenter⁴ beskrivs en möjlig åtgärd när det gäller intyg om ersättningsanspråk, till förmån för EU-medborgare som rör sig över gränserna. För att göra det lättare att flytta sin försäkring till en ny försäkringsgivare föreskriver det nu gällande direktivet att medlemsstaterna ska se till att försäkringstagaren har rätt att begära ett intyg om skadehistorik för de fem senaste åren. Det finns dock inget krav på att försäkringsgivare beaktar dessa intyg när de beräknar premierna. Utvärderingen visade att intygen ofta ignoreras av försäkringsbolagen, särskilt om de är utfärdade av ett försäkringsbolag i en annan medlemsstat, och ibland ifrågasätts deras äkthet. För att göra det lättare att kontrollera intyg om skadehistorik bör intygen ha samma innehåll och format i hela EU. Om försäkringsgivare tar hänsyn till skadehistorik när de fastställer premierna bör det dessutom inte förekomma någon differentiering på grundval av nationalitet eller endast på grundval av den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare varit bosatt.

3) Risker på grund av oförsäkrad körning

Enligt EREG⁵ (*Association of European Vehicle Registration Authorities*) är oförsäkrad körning, dvs. framförande av motorfordon utan den obligatoriska ansvarsförsäkringen, ett växande problem inom EU. Kostnaden för hela EU har uppskattats till 870 miljoner euro i ersättningskrav under 2011.

Problemet med oförsäkrad körning påverkar negativt många olika parter, bland annat trafikolycksoffren, försäkringsbolagen, garantifonderna och försäkringstagarna.

⁴ Se fotnot 3.

⁵ EREG, *Topic Group XI on tackling uninsured driving*, 8 april 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

Problem med oförsäkrad körning förekommer både på nationell och på europeisk nivå. Enligt artikel 3 i direktivet måste varje medlemsstat ”vidta de åtgärder som är lämpliga för att fordon som är normalt hemmahörande inom dess territorium ska omfattas av ansvarsförsäkring”. Direktivet föreskriver inte vilka åtgärder som måste vidtas, men medlemsstaterna är skyldiga att vidta effektiva åtgärder för att minska risken för oförsäkrad körning. De får utföra inhemska systematiska kontroller av ansvarsförsäkringar i försäkringsregister, utföra vägkontroller och utfärda böter till ägare av oförsäkrade fordon.

Problemet med oförsäkrad körning har en EU-dimension, eftersom oförsäkrade fordon inte bara framförs i de medlemsstater där de är registrerade utan också i andra medlemsstater. Artikel 4 i direktivet förbjuder dock kontroller av försäkringar för fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, eftersom sådana kontroller utgör ett hinder för den fria rörligheten för fordon på den inre marknaden (och, indirekt, den fria rörligheten för personer).

Artikel 4 i det nuvarande direktivet förbjuder alla systematiska kontroller av försäkringar för fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat, även kontroller där fordonet inte behöver stoppas. Med hjälp av särskild nyutvecklad teknik (teknik för igenkänning av nummerplåtar) är det dock möjligt att utföra kontroller utan att hindra fordonen, och de skulle inte påverka den fria rörligheten för personer och fordon. Enligt förslaget bör därför kontroller av fordonsförsäkring tillåtas om dessa kontroller utgör en del av ett allmänt system av kontroller inom det nationella territoriet, om de inte är diskriminerande och om de inte kräver att fordon stoppas, samt om de står i proportion till det eftersträvade syftet.

Sådana försäkringskontroller för fordon som förs in i det nationella territoriet förutsätter dessutom utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna. Det är då nödvändigt att skydda den berörda personens rättigheter, friheter och berättigade intressen. Bestämmelserna i EU:s allmänna dataskyddsförordning⁶ är tillämpliga på behandling av personuppgifter i syfte att bekämpa problemet med oförsäkrad körning. Den nationella lagstiftningen måste uppfylla de krav som anges i den förordningen, i synnerhet för att säkerställa att personuppgifter behandlas på ett lagligt, korrekt och öppet sätt och samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål, att det hänvisas till den rättsliga grunden för behandlingen, att relevanta krav uppfylls i fråga om säkerhet och sekretess i enlighet med EU:s allmänna dataskyddsförordning och att principerna om nödvändighet, proportionalitet, ändamålsbegränsning och proportionerlig lagringstid för uppgifter följs. Dessutom bör inbyggt skydd av personuppgifter och dataskydd som standard ingå i alla databehandlingssystem som utvecklas och används inom ramen för medlemsstaternas lagstiftning. All behandling av uppgifter, även när det rör sig om administrativt samarbete och ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter, måste ske i överensstämmelse med bestämmelserna om skydd av personuppgifter i EU:s allmänna dataskyddsförordning, och i enlighet med relevant nationell lagstiftning.

4) Minimibelopp för försäkringstäckning

Artikel 9 i direktivet fastställer minsta obligatoriska belopp som ansvarsförsäkringen måste ge ersättning med. Dessa minimibelopp säkerställer att det finns ett tillräckligt minimiskydd för offer för trafikolyckor i hela EU i händelse av personskada och sakskada, oberoende av fordonskategori. Men även om direktivet syftar till att införa samma minimibelopp för försäkringstäckning i alla EU:s medlemsstater finns det för närvarande 13 medlemsstater där minimibeloppen är lägre än de högre belopp som föreskrivs i direktivet. Detta beror på

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

övergångsperioder enligt artikel 1.2 i direktiv 84/5/EEG, ändrat genom direktiv 2005/14/EG, som har gjort det möjligt för vissa medlemsstater att fördröja tillämpningen av de fullskaliga minimibeloppen. På grund av att olika medlemsstater har olika referensdatum för regelbunden omräkning av minimibeloppen finns det fortfarande en skillnad mellan dessa 13 medlemsstater med övergångsperioder och alla andra medlemsstater. Detta beror på att de respektive slutdatumerna för övergångsperioderna, trots att övergångsperioden har löpt ut, fortfarande används som referensdatum för inflationsuppdateringen vart femte år. Minimibeloppen är därför fortfarande inte desamma i alla medlemsstater. Medlemsstaterna har rätt att kräva högre täckningsbelopp i inhemska ansvarsförsäkringar än de minimibelopp som föreskrivs i direktivet, men de flesta av de 13 medlemsstaterna med lägre obligatoriska belopp kräver inte högre täckningsbelopp.

5) Direktivets tillämpningsområde

Direktivets tillämpningsområde har klargjorts genom ett antal domar från Europeiska unionens domstol, framför allt i målen ”Vnuk”, ”Andrade” och ”Torreiro”⁷. Domen i målet ”Vnuk” i september 2014 klargjorde att bestämmelserna om obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon i artikel 3 i direktivet är tillämpliga på all användning som överensstämmer med fordonets ”sedvanliga funktion”, oberoende av var fordonet används. Domen i målet ”Rodrigues de Andrade” den 28 november 2017 klargjorde att endast fordonets ”sedvanliga funktion som transportmedel”, och oberoende av ”egenskaperna hos det underlag på vilket motorfordonet används”, bör omfattas av obligatorisk ansvarsförsäkring för motorfordon, med undantag för olyckor där fordonet användes uteslutande för jordbruksändamål. Dessa domar har klargjort att motorfordon normalt är avsedda att vara transportmedel, oavsett fordonets egenskaper, och att användningen av sådana fordon omfattar all användning av fordon som motsvarar deras normala funktion som transportmedel, oavsett vilken terräng motorfordonet används i eller om det är stillastående eller i rörelse. Domen klargör att olyckor under normal användning av fordonet för transport, inklusive på privat egendom, faller inom direktivets tillämpningsområde.

För att säkerställa rättslig säkerhet och tydlighet kodifieras domstolens rättspraxis i EU-lagstiftningen genom detta förslag. Det innebär att domstolens rättspraxis blir genomförd på ett enhetligt sätt i nationell lagstiftning.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

De föreslagna ändringarna är förenliga med direktivets allmänna mål att säkerställa en hög skyddsnivå för skadelidande i trafikolyckor och underlätta den fria rörligheten för personer och fordon i EU. De kommer också att leda till bättre tilltro till den inre marknaden för motorfordonsförsäkring genom att öka rättssäkerheten i samband med gränsöverskridande försäljning av sådan försäkring inom ramen för friheten att tillhandahålla tjänster, eftersom de risker som är kopplade till att försäkringsgivaren eventuellt går i konkurs minskar. Även för försäkringsföretagen är den inre marknaden för motorfordonsförsäkring av stort intresse, eftersom sådana försäkringar står för en stor del av skadeförsäkringsförsäljningen inom unionen. Det bör därför vara ett viktigt mål för unionens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden förstärks och befästs för denna sektor.

Den föreslagna ändringen avseende försäkringsgivares insolvens kompletterar särskilt artikel 10 som rör skydd för skadelidande vid olyckor där oförsäkrade och oidentifierade fordon är inblandade. Ändringen av artikel 4 i direktivet förbättrar medlemsstaternas

⁷ Domar i målen Vnuk (C-162/13), Rodrigues de Andrade (C-514/16) och Torreiro (C-334/16).

möjligheter att säkerställa att direktivets försäkringskrav efterlevs, samtidigt som den fria rörligheten för personer och fordon upprätthålls. Vidare säkerställer ändringen av artikel 9 om minimibelopp för försäkringstäckning ett likvärdigt minimiskydd i alla medlemsstater. Den ändring som rör intyg om skadehistorik kompletterar de befintliga kraven enligt artikel 16 och gör att det blir lättare att kontrollera äktheten av intyg om skadehistorik, och likabehandling av försäkringstagare säkerställs. Kodifiering av EU-domstolens rättspraxis innebär vidare att direktivets tillämpningsområde klargörs.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget stöder fri rörlighet för personer och varor, som är grundläggande friheter i Europeiska unionen. Det är också förenligt med den inre marknadens principer och säkerställer fritt tillhandahållande av tjänster och fri etableringsrätt för försäkringsgivarna. De stärkta rättigheterna när det gäller intyg om skadehistorik kommer till exempel att underlätta den fria rörligheten för personer, och bestämmelserna om försäkringsgivares insolvens kommer att öka allmänhetens förtroende för gränsöverskridande försäljning av motorfordonsförsäkring.

Förslaget är också förenligt med EU:s allmänna dataskyddsförordning⁸ och säkerställer sådan lämplig insamling och behandling av personuppgifter för brottsbekämpande ändamål som att är tillåten inom ramen för direktivet.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget om ändring av direktivet är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), enligt vilken åtgärder kan beslutas för tillnärmning av nationella bestämmelser som syftar till att upprätta den inre marknaden och få den att fungera. De föreslagna ändringarna undanröjer vissa direkta och indirekta hinder för en korrekt fungerande och fullbordad integrerad marknad för motorfordonsförsäkringar, underlättar den fria rörligheten för fordon mellan medlemsstaterna och säkerställer lika behandling vid olyckor, oavsett var i EU de inträffar. Ändringarna kommer att stärka den inre marknaden för motorfordon genom att försäkringstagare och potentiella olycksoffer kan vara förvissade om att få full ersättning, även om en försäkringsgivare som erbjuder gränsöverskridande tjänster går i konkurs.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Enligt artikel 4 i EUF-fördraget måste EU:s åtgärder för att fullborda den inre marknaden bedömas mot bakgrund av subsidiaritetsprincipen i artikel 5.3 i EU-fördraget.

I det här sammanhanget är det relevant att notera att direktivet skyddar personer som drabbas av trafikolyckor i en annan EU-medlemsstat än den där de är bosatta, och personer som drabbas av trafikolyckor som orsakas av en förare från en annan medlemsstat. Åtgärderna i förslaget kan endast vidtas på EU-nivå, eftersom de rör försäkringsgivare med verksamhet över gränserna, försäkringstagare med fordon som rör sig över gränserna och gränsöverskridande fordonsförsäkringskontroller.

Att offer för trafikolyckor får ersättning i fall av en försäkringsgivares konkurs i en gränsöverskridande situation är av största vikt för att den inre marknaden ska fungera väl. Åtgärder som inte samordnas utan tar formen av ett lappverk av frivilliga system och avtal

⁸ Se fotnot 6.

mellan nationella försäkringsbolag kan inte garantera att offren kompenseras korrekt och att riskerna delas lika mellan medlemsstaterna. Lika villkor mellan alla medlemsstater vad gäller minimibelopp för försäkringstäckning för att garantera ett likvärdigt minimiskydd för skadelidande i trafikolyckor i hela EU kan inte uppnås genom åtgärder som medlemsstaterna vidtar själva utan samordning. En lösning på problemet med oförsäkrad körning vid gränsöverskridande trafik kan inte heller uppnås genom åtgärder på nationell nivå. Vidare är det endast genom åtgärder på EU-nivå som man kan säkerställa försäkringsskydd för olycksoffer i en gränsöverskridande situation om en försäkringsgivare blir insolvent. Endast åtgärder på EU-nivå kan säkerställa att direktivet ges ett enhetligt tillämpningsområde. Vidare kan man inte utan samordning garantera att försäkringsgivare ger lika behandling av intyg om skadehistorik till potentiella försäkringstagare som flyttar över gränserna.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget tar full hänsyn till proportionalitetsprincipen, dvs. att EU:s åtgärder inte ska gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen. De valda handlingsalternativen har bedömts noggrant och utformas för att finna den rätta balansen mellan allmänintresset i den här frågan (som i synnerhet handlar om att få bukt med problemet med oförsäkrade fordon och att säkerställa en enhetlig miniminivå av försäkringsskydd) och potentiella kostnader för offentliga myndigheter, försäkringsbolag och försäkringstagare, för att se till att de föreslagna åtgärderna är kostnadseffektiva.

- **Val av instrument**

Enligt artikel 114 i EUF-fördraget kan akter antas i form av en förordning eller ett direktiv. Formen av ett direktiv har valts i det här fallet eftersom den rättsakt som de föreslagna ändringarna avser också är ett direktiv.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

För att bedöma om direktivet fungerar på ett effektivt och ändamålsenligt sätt gjordes en utvärdering, som även omfattade ett offentligt samråd som ägde rum 28 juli–20 oktober 2017⁹.

Vid det offentliga samrådet framkom att de berörda parterna var nöjda med hur de flesta delarna av direktivet fungerar. Det fanns ett brett stöd bland alla intressentgrupper för ett EU-initiativ för att säkerställa snabb utbetalning av ersättning till skadelidande vid olyckor i händelse av insolvens hos en försäkringsgivare, särskilt i fall där flera länder är inblandade. De flesta intressenter gav sitt stöd åt alternativet att lägga det slutgiltiga ekonomiska ansvaret hos hemmedlemsstaten där det berörda försäkringsbolaget är etablerat, och ett initialt ansvar hos den skadelidandes hemmedlemsstat för att säkerställa snabb ersättning.

Intressenterna motsatte sig inte en harmonisering av minimibeloppet för försäkringstäckning för motorfordonsförsäkringar till ett belopp som motsvarar den högre nivå som redan tillämpas i 15 medlemsstater. Vissa konsumentorganisationer förespråkade ett differentierat högre minimikrav för täckningsbelopp för större fordon, såsom lastbilar och bussar, men försäkringssektorn och lastbils- och bussföretagen motsatte sig detta och ansåg att det inte fanns belägg som kunde motivera en sådan åtgärd och att det skulle leda till högre

⁹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document_en.pdf

försäkringskostnader som i slutändan skulle drabba konsumenterna (särskilt eftersom en olycka där en buss med många passagerare är inblandad även kan vållas av ett mindre fordon).

När det gäller erkännande av intyg om skadehistorik av en ny försäkringsgivare, särskilt i en annan medlemsstat, vittnade ett antal enskilda om sina negativa erfarenheter och efterlyste åtgärder för att se till att personer som rör sig över gränserna behandlas på samma sätt av försäkringsgivarna som de som redan bor i en medlemsstat vad avser erkännande av intyg om skadehistorik. Försäkringssektorn motsatte sig bindande skyldigheter för försäkringsgivare i denna fråga, eftersom det ansågs oproportionerligt.

När det gäller oförsäkrad körning framfördes inga invändningar mot att tillåta försäkringskontroller som inte kräver att fordon stoppas, med hjälp av teknik för igenkänning av nummerplåtar.

Det fanns också ett brett stöd för att klargöra direktivets tillämpningsområde mot bakgrund av ny rättspraxis från EU-domstolen. Representanter för motorsportsektorn begärde att denna sektor skulle undantas från direktivets tillämpning.

Förslaget bygger också på:

- Ett offentligt samråd (30 september 2015–31 januari 2016) inom ramen för en allmän inbjudan att inkomma med synpunkter på EU:s regelverk för finansiella tjänster och empiriska bevis på fördelar, oavsiktliga effekter, konsekvens och enhetlighet (*Call for Evidence*)¹⁰ och en offentlig utfrågning baserad på detta som hölls den 17 maj 2016¹¹.
- Ett rundabordssamtal om översynen av direktivet som hölls den 12 juli 2017 där berörda parter deltog, bland annat försäkringsbolag, konsumentorganisationer, Council of Bureaux och medlemsstaternas myndigheter.
- Diskussioner med experter från medlemsstaternas myndigheter (expertgruppen för bankverksamhet, betaltjänster och försäkring).
- Statistik och rapporter från Council of Bureaux (privaträttsliga organ som anförtrotts vissa uppgifter enligt direktivet).

• **Konsekvensbedömning**

I linje med sin politik för ”bättre lagstiftning” har kommission utfört en konsekvensbedömning för de olika handlingsalternativen¹². Konsekvensbedömningen gavs ett positivt yttrande från nämnden för lagstiftningskontroll den 9 mars 2018¹³. I sina kommentarer föreslog nämnden att man i konsekvensbedömningen skulle förtydliga omfattningen av den planerade ändringen av direktivets tillämpningsområde och ange skälen till att dess konsekvenser inte har bedömts fullt ut. Nämnden begärde också att konsekvensbedömningen skulle kopplas till utvärderingen och att de föreslagna lagstiftningsåtgärderna skulle motiveras bättre. Nämnden begärde vidare en bättre förklaring av varför man anser att direktivet kommer att fungera i framtiden, med tanke på den nya tekniska utvecklingen, t.ex. av självkörande fordon och eldrivna cyklar. Förslaget är i linje med slutsatserna från konsekvensbedömningen.

Som svar på nämndens kommentarer förklaras det i den reviderade konsekvensbedömningen att det, när det gäller direktivets tillämpningsområde, är lämpligt att kodifiera, dvs. integrera,

¹⁰ http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/financial-regulatory-framework-review/index_en.htm

¹¹ http://ec.europa.eu/finance/events/2016/0517-call-for-evidence/index_en.htm

¹² LÄGGS TILL före dokumentets offentliggörande.

¹³ LÄGGS TILL före dokumentets offentliggörande.

de centrala bestämmelserna enligt EU-domstolens olika domar avseende tillämpningsområdet, för att garantera rättslig klarhet. På så sätt kan medlemsstaterna genomföra de ändringar som följer av domarna på ett ordnat och öppet sätt. Dessutom skapas större rättssäkerhet för berörda parter när det gäller direktivets tillämpningsområde eftersom domstolens domar då införlivas direkt i den nationella lagstiftningen. En kodifiering underlättar också genomförandet av EU:s lagstiftning på detta område eftersom den omfattas av det normala införlivandeförfarandet.

Beträffande framtida teknisk utveckling förklaras det i konsekvensbedömningen att direktivets krav på obligatorisk ansvarsförsäkring redan gäller för autonoma och halvautonoma fordon. Den viktigaste bakomliggande motiveringen är det löpande behovet av att ge försäkringsskydd och ersättning till offer vid trafikolyckor i EU där autonoma fordon är inblandade. Ett antal olyckor vållade av autonoma (och halvautonoma) fordon har inträffat, vilket visar att det finns ett behov av att skydda EU:s medborgare vid sådana olyckor. I konsekvensbedömningen förklaras att nya typer av motorfordon, t.ex. eldrivna cyklar, segway och elskotrar, redan omfattas av direktivet. Dessa nya typer av elektriska motorfordon kan ge upphov till olyckor när de används i trafiken och offren måste då kunna få skydd och snabb ersättning. Det nuvarande direktivet ger också medlemsstaterna befogenhet att undanta sådana fordon från ansvarsförsäkring, om de anser att detta är nödvändigt. Flera föreningar som företrädar elcykelbranschen uttryckte under det offentliga samrådet sin åsikt att elcyklar borde undantas från själva direktivet i sig eftersom krav på försäkring skulle kunna göra det svårare för sådana cyklar att få allmän spridning. Detta bedöms inte vara nödvändigt med tanke på att medlemsstaterna har befogenhet att göra undantag för elcyklar och alla andra nya typer av eldrivna motorfordon. Det är i så fall de nationella garantifonder som får bära kostnaderna för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av dessa nya typer av fordon. På så sätt uppnås den högsta nivån av skydd för skadelidande utan att det krävs några ytterligare EU-åtgärder.

I konsekvensbedömningen analyserades flera handlingsalternativ för vart och ett av de identifierade problemen.

Eftersom direktivet redan existerar utgjordes basalternativet i samtliga fall av att inga ändringar görs av direktivet. Utöver basscenariot analyserades också en rad andra möjliga handlingsalternativ.

När det gäller försäkringsgivarens insolvens, en fråga som idag inte ingår i direktivet, presenterades ett andra alternativ vilket gick ut på att införa ansvar för initial ersättning till offren, men inget slutgiltigt ansvar. Ett tredje alternativ var att fördela båda typerna av ansvar – det initiala ansvaret till den medlemsstat där offret är bosatt, och det slutgiltiga ansvaret till den medlemsstat där det insolventa försäkringsbolaget är etablerat. Konsekvensbedömningen pekar på att det tredje alternativet är det bästa eftersom det inte bara garanterar snabb ersättning till skadelidande, utan också ger försäkringsgivare, nationella skadeersättningsorgan och försäkringstagare större rättssäkerhet vad gäller initial och slutgiltig skadereglering vilket leder till färre rättsliga förfaranden.

När det gäller minimibelopp för försäkringstäckning presenterades ett andra alternativ utöver basscenariot, som gick ut på att harmonisera försäkringstäckningsbeloppen till en nivå motsvarande den högsta obligatoriska miniminivå som för närvarande tillämpas i medlemsstaterna. Ett tredje alternativ som övervägdes var att införa högre obligatoriska belopp för större fordon, såsom lastbilar och bussar. Slutsatsen var att det andra alternativet är det bästa eftersom det säkerställer lika skydd av skadelidande i hela EU, och eftersom det inte finns tillräcklig bevisning för att ge stöd till det tredje alternativet.

När det gäller skadehistorik presenterades ett andra alternativ utöver basscenariot som gick ut på att utfärda en rekommendation till medlemsstaterna avseende behandlingen av intyg om skadehistorik. Ett tredje alternativ var att endast harmonisera blanketten för intyget om skadehistorik, utan bestämmelser om obligatorisk behandling av sådana intyg av försäkringsgivarna, för att underlätta äkthetskontroll och undvika fusk. Ett fjärde alternativ var att införa krav på att försäkringsgivare ger en icke-diskriminerande behandling till intyg om skadehistorik som utfärdats av försäkringsbolag i andra medlemsstater, och krav på öppenhet om hur intygen används. Enligt konsekvensbedömningen är det sista alternativet det bästa eftersom detta inte bara skulle göra det lättare att standardisera intygen om skadehistorik, utan även garantera likabehandling av skadehistorik för försäkringstagare som bor i en viss medlemsstat och försäkringstagare som kommer från andra medlemsstater.

När det gäller oförsäkrad körning presenterades ett andra alternativ utöver basscenariot som gick ut på att tillåta att medlemsstaterna, på frivillig basis, utför kontroller där fordonet inte behöver stoppas (vilket för närvarande är förbjudet). Ett tredje alternativ handlade om att göra sådana försäkringskontroller obligatoriska vid gränsen. Det tredje alternativet ansågs ha större potential att minska problemet med oförsäkrade fordon jämfört med det andra alternativet, men i konsekvensbedömningen kom man fram till att kostnaderna för det tredje alternativet skulle kunna väga tyngre än fördelarna i många medlemsstater, eftersom problemet med oförsäkrad körning inte är lika stort i hela EU. Slutsatsen blev därför att det andra alternativet (frivilliga kontroller där fordonet inte behöver stoppas) är det bästa.

När det gäller direktivets tillämpningsområde förklaras det i en bilaga till konsekvensbedömningen att EU-domstolens gällande rättspraxis kommer att kodifieras genom en definition av begreppet ”användning av ett fordon”, eftersom inga berörda parter har inkommit med några bevis som tyder på att tillämpningsområdet enligt rättspraxis skulle leda till orimligt höga kostnader. I vissa medlemsstater tillämpar man redan nu ansvarsförsäkring för motorfordon i linje med rättspraxis, utan orimligt höga försäkringspremier, även för sportevenemang.

Förslaget kommer inte att ha någon betydande miljöpåverkan eftersom de föreslagna ändringarna inte ändrar trafikvolymen.

Förslaget förväntas inte heller få några betydande sociala konsekvenser utöver de fördelar som redan beskrivits. De föreslagna ändringarna syftar till att minska problemet med oförsäkrad körning, vilket skulle kunna bidra till att minska premierna för motorfordonsförsäkringar, och till att förbättra skyddet för skadelidande, vilket potentiellt gagnar alla medborgare i EU. Förslaget är utformat så att det inte riskerar att ge upphov till betydande höjningar av premierna för motorfordonsförsäkring. Detta gäller särskilt de föreslagna åtgärderna avseende minimibeloppet för försäkringstäckning som endast medför en harmonisering av dessa belopp för att säkerställa likvärdigt minimiskydd i samtliga medlemsstater.

Förslaget innebär inte några särskilda konsekvenser för små och medelstora företag, förutom att de berörs i och med att de normalt sett innehar fordonsförsäkringar. Små och medelstora företag samt mikroföretag kommer att påverkas i den mån de bedriver verksamhet med fordon som kräver försäkring. I medlemsstater där minimibeloppen för försäkringstäckning måste justeras något uppåt är det möjligt att försäkringspremierna blir lite dyrare, inklusive för små och medelstora företag och mikroföretag.

- **Grundläggande rättigheter**

Direktivet respekterar de grundläggande rättigheterna och iakttar de principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt rätten till skydd av personuppgifter (artikel 8 i stadgan), rätten till egendom (artikel 17 i stadgan) och principen om jämställdhet mellan kvinnor och män (artikel 23 i stadgan). Det bidrar också till målen i artikel 16 i stadgan som ger rätt att bedriva näringsverksamhet, till målen i artikel 38 i stadgan som föreskriver en hög konsumentskyddsnivå och till målen i artikel 45 i stadgan om medborgarnas rätt till fri rörlighet och vistelse.

REFIT (lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat):

Förslaget är förenligt med strävan efter förenkling och kostnadsminskningar. När det gäller försäkringsgivares insolvens minskar kostnaderna för rättsprocesser eftersom direktivet fastställer tydligt ansvar för initial ersättning till skadelidande och slutgiltigt ersättningsansvar. Att minska risken för oförsäkrad körning genom försäkringskontroller där fordonet inte behöver stoppas kan dessutom leda till lägre ersättningskrav till skadeersättningsorgan och bidrag från försäkringsgivarna. Dessutom skulle standardisering av intyg om skadehistorik förenkla äkthetskontroll av sådana intyg som utfärdas av utländska försäkringsgivare. Förslaget leder inte till några nya rapporteringskrav för de offentliga myndigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

Förslaget kan ha konsekvenser för den nationella budgeten för de medlemsstater som väljer att utnyttja möjligheten att införa försäkringskontroller vid gränsen som inte kräver att fordonet stannar för fordon som normalt hör hemma i ett annat EU-land. Detta skulle kräva teknik för igenkänning av nummerplåtar och utbyte av information med andra medlemsstater om fordons försäkringssituation.

Medlemsstaterna måste dessutom utse ett organ som ansvarar för ersättning till skadelidande vid försäkringsgivares insolvens i gränsöverskridande fall, men detta förväntas bli en uppgift som uppdras till ett redan befintligt organ (antingen en allmän försäkringsgarantifond, eller den garantifond som redan krävs enligt direktivet i fall av olyckor som orsakats av oförsäkrade eller oidentifierade fordon). Kostnaderna kommer att finansieras genom bidrag från försäkringsföretag.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att övervaka genomförandet av politiken i samarbete med medlemsstaterna. Fem år efter införlivandet kommer kommissionen att genomföra en utvärdering av detta direktiv. Utvärderingen kommer att underöka hur ändamålsenligt, effektivt, relevant och samstämmigt förslaget varit samt vilket mervärde det skapat, inbegripet eventuella betydande följder för företag.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

För att uppfylla målet med detta förslag och undvika eventuella kryphål och obalanser när det gäller medlemsstaternas genomförande i nationell lagstiftning, kommer förklarande dokument

att krävas, dels som understöd i införlivandet, dels för att möjliggöra en effektiv kontroll. Därför bör medlemsstaterna till anmälan av sina införlivandeåtgärder för direktivet bifoga ett eller flera förklarande dokument i form av exempelvis en jämförelsetabell.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 i förslaget ändrar direktivet. Hänvisningarna nedan avser de ändrade eller nya artiklarna i direktivet om inte annat anges.

I artikel 1 införs en definition av *användning av ett fordon*. Syftet är att inkorporera EU-domstolens domslut i målen Vnuk C-162/13 av den 14 september 2014, Rodrigues de Andrade C-514/16 av den 28 november 2017 och Torreiro C-334/16 av den 20 december 2017. Europeiska unionens domstol har i sina domslut klargjort att motorfordon normalt är avsedda som transportmedel, oavsett vilka egenskaper fordonet i fråga har. Domstolen har vidare klargjort att användningen av fordon omfattar all användning av fordon som överensstämmer med deras normala funktion som transportmedel, oavsett vilken terräng motorfordonet används i eller om det är stillastående eller i rörelse.

Vad gäller oförsäkrad körning ändras artikel 4 för att ge medlemsstaterna tillstånd att genomföra kontroller av försäkring av fordon som normalt är hemmahörande i en annan medlemsstat eller ett tredjeland och som kör in på medlemsstatens territorium från en annan medlemsstat, förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt kontrollsystem på det nationella territoriet och att inte kräver att fordonet stannar för en sådan kontroll. Kontrollerna ska genomföras i enlighet med förordning 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

För att säkerställa att skadelidande vid trafikolyckor får ett likvärdigt minimiskydd på EU-nivå

- ändras artikel 9.1 för att harmonisera obligatoriska minimibelopp för försäkringstäckningen för skadelidande inom EU, utan att detta påverkar eventuella högre garantibelopp som medlemsstaterna kan fastställa,

- ändras artikel 9.2 för att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att uppdatera det harmoniserade minimibeloppet för skadelidandes försäkringstäckning för inflation en gång var femte år.

För att säkerställa skyddet av skadelidande i situationer då en försäkringsgivare blir insolvent, föremål för ett likvidationsförfarande eller vägrar att samarbeta föreskriver en ny artikel 10a särskilt att

- varje medlemsstat ska inrätta eller utse ett organ med uppgift att svara för ersättning för sak- eller personskador orsakade av ett fordon försäkrat av ett företag som befinner sig i konkurs eller är föremål för ett likvidationsförfarande eller om försäkringsgivaren inte har lämnat ett motiverat svar inom tre månader från och med den dag då den skadelidande framförde ett ersättningsanspråk till vilket försäkringsgivaren inte har lämnat ett motiverat svar,

- skadelidande ska ersättas av ett sådant organ från den medlemsstat där de är bosatta,

- detta organ ska ha rätt att kräva återbetalning av den ersättning det lämnat från organet i den medlemsstat där försäkringsföretaget som utfärdat försäkringen är etablerat (detta sistnämnda organ ska vara slutligt ansvarigt).

– kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som inrättats eller bemyndigats enligt artikel 10a har i fråga om ersättning.

När det gäller intyg om skadehistorik ändras artikel 16 för att

– harmonisera intygen om tredje mans skadeståndskrav gentemot försäkringstagaren under de senaste fem åren; sådana intyg ska grundas på en standardiserad mall som ska antas av Europeiska kommissionen genom en genomförandeakt,

– säkerställa icke-diskriminerande behandling av skadehistoriken från försäkringsföretagets sida, varvid ingen hänsyn får tas till nationalitet eller en medborgares tidigare bosättningsmedlemsstat.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁴,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- 1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, såväl för försäkringstagare som för potentiella skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den utgör ett betydande segment av skadeförsäkringsbranschen i unionen. Motorfordonsförsäkringen påverkar också den fria rörligheten för personer, varor och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för unionens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befasts.
- 2) Kommissionen har genomfört en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG¹⁵, bland annat i fråga om dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet med unionens politik inom andra områden. Slutsatsen av utvärderingen var att direktiv 2009/103/EG på det hela taget fungerar väl, och att det i de flesta avseenden inte finns något behov av ändringar. Emellertid identifierades fyra områden där riktade ändringar skulle vara lämpliga, nämligen ersättning till skadelidande i fall då ett försäkringsföretag är insolvent, ett minsta obligatoriskt belopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt nya försäkringsföretags användning av ett intyg om försäkringstagarens skadehistorik.

¹⁴ EUT C , , s. .

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, (EUT L 263.7.10.2009, s.11).

- 3) Vidare har Europeiska unionens domstol i ett antal nyligen fattade beslut, nämligen Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ och Torreiro¹⁸ klargjort betydelsen av *användning av ett fordon*. Domstolen har framför allt klargjort att motorfordon normalt är avsedda att vara transportmedel, oavsett fordonets egenskaper, och att användningen av fordon omfattar all användning av fordon som överensstämmer med deras normala funktion som transportmedel, oavsett vilken terräng motorfordonet används i eller om det är stillastående eller i rörelse. För rättslig förutsebarhet är det lämpligt att återspegla denna rättspraxis i direktiv 2009/103/EG genom att införa en definition av *användning av ett fordon*.
- 4) Enligt gällande regelverk utför medlemsstaterna inga kontroller av trafikförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Ny teknik möjliggör kontroller utan att fordonen behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten av fordon och personer inskränks. Det är därför lämpligt att tillåta sådana kontroller av fordonsförsäkringar förutsatt att kontrollerna är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet och att de inte kräver att fordonet stannar.
- 5) Medlemsstater som väljer att införa system som behandlar personuppgifter som i ett senare skede kan delas med andra medlemsstater, såsom uppgifter från automatisk nummerplåtsavläsning, måste lagstifta för att möjliggöra behandling av personuppgifter i arbetet med att bekämpa oförsäkrad körning, samtidigt som lämpliga skyddsåtgärder införs för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen. Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁹ är tillämpliga på behandling av personuppgifter i syfte att bekämpa problemet med oförsäkrad körning. Medlemsstaternas lagstiftning bör i synnerhet ange det exakta syftet, hänvisa till relevant rättslig grund, efterleva relevanta säkerhetskrav och respektera principerna om nödvändighet, proportionalitet och ändamålsbegränsning, och bör fastställa en proportionerlig lagringstid för uppgifter. Dessutom bör principerna om skydd av personuppgifter och dataskydd som standard tillämpas i alla databehandlingssystem som utvecklas och används inom ramen för medlemsstaternas lagstiftning.
- 6) I direktiv 2009/103/EG fastställs i direktivets nuvarande form olika referensdatum för den periodiska omräkningen av minimibelopp för försäkringstäckning i olika medlemsstater, vilket leder till olika minimibelopp i olika medlemsstater. För att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för skadelidande i hela unionen bör dessa minimibelopp harmoniseras och en enhetlig översynsklausul bör införas med Eurostats harmoniserade konsumentprisindex som referensvärde, samt procedurregler som styr översynen och fastställer en enhetlig tidsram för den.
- 7) En förutsättning för att skyddet av skadelidande vid trafikolyckor ska vara verkningsfullt och effektivt är att de skadelidande alltid ersätts för personskador eller sakskador, oavsett om den skyldiga partens försäkringsföretag är solvent eller ej. Medlemsstaterna bör därför inrätta eller utse ett organ som ger en initial ersättning till

¹⁶ Domstolens dom av den 4 december 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146

¹⁷ Domstolens dom av den 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Domstolens dom av den 20 december 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

skadelidande som är stadigvarande bosatta inom deras territorium, varvid detta organ har rätt att kräva denna ersättning från det organ som inrättats eller utsetts i samma syfte i den medlemsstat där det försäkringsföretag som utfärdade försäkringen för den skyldiga partens fordon har sitt etableringsställe. För att undvika parallella ersättningskrav bör skadelidande vid trafikolyckor dock inte tillåtas att framföra ett ersättningsanspråk till det organet om de redan framfört sina ersättningsanspråk för eller vidtagit rättsliga åtgärder med det berörda försäkringsföretaget och om detta ersättningsanspråk fortfarande är under behandling i väntan på åtgärd.

- 8) Skadehistoriken för försäkringstagare som avser att ingå nya försäkringsavtal med försäkringsföretag bör enkelt kunna bestyrkas för att underlätta erkännandet av skadehistoriken när ett nytt försäkringsavtal ingås. För att förenkla verifieringen och bestyrkandet av intyg om skadehistorik är det viktigt att innehåll i och format på detta intyg är samma i alla medlemsstater. Vidare bör försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring inte diskriminera på grundval av nationalitet eller med den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare varit bosatt som enda skäl för särbehandling. För att göra det möjligt att verifiera hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik bör försäkringsföretag offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier.
- 9) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter avseende innehåll och form för intyg om skadehistorik. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁰.
- 10) För att säkerställa att minimibeloppen fortsätter att ligga i linje med den ekonomiska verkligheten (och inte urholkas över tid) bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på antagande av minimibelopp för försäkringstäckning för ansvarsförsäkring för motorfordon i syfte att återspegla utvecklingen i den ekonomiska verkligheten samt för att definiera de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som ska gälla för de organ som inrättas för att ge ersättning, eller som har bemyndigats uppgiften att ge ersättning, enligt artikel 10a. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med utarbetande av delegerade akter.
- 11) Som ett led i utvärderingen av hur detta direktiv fungerar bör Europeiska kommissionen övervaka tillämpningen av direktivet, med beaktande av antalet skadelidande, utestående ersättningsbelopp till följd av förseningar orsakade av gränsöverskridande insolvensärenden, miniminivån för försäkringstäckning i medlemsstaterna, utestående ersättningsbelopp till följd av oförsäkrad körning över landsgränser samt antalet klagomål avseende intyg om skadehistorik.

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- 12) Eftersom målet med detta direktiv – framför allt att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för alla skadelidande vid trafikolyckor inom unionen och att säkerställa skyddet av skadelidande i fall då det berörda försäkringsföretaget är insolvent – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan, på grund av åtgärdens verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- 13) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen²¹ har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall det är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- 14) Direktiv 2009/103/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2009/103/EG ska ändras på följande sätt:

- 1) I artikel 1 ska följande led införas som led 1a:
- ”1a. *användning av ett fordon*: all användning av ett fordon, som normalt är avsett som transportmedel, som överensstämmer med fordonets normala funktion, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.”.
- 2) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Kontroll av försäkringar

1. Medlemsstaterna ska avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium.

De får dock utföra sådana kontroller av försäkring förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, och

- a) utförs som en del av en kontroll som inte uteslutande syftar till att verifiera försäkringen, eller
- b) utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet och inte kräver att fordonet stannar.

2. Personuppgifter får behandlas på grundval av lagen i den kontrollerande medlemsstaten, om det är nödvändigt för att motverka oförsäkrad körning i medlemsstater där fordonet normalt inte är hemmahörande i enlighet med

²¹ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

artikel 1. Denna lag ska vara i enlighet med förordning (EU) 2016/679* och ska också fastställa lämpliga åtgärder för att skydda den registrerades rättigheter och friheter och berättigade intressen.

* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).”.

3) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”1. Varje medlemsstat ska, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkringen som avses i artikel 3 ger ersättning med följande minimibelopp:

- a) För personskador: 6 070 000 EUR per olycka, oavsett antalet skadelidande, eller 1 220 000 EUR per skadelidande.
- b) För sakskador: 1 220 000 EUR per ersättningsanspråk, oavsett antalet skadelidande.

För medlemsstater som inte har euron som valuta ska minimibeloppet räknas om till deras nationella valuta med tillämpning av växelkursen per den [*Publikationsbyrån – ange dagen för detta direktivs ikraftträdande*], offentliggjord i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Vart femte år från och med [dagen för detta direktivs ikraftträdande] ska kommissionen se över de belopp som avses i punkt 1 i linje med det harmoniserade konsumentprisindex (HIKP) som införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/792**

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 28b avseende anpassningen av dessa belopp till HIKP inom sex månader efter utgången av varje femårsperiod.

För medlemsstater som inte har euron som valuta ska beloppen räknas om till deras nationella valuta med tillämpning av växelkursen per dagen för beräkning av nya minimibelopp som offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/792 av den 11 maj 2016 om harmoniserade index för konsumentpriser och bostadsprisindexet och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 2494/95 (EUT L 135, 24.5.2016, s. 11).

4) Följande artikel ska införas som artikel 10a:

”Artikel 10a

Skydd av skadelidande i händelse av att ett försäkringsföretag blir insolvent eller underlåter att samarbeta

1. Medlemsstaterna ska inrätta eller bemyndiga ett organ för att ersätta skadelidande som är stadigvarande bosatta inom deras territorium, minst upp till de gränser för försäkringsskyldighet som avses i artikel 9.1 för personskador eller sakskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag i en eller flera av följande situationer:

- a) Försäkringsföretaget är försatt i konkurs.

b) Försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG***.

c) Försäkringsföretaget eller dess skaderegleringsrepresentant har inte lämnat ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket inom tre månader från dagen då den skadelidande framfört sitt anspråk till försäkringsföretaget.

2. Skadelidande får inte framföra ersättningsanspråk till det organ som avses i punkt 1 om de framfört ett direkt ersättningsanspråk till eller vidtagit rättsliga åtgärder direkt mot försäkringsföretaget och sådana ersättningsanspråk eller rättsliga åtgärder fortfarande pågår.

3. Det organ som avses i punkt 1 ska lämna ett svar avseende kravet inom två månader efter den dag då den skadelidande framfört sitt ersättningsanspråk.

4. Om den skadelidande är bosatt i en annan medlemsstat än den medlemsstat där det försäkringsföretag som avses i punkt 1 är etablerat, ska det organ som avses i punkt 1 och som har ersatt den skadelidande i den medlemsstat där denne är bosatt, ha rätt att ersättas för det belopp som betalats i form av ersättning från det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där försäkringsföretaget som utfärdade försäkringen till den ansvariga parten är etablerat.

5. Punkterna 1–4 påverkar inte

a) medlemsstaternas rätt att betrakta ersättning som betalats av det organ som avses i punkt 1 som subsidiär eller ej,

b) medlemsstaternas rätt att införa regler om skadereglering mellan

i) det organ som avses i punkt 1,

ii) den person eller de personer som bär ansvaret för olyckan,

iii) andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som är skyldiga att ersätta den skadelidande.

6. Medlemsstaterna får inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer andra krav än de som anges i detta direktiv, och i synnerhet inte krav på att den skadelidande ska kunna visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

7. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med förfarandet som avses i artikel 28b för att fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som inrättats eller bemyndigats enligt artikel 10a har i fråga om ersättning.”.

*** Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG av den 25 november 2009 om upptagande och utövande av försäkrings- och återförsäkringsverksamhet (Solvens II) (EUT L 335, 17.12.2009, s. 1).”.

5) Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) I slutet av andra stycket ska följande mening läggas till:

”Detta ska ske med hjälp av formuläret för intyg om skadehistorik.”.

b) Följande stycken ska läggas till:

”Medlemsstaterna ska säkerställa att de försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket, när dessa beaktar intyg om skadehistorik som utfärdats av sådana andra försäkringsföretag eller organ som avses i andra stycket, inte behandlar försäkringstagare på ett diskriminerande sätt eller sätter ett högre pris på deras premier på grundval av deras nationalitet eller med den medlemsstat där de tidigare varit bosatta som enda skäl för särbehandling.

Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag offentliggör sin policy när det gäller deras användning av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta genomförandeakter i enlighet med artikel 28a.2 för att specificera innehåll och form på det intyg om skadehistorik som avses i andra stycket. Intyget ska innehålla uppgifter om följande:

- a) Identiteten på försäkringsföretaget som utfärdar intyget om skadehistorik.
- b) Försäkringstagarens identitet.
- c) Det försäkrade fordonet.
- d) Försäkringstäckningsperioden för det försäkrade fordonet.
- e) Antalet skadeståndskrav från tredje man och värdet på dessa under den period som intyget om skadehistorik omfattar.”.

6) Följande artiklar ska införas som artiklarna 28a, 28b och 28c:

”Artikel 28a

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av Europeiska försäkrings- och tjänstepensionskommittén, som inrättats genom kommissionens beslut 2004/9/EG ****. Den kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011*****.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 28b

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.2 och 10a.7 ska ges till kommissionen på obestämd tid från och med den dag som anges i artikel 30.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.2 och 10a.7 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 9.2 och 10a.7 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 28c

Utvärdering

Senast sju år efter dagen för detta direktivs införlivande ska en utvärdering av detta direktiv genomföras. Kommissionen ska delge Europaparlamentet, rådet samt Ekonomiska och sociala kommittén resultaten av denna utvärdering, åtföljda av egna anmärkningar.

**** Kommissionens beslut 2004/9/EG av den 5 november 2003 om att inrätta Europeiska försäkrings- och tjänstepensionskommittén (EUT L 3, 7.1.2004, s. 34).

***** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”.

Artikel 2

Införlivande

Medlemsstaterna ska senast den [Publikationsbyrån: infoga datum 12 månader efter dagen för ikraftträdandet av detta direktiv] anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [Publikationsbyrån: infoga datum 12 månader efter dagen för ikraftträdande].

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande