



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 30. maj 2018
(OR. en)

9365/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0168 (COD)**

**EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27**

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	24. maj 2018
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2018) 336 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse
--------	--

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2018) 336 final.

Bilag: COM(2018) 336 final



Bruxelles, den 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Direktivet om motorkøretøjsforsikring er en central retsakt, som understøtter et velfungerende indre marked. Det gør det muligt for bosiddende i EU at bevæge sig gnidningsfrit på tværs af EU's indre grænser i deres køretøjer både til forretningsmæssige og private formål. På grundlag af en enkelt præmie kan bosiddende i EU rejse overalt uden at skulle købe tillægsforsikringer, og dermed tilstræbes det ligeledes med direktivet at opnå en høj grad af konvergens med hensyn til beskyttelse af potentielle ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer. Direktivet medvirker også til at sikre, at Schengenområdet fungerer.

Det første EU-direktiv om motorkøretøjsforsikring¹ blev vedtaget i 1972 med det dobbelte formål at beskytte ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer (med eller uden et grænseoverskridende element) og at lette fri bevægelighed for motorkøretøjer mellem medlemsstaterne. Grundlaget for EU's lovgivning om motorkøretøjsforsikring er den internationale ordning med grønne kort, en ikke-EU-aftale mellem 48 lande, men EU's lovgivning går videre. Fem direktiver om motorkøretøjsforsikring har siden 1972 skridt for skridt udbygget direktivet og forbedret dets bestemmelser; de er blevet konsolideret i direktiv 2009/103/EF (herefter direktivet). Hovedelementerne i direktivet omfatter:

- En forpligtelse for motorkøretøjer til at have en ansvarsforsikring for motorkøretøjer, som gælder i alle dele af EU på grundlag af en enkelt præmie.
- Et obligatorisk mindstebeløb for dækning, som sådanne forsikringspolicer skal omfatte (medlemsstaterne kan kræve større dækning på nationalt plan).
- Et forbud for medlemsstaterne mod at foretage systematisk kontrol af forsikring af køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat.
- En forpligtelse for medlemsstaterne til at skabe garantifonde til dækning af erstatningskrav fra ofre for ulykker forårsaget af uforsikrede eller uidentificerede køretøjer.
- Beskyttelse af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor de har deres bopæl ("besøgende ofre").
- En ret for forsikringstagere til at erhverve en erklæring om deres erstatningshistorik i de seneste fem år fra deres forsikringsselskab.

Kommissionen bebudede i sit arbejdsprogram for 2016, at den med henblik på at vurdere virkningsfuldheden, effektiviteten og sammenhængen i forbindelse med lovgivningen om motorkøretøjsforsikring ville foretage en evaluering af direktivet². Konklusionen på evalueringen var, at det fleste elementer i direktivet fortsat er egnede til formålet, men at det ville være hensigtsmæssigt med visse ændringer på særlige områder.

¹ Rådets direktiv 72/166/EØF af 24. april 1972 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse.

² Jf. den indledende konsekvensanalyse af 24. juli 2017, som findes på [her](#). Afslutningen på evalueringen blev udskudt til 2017 for at afvente EU-Domstolens dom i "Andrade-sagen", som blev afsagt den 28. november 2017, og EU-Domstolens dom i "Torreiro-sagen", som blev afsagt den 20. december 2017.

Endvidere bebudede Kommissionen i handlingsplanen for finansielle tjenesteydelser fra marts 2017³, at den straks efter evalueringen ville træffe beslutning om eventuelle ændringer af direktivet med henblik på at forbedre beskyttelsen af ofre for trafikulykker, hvor forsikringsselskabet er insolvent, og at forbedre anerkendelsen af erklæringer om erstatningshistorikken, navnlig i grænseoverskridende sammenhæng. I dette forslag tages der højde for disse to spørgsmål samt yderligere tre, som blev identificeret i evalueringen: forsikringskontrol med henblik på at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer, harmonisering af mindstebeløbet for dækning og direktivets anvendelsesområde.

1) Insolvent forsikringsselskab

I henhold til direktivet skal der oprettes erstatningsorganer i hver medlemsstat, som betaler de omkostninger, der opstår som følge af ulykker forårsaget af uforsikrede eller uidentificerede køretøjer. Sådanne organer er dog ikke på indeværende tidspunkt forpligtet til at betale de omkostninger, der opstår som følge af erstatningskrav, hvis den ansvarlige parts bilforsikringsselskab er insolvent. Dette er ensbetydende med, at hvis den nationale lovgivning ikke indeholder bestemmelser om en særlig beskyttelsesordning, risikerer ofre for ulykker forårsaget af et køretøj forsikret hos et insolvent forsikringsselskab at ende med ikke at få erstatning.

En ulykke, som omfatter en ansvarlig part med et insolvent forsikringsselskab, rejser to hovedspørgsmål. For det første er det ikke altid klart, hvem der er ansvarlig for at betale erstatning til skadelidte i første omgang ("front office"), hvis nogen i det hele taget. For det andet er det ikke klart, hvem der har det endelige finansielle ansvar for erstatningskravet ("back office"). Disse spørgsmål er navnlig vigtige, når forsikringsselskabet leverer forsikringer på tværs af grænser ved fri udveksling af tjenesteydelser. I en række sådanne nylige tilfælde af insolvens har ofre for ulykker forårsaget af køretøjer, som tilhører de insolvente forsikringsselskabers forsikringstagere, været udsat for forsinkelser i forbindelse med udbetalingen af erstatning, fordi ansvaret for og omfanget af erstatningen skulle fastsættes ved nationale retlige procedurer.

2) Erstatningshistorik

Handlingsplanen for finansielle tjenesteydelser til forbrugerne⁴ omfatter en beskrivelse af en eventuel foranstaltning inden for området erklæringer om erstatningshistorikken til gavn for borgere, der bevæger sig på tværs af grænser. For at gøre det lettere at skifte til et nyt forsikringsselskab indeholder det gældende direktiv en bestemmelse om, at medlemsstater skal sikre, at forsikringstageren har ret til at anmode om en erklæring om erstatningshistorikken, som dækker de seneste fem år. Der stilles dog ikke krav til forsikringsselskaber om at tage hensyn til sådanne erklæringer ved beregning af præmier. Evalueringen afslørede, at forsikringsselskaber ofte ser bort fra sådanne erklæringer, navnlig når de er udstedt af et forsikringsselskab i en anden medlemsstat, og til tider sættes der spørgsmålstejn ved deres autenticitet. For at gøre det lettere for forsikringsselskaberne at autentificere erklæringer om erstatningshistorikken, ville det være gavnligt, om indholdet var det samme, og formen var den samme i hele EU. Endvidere bør forsikringsselskaber, som tager hensyn til erklæringer om erstatningshistorikken ved fastsættelse af præmier, ikke differentiere på grund af nationalitet eller udelukkende på grund af den medlemsstat, hvor forsikringstageren tidligere havde sin bopæl.

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

⁴ [Jf. fodnote 3.](#)

3) Risici på grund af kørsel med uforsikrede køretøjer

I henhold til Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EREG⁵) er kørsel med uforsikrede køretøjer, kørsel med et motorkøretøj uden en obligatorisk ansvarsforsikring, et stigende problem inden for EU. Omkostningerne for EU er anslået til 870 mio. EUR i erstatningskrav i 2011 for EU som helhed.

Kørsel med uforsikrede køretøjer har negative konsekvenser for en lang række interesserede parter, herunder skadelidte, forsikringselskaber, garantifonde og motorkøretøjsforsikringstagere.

Kørsel med uforsikrede køretøjer er både et problem på nationalt plan og på EU-plan. I direktivets artikel 3 hedder det, at hver medlemsstat "*træffer ... passende foranstaltninger til at sikre, at erstatningsansvaret for køretøjer, der er hjemmehørende i det pågældende land, er dækket af en forsikring.*" Selv om direktivet ikke foreskriver, hvilke foranstaltninger der bør træffes, er medlemsstaterne forpligtet til at træffe effektive foranstaltninger for at begrænse risikoen for kørsel med uforsikrede køretøjer. De kan foretage systematisk kontrol i hjemlandet af registrerede ansvarsforsikringer for motorkøretøjer samt indføre vejkontroller og effektive sanktioner for ejere af uforsikrede køretøjer.

Kørsel med uforsikrede køretøjer har en EU-dimension, idet uforsikrede køretøjer ikke alene kører i de medlemsstater, hvor de er indregistreret, men også i andre medlemsstater. Direktivets artikel 4 indeholder dog et forbud mod kontrol med forsikring for køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat, som en hindring af køretøjers (og indirekte, personers) frie bevægelighed i det indre marked.

Direktivets artikel 4 indeholder et forbud mod al systematisk kontrol med forsikring for køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat, herunder kontrol, som ikke nødvendiggør, at køretøjet standses. En vis ny teknologisk udvikling (nummerpladegenkendelsesteknologi) gør det dog muligt at foretage kontrol uden at standse køretøjer og griber ikke ind i køretøjers og personers frie bevægelighed. Derfor vil forslaget muliggøre kontrol med forsikring for køretøjer, hvis denne kontrol udgør en del af et generelt kontrolsystem på medlemsstatens område, ikke er diskriminerende, ikke kræver, at køretøjet standses, og er forholdsmæssig i forhold til at nå de tilstræbte mål.

Endvidere forudsætter en sådan kontrol af forsikring for køretøjer, der kører ind på det nationale område, udveksling af data mellem medlemsstaterne; i et sådant tilfælde er det nødvendigt at beskytte den registreredes rettigheder og legitime interesser. Bestemmelserne i EU's generelle forordning om databeskyttelse⁶ finder anvendelse på behandling af personoplysninger med henblik på at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer. National lovgivning skal opfylde nævnte forordnings betingelser og krav, navnlig for at sikre, at personoplysninger behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde, indsamles til udtrykkeligt angivne og legitime formål, henviser til det relevante retsgrundlag for behandlingen, opfylder de relevante krav om sikkerhed og fortrolighed i EU's generelle forordning om databeskyttelse og overholder principperne om nødvendighed, proportionalitet, formålsbegrænsning og en rimelig dataopbevaringsperiode. Endvidere bør beskyttelse af personoplysninger gennem design og databeskyttelse gennem standardindstillinger indgå i alle databehandlingssystemer, der udvikles og anvendes inden for rammerne af medlemsstaternes lovgivning. Alle behandlingsprocesser, herunder dem, der vedrører

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>

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

administrativt samarbejde og gensidig bistand mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, bør gennemføres i overensstemmelse med reglerne om beskyttelse af personoplysninger i EU's generelle forordning om databeskyttelse og i overensstemmelse med den relevante nationale lovgivning.

4) Mindstebeløb for dækning

Ved direktivets artikel 9 fastsættes der obligatoriske mindstebeløb for dækning af erstatningskrav i henhold til en ansvarsforsikring for motorkøretøjer. Disse mindstebeløb sikrer, at der er et tilstrækkeligt omfang af mindstebeskyttelse af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer i hele EU i tilfælde af personskade eller tingsskade, uanset køretøjets kategori. Selv om direktivet tager sigte på at indføre ens mindstebeløb for dækning i alle EU-medlemsstaterne, er 13 medlemsstater dog på indeværende tidspunkt omfattet af lavere mindstebeløb end de højere beløb i direktivet. Dette skyldes overgangsperioder, jf. artikel 1, stk. 2, i direktiv 84/5/EØF som ændret ved direktiv 2005/14/EF, som gjorde det muligt for visse medlemsstater at udskyde anvendelsen af de fulde mindstebeløb. De forskellige medlemsstater har dog forskellige referencedatoer for den periodebestemte genberegning af mindstebeløbene, og derfor er der fortsat en kløft mellem de 13 medlemsstater, som drager fordel af overgangsperioder, og alle de andre medlemsstater. Dette skyldes, at selv om overgangsperioderne i mellemtiden er udløbet, anvendes de respektive datoer for overgangsperiodernes udløb stadig som referencedatoer for den femårlige justering for inflation. Derfor er disse mindstebeløb stadig ikke ens i alle medlemsstaterne. Det står medlemsstaterne frit at stille krav i hjemlandet om dækningsbeløb i ansvarsforsikringer for motorkøretøjer, der er højere end det mindstebeløb, der er pålagt ved direktivet, men de fleste af de 13 medlemsstater med lavere obligatoriske beløb stiller ikke krav om højere dækningsbeløb.

5) Direktivets anvendelsesområde

Den Europæiske Unions Domstol har i en række domme, hovedsagelig i sagerne "Vnuk", "Andrade" og "Torreiro"⁷, præciseret direktivets anvendelsesområde. Ved Vnuk-dommen fra september 2014 præciseres det, at forpligtelsen i direktivets artikel 3 til at have en ansvarsforsikring for motorkøretøjer omfatter enhver aktivitet, som er i overensstemmelse med et køretøjs "almindelige brug", uanset hvor køretøjet anvendes. Ved Rodrigues de Andrade-dommen af 28. november 2017 præciseres det, at ansvarsforsikringen for motorkøretøjer kun bør omfatte "almindelig brug af køretøjet som et transportmiddel" og "uanset terræn", undtagen ulykker, hvor køretøjet udelukkende anvendes til landbrugsformål. Ved disse domme er det blevet præciseret, at motorkøretøjer normalt er bestemt til at tjene som transportmiddel, uanset sådanne køretøjers karakteristika, og at færdsel med sådanne køretøjer omfatter enhver anvendelse af et køretøj, som er i overensstemmelse med dets almindelige brug som et transportmiddel, uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og uanset om det er stationært eller i bevægelse. Dommen gør det klart, at ulykker forårsaget ved almindelig brug af et køretøj til transportformål, herunder brug på privat ejendom, fortsat falder inden for direktivets anvendelsesområde.

For at sikre retssikkerhed og klarhed kodificerer dette forslag derfor retspraksis i EU-lovgivningen. Derved sikres der ensartet gennemførelse af retspraksis i national lovgivning.

⁷ Dommen i sag C-162/13 (Vnuk), dommen i sag C-514/16 (Rodrigues de Andrade), dommen i sag C-334/16 (Torreiro)

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

De foreslåede ændringer er i overensstemmelse med direktivets generelle mål om at sikre et højt niveau af beskyttelse for ofre for trafikulykker og at fremme fri bevægelighed for personer og køretøjer i hele EU. De vil også øge tilliden til det indre marked for motorkøretøjsforsikringer ved at øge retssikkerheden i forbindelse med salg på tværs af grænser af motorkøretøjsforsikringer i henhold til den frie udveksling af tjenesteydelser og begrænse den risiko, der er forbundet med et bilforsikringssselskabs potentielle insolvens. Det indre marked for motorkøretøjsforsikringer har ligeledes væsentlig betydning for forsikringssselskaberne, da motorkøretøjsforsikring udgør en vigtig del af skadesforsikringsmarkedet i Unionen. Det bør derfor være en væsentlig prioritet for EU-tiltag inden for finansielle tjenesteydelser at styrke og konsolidere det indre marked på dette område.

Den foreslåede ændring vedrørende et forsikringssselskabs insolvens supplerer navnlig artikel 10, som omfatter beskyttelse af ofre for ulykker forårsaget af uforsikrede eller uidentificerede køretøjer. Ændringen af direktivets artikel 4 øger medlemsstaternes muligheder for at sikre opfyldelse af direktivets forsikringspligt og opretholder fri bevægelighed for personer og køretøjer. Ændringen af artikel 9 om mindstebeløb for dækning sikrer endvidere ens mindstebeskyttelse i alle medlemsstaterne. Ændringen vedrørende erklæringer om erstatningshistorikken supplerer de gældende krav i artikel 16 og sikrer lettere autentificering af erklæringer om erstatningshistorik og ligebehandling af forsikringstagere. Endvidere præciserer EU-Domstolens retspraksis direktivets anvendelsesområde.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget fremmer fri bevægelighed for personer og varer, som er grundlæggende rettigheder i Den Europæiske Union. Det er også i overensstemmelse med principperne for det indre marked, idet det sikrer fri udveksling af tjenesteydelser og fri etablering for forsikringssselskaber. F.eks. vil den udvidede ret i forbindelse med erklæringen om erstatningshistorikken fremme den frie bevægelighed for personer, og bestemmelserne vedrørende forsikringssselskabers insolvens vil øge offentlighedens tillid til salg af motorkøretøjsforsikringer på tværs af grænser.

Forslaget er også i overensstemmelse med EU's generelle forordning om databeskyttelse⁸, idet det sikrer passende indsamling og behandling af data med henblik på retshåndhævelse i overensstemmelse med direktivet.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag til ændring af direktivet er artikel 114, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), i henhold til hvilken der kan vedtages foranstaltninger med henblik på indbyrdes tilnærmelse af nationale bestemmelser, der vedrører det indre markeds oprettelse og funktion. De foreslåede ændringer fjerner visse direkte og indirekte hindringer for fuldførelsen af et velfungerende integreret marked for motorkøretøjsforsikringer, fremmer den frie bevægelighed for køretøjer mellem medlemsstater og sikrer ensartet behandling, uanset hvor i EU ulykken finder sted. De vil styrke det indre marked for motorkøretøjsforsikringer ved at øge forsikringstageres og

⁸ Se fodnote 6.

potentielle skadelidtes tillid til fuld erstatning, selv i tilfælde af insolvens hos et bilforsikringsselskab, som driver forretning på tværs af grænser.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

I henhold til artikel 4 i TEUF skal EU's indsats for at gennemføre det indre marked vurderes i lyset af nærhedsprincippet i artikel 5, stk. 3, i TEU.

I den forbindelse mindes der om, at direktivet beskytter ofre for ulykker i andre EU-medlemsstater end den, hvor skadelidte er bosat, og hjemlige ofre for en ulykke forårsaget af en fører fra en anden medlemsstat. De foranstaltninger, der er omhandlet i forslaget, kan kun gennemføres på EU-niveau, da de vedrører forsikringsselskaber, som driver forretning på tværs af grænser, forsikringstagere, som bevæger sig på tværs af grænser, og grænsekontrol med forsikring af køretøjer.

Erstatning til ofre for trafikulykker i tilfælde af insolvens hos et forsikringsselskab, som driver forretning på tværs af grænser, er en forudsætning for et velfungerende indre marked. Ukoordinerede tiltag inden for et kludetæppe af frivillige rammer og aftaler mellem nationale forsikringsbureauer kan ikke sikre, at skadelidte modtager behørig erstatning, og at risici fordeles ligeligt medlemsstaterne imellem. Ukoordinerede bestræbelser fra medlemsstaternes side kan ikke skabe lige vilkår i alle medlemsstaterne for så vidt angår mindstebeløb for dækning, der skal sikre ens mindstebeskyttelse af ofre for trafikulykker i hele EU. Kørsel med uforsikrede køretøjer på tværs af grænser kan ikke håndteres ved tiltag på nationalt niveau. Endvidere er det kun muligt at sikre beskyttelse af ofre for ulykker i forbindelse med et insolvent forsikringsselskab, som driver forretning på tværs af grænser, ved tiltag på EU-niveau. Ensartet anvendelse af dette direktiv kan kun sikres ved tiltag på EU-niveau. Endelig er det ikke muligt at sikre ligebehandling fra forsikringsselskabernes side af erklæringer om erstatningshistorikken for fremtidige forsikringstagere, som bevæger sig på tværs af grænser, ved ukoordinerede tiltag.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget tager fuldt ud hensyn til proportionalitetsprincippet, dvs. at EU's indsats ikke bør gå videre, end hvad der er nødvendigt for at nå traktatens mål. De valgte løsninger er blevet vurderet nøje og udformet med henblik på at skabe den rette balance mellem de offentlige interesser, der står på spil (navnlig behovet for at begrænse kørsel med uforsikrede motorkøretøjer og for at sikre ens mindstebeskyttelse af skadelidte), og potentielle omkostninger for de offentlige myndigheder, forsikringsselskaberne og forsikringstagerne med henblik på at sikre de foreslåede foranstaltningers omkostningseffektivitet.

- **Valg af retsakt**

I henhold til artikel 114 i TEUF kan der vedtages retsakter i form af enten en forordning eller et direktiv. Der er valgt et direktiv, idet den retsakt, som de foreslåede ændringer vedrører, også er et direktiv.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

For at vurdere direktivets virkningsfuldhed og effektivitet blev der foretaget en evaluering, som omfattede en offentlig høring i perioden fra den 28. juli til den 20. oktober 2017⁹.

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

Resultaterne af den offentlige høring viste, at de interesserede parter stort set var tilfredse med den måde, som de fleste af direktivets elementer fungerer på. Der var bred opbakning fra alle kategorier af interesserede parter til et EU-initiativ, som skal sikre hurtig udbetaling af erstatning til ofre for ulykker i tilfælde af et insolvent bilforsikringselskab, navnlig i en grænseoverskridende kontekst. Hovedparten af de interesserede parter går ind for den løsning, som i sådanne tilfælde placerer det endelige finansielle ansvar i den medlemsstat, hvor det pågældende bilforsikringselskab er etableret, og det umiddelbare ansvar i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, for at sikre hurtig erstatning.

Ingen af de interesserede parter modsatte sig en harmonisering af mindstebeløbene for dækning for motorkøretøjsforsikring på det højere niveau, som allerede finder anvendelse i 15 medlemsstater. Nogle forbrugerorganisationer gik ind for et højere differentieret niveau for obligatorisk dækning for større køretøjer som f.eks. lastbiler og busser, men det modsatte forsikringssektoren og lastbil- og busselskaberne sig med den begrundelse, at der ikke var beviser for, at det var berettiget, og at det ville medføre større forsikringsomkostninger, som ville blive væltet over på slutbrugerne (navnlig idet en ulykke, som omfatter en bus med mange passagerer, også kan forårsages af et mindre køretøj).

For så vidt angår et nyt forsikringselskabs anerkendelse af erklæringer om erstatningshistorikken, navnlig i en anden medlemsstat, fortalte en række borgere om deres negative erfaringer i denne henseende og opfordrede til, at der gøres en indsats for at sikre, at forsikringselskaber ikke behandler borgere, der bevæger sig på tværs af grænser, anderledes end borgere, der er bosat i en medlemsstat, når det drejer sig om anerkendelse af erklæringer om erstatningshistorikken. Forsikringssektoren modsatte sig bindende forpligtelser for forsikringselskaber i denne henseende med den begrundelse, at de ville være uforholdsmæssige.

For så vidt angår kørsel med uforsikrede køretøjer, modsatte ingen sig, at der gives tilladelse til diskret kontrol med forsikringer ved brug af nummerpladegenkendelsesteknologi, som ikke kræver, at køretøjerne standses.

Der var endvidere bred opbakning til at præcisere direktivets anvendelsesområde i lyset af Domstolens nye retspraksis. Interesserede parter fra motorsportsektoren anmodede om at få denne sektor undtaget fra direktivet.

Forslaget bygger også på resultaterne af:

- en offentlig høring (fra den 30. september 2015 til den 31. januar 2016) inden for rammerne af opfordringen til indsendelse af dokumentation om EU's regelsæt for finansielle tjenesteydelser med en anmodning om feedback og empirisk dokumentation om den finansielle lovgivnings fordele, utilsigtede virkninger, konsekvens og sammenhæng¹⁰ og en offentlig høring om opfordringen til indsendelse af dokumentation, som blev afholdt den 17. maj 2016¹¹
- en rundbordsdrøftelse vedrørende revisionen af direktivet, som fandt sted den 12. juli 2017, og som omfattede interessentgrupper, navnlig forsikringselskaber, forbrugerorganisationer, Council of Bureaux og medlemsstaternes myndigheder
- udveksling af synspunkter med eksperter fra medlemsstaternes myndigheder (ekspertgruppen om bankvirksomhed, betalinger og forsikring)

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

- statistikker og rapporter fra Council of motor insurance Bureaux (privatretlige organer, som pålægges visse opgaver ved direktivet).

- **Konsekvensanalyse**

Kommissionen har i overensstemmelse med sin politik for bedre lovgivning foretaget en konsekvensanalyse af forskellige politikmodeller¹². Konsekvensanalysen støttes af en positiv udtalelse fra Udvalget for Forskriftskontrol, som blev afgivet den 9. marts 2018¹³. I bemærkningerne anførte udvalget, at konsekvensanalysen bør præcisere omfanget af den påtænkte lovgivningsmæssige ændring af direktivets anvendelsesområde og begrundelserne for ikke at vurdere konsekvenserne heraf fuldt ud. Endvidere anmodede udvalget om, at konsekvensanalysen blev knyttet til evalueringen, og at begrundelsen for de foreslåede lovgivningsmæssige foranstaltninger blev forbedret. Udvalget anmodede også om en bedre forklaring på, hvorfor direktivet anses for at være fremtidssikret i lyset af ny teknologisk udvikling som f.eks. selvkørende køretøjer og el-cykler. Forslaget er i overensstemmelse med konklusionerne fra konsekvensanalysen.

Som svar på udvalgets bemærkninger forklares det i den reviderede konsekvensanalyse, at for så vidt angår direktivets anvendelsesområde, er det at foretrække at kodificere, dvs. at indføje den centrale konklusion i Den Europæiske Unions Domstols på hinanden følgende domme om direktivets anvendelsesområde, for at sikre retlig klarhed. På den måde kan medlemsstaterne gennemføre ændringerne som følge af dommene på en velordnet og gennemsigtig måde. Dette vil endvidere skabe større retssikkerhed for de interesserede parter med hensyn til anvendelsesområdet for direktivet om ansvarsforsikring for motorkøretøjer, idet dommene vil blive gennemført direkte i national lovgivning. Kodificering gør det også lettere at håndhæve EU-lovgivningen på dette område, da dette vil blive ledsaget af en standardiseret gennemførelsesproces.

For så vidt angår den fremtidige teknologiske udvikling forklares det endvidere i konsekvensanalysen, at forpligtelsen i direktivet til at opnå obligatorisk ansvarsforsikring for motorkøretøjer allerede finder anvendelse på autonome og halvautonome køretøjer. Den vigtigste begrundelse er, at der fortsat er behov for at beskytte og sikre erstatning til ofre for ulykker forårsaget af autonome køretøjer, som kører inden for EU. Autonome (og halvautonome) køretøjer har forårsaget en række ulykker, hvilket viser, at det er nødvendigt at beskytte EU-borgere i tilfælde af en ulykke. I konsekvensanalysen forklares det endvidere, at nye former for motorkøretøjer, f.eks. el-cykler, segways og el-scootere, allerede er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Disse nye former for elektriske motorkøretøjer kan forårsage ulykker, når de anvendes i trafikken, og skadelidte har behov for beskyttelse og hurtig erstatning. Ved det gældende direktiv tillægges medlemsstaterne dog også beføjelse til at fritage sådanne køretøjer for ansvarsforsikring for motorkøretøjer, hvis de anser det for nødvendigt. Under den offentlige høring anmodede en række sammenslutninger, som repræsenterer sektoren for el-cykler, om en fritagelse for sådanne køretøjer i selve direktivet, da et krav om ansvarsforsikring ifølge dem kunne underminere ibrugtagningen af el-cykler. Dette anses ikke for at være nødvendigt i lyset af medlemsstaternes beføjelse til at fritage el-cykler eller andre nye el-køretøjer. I så fald vil de nationale garantifonde bære omkostningerne i forbindelse med udbetaling af erstatning til ofre for ulykker forårsaget af denne nye type køretøjer. Dette tilvejebringer det højeste niveau af beskyttelse af skadelidte uden behov for yderligere EU-tiltag.

Konsekvensanalysen omfattede flere løsninger for hvert af de identificerede problemer:

¹² TO BE ADDED before publication of the document.

¹³ TO BE ADDED before publication of the document.

Da direktivet allerede findes, var referencescenariet i alle tilfældene ingen ændringer af direktivet. Ud over referencescenariet omfattede konsekvensanalysen også en række andre mulige løsninger.

For så vidt angår forsikringsselskabers insolvens - et emne, som ikke er omfattet af direktivet på indeværende tidspunkt - var en anden løsning at pålægge et ansvar for at betale erstatning til skadelidte i første omgang, men ikke et endeligt ansvar. En tredje løsning var at tage højde for de to aspekter ved ansvaret og pålægge den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, det umiddelbare ansvar, og den medlemsstat, hvor det insolvente forsikringsselskab har sit etablerede forretningssted, det endelige ansvar. I henhold til konsekvensanalysens konklusion er den tredje løsning det bedste valg, da den ikke blot sikrer skadelidte hurtig erstatning, men også giver forsikringsselskaberne, de nationale erstatningsorganer og forsikringstagerne større retssikkerhed med hensyn til den indledende og endelige behandling af skadesager og begrænser behovet for søgsmål.

For så vidt angår mindstebeløbet for dækning var en anden løsning ud over referencescenariet at harmonisere beløbene for dækning på det højeste obligatoriske mindsteniveau, som på indeværende tidspunkt finder anvendelse i medlemsstaterne. En tredje løsning, som blev overvejet, var at indføre højere obligatoriske dækningsbeløb for større køretøjer som f.eks. lastbiler og busser. I henhold til konsekvensanalysens konklusion er den anden løsning det bedste valg, da den sikrer ens mindstebeskyttelse af skadelidte i hele EU, og der er ikke tilstrækkelige dokumentation til støtte for den tredje løsning.

For så vidt angår erstatningshistorikken var en anden løsning ud over referencescenariet at udstede en henstilling til medlemsstaterne om behandlingen af erklæringer om erstatningshistorikken. En tredje løsning var kun at harmonisere skemaet til erklæringer om erstatningshistorikken, uden at stille krav til forsikringsselskaberne om obligatorisk behandling af sådanne erklæringer, for at fremme autentificering til bekæmpelse af svig. En fjerde løsning var også at stille krav til forsikringsselskaber om ikke-diskrimination ved behandling af erklæringer om erstatningshistorikken udstedt af forsikringsselskaber i andre medlemsstater og om gennemsigtig anvendelse af erklæringen. I henhold til konsekvensanalysens konklusion er sidstnævnte løsning det bedste valg, da den ikke blot fremmer standardiseringen af erklæringer om erstatningshistorikken, men også sikrer ens behandling af erstatningshistorikken mellem hjemlige forsikringstagere og dem, der bevæger sig på tværs af grænser.

For så vidt angår kørsel med uforsikrede motorkøretøjer var en anden løsning ud over referencescenariet, at der gives tilladelse til diskret kontrol (i øjeblikket forbudt) på frivillig basis for medlemsstaterne. En tredje løsning var at gøre diskret grænsekontrol med forsikring af køretøjer obligatorisk. Den tredje løsning blev anset for at have større mulighed for at begrænse kørsel med uforsikrede motorkøretøjer sammenlignet med den anden løsning. I henhold til konsekvensanalysen ville omkostningerne i forbindelse med den tredje løsning dog muligvis opveje fordelene i mange medlemsstater, idet omfanget af kørsel med uforsikrede køretøjer ikke er ens i EU. I henhold til konsekvensanalysens konklusion er den anden løsning (frivillig diskret kontrol) derfor det bedste valg.

For så vidt angår direktivets anvendelsesområde forklares det i et bilag til konsekvensanalysen, at EU-Domstolens gældende retspraksis vil blive kodificeret ved hjælp af en definition af "færdsel med køretøjer", idet interesserede parter ikke har tilvejebragt dokumentation for, at anvendelsesområdet som defineret i retspraksis vil give anledning til overdrevent høje omkostninger. Visse medlemsstater stiller faktisk allerede krav om en ansvarsforsikring for motorkøretøjer på linje med retspraksis, uden overdrevent høje forsikringspræmier, herunder for motorsportsstævner.

Forslaget vil ikke få væsentlige miljømæssige konsekvenser, idet de foreslåede ændringer ikke vil få konsekvenser for trafikmængden.

Forslaget forventes ikke at få andre væsentlige sociale konsekvenser end de fordele, der allerede er beskrevet. De foreslåede ændringer tager sigte på at begrænse kørsel med uforsikrede køretøjer, eventuelt at begrænse motorkøretøjers forsikringspræmier og at forbedre omfanget af beskyttelse af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer, eventuelt til fordel for alle borgere i EU. Med forslaget undgås risikoen for store eventuelle stigninger i præmierne for motorkøretøjsforsikringer. De foreslåede foranstaltninger vedrørende mindstedækning forudsætter navnlig kun en justering af mindstebeløbet for dækning for at sikre ens mindstebeskyttelse i alle medlemsstaterne.

Forslaget har ikke særlige konsekvenser for små og mellemstore virksomheder undtagen for dem som almindelige indehavere af en motorkøretøjsforsikring. SMV'er og mikrovirksomheder vil blive påvirket som førere af køretøjer, der kræver en forsikring. I medlemsstater, hvor mindstebeløbet for dækning vil blive hævet en smule, kan der forekomme mindre stigninger i forsikringspræmierne for forsikringstagere i disse medlemsstater, herunder for SMV'er og mikrovirksomheder.

- **Grundlæggende rettigheder**

I forslaget overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, navnlig retten til beskyttelse af personoplysninger (chartrets artikel 8), ejendomsretten (chartrets artikel 17) og princippet om ligestilling mellem kvinder og mænd (chartrets artikel 23). Det bidrager også til målsætningerne i chartrets artikel 16, som giver frihed til at oprette og drive egen virksomhed, til målsætningerne i chartrets artikel 38, som sikrer et højt forbrugerbeskyttelsesniveau, og til målsætningerne i chartrets artikel 45 om borgernes frie bevægelighed og opholdsret.

REFIT

Forslaget er i overensstemmelse med målsætningerne om forenkling og omkostningsbesparelser. For så vidt angår forsikringsselskabers insolvens vil der blive tale om færre procesomkostninger, idet der ved direktivet fastsættes præcise regler for erstatning til skadelidte i første omgang og det endelige ansvar for erstatningskravet. En begrænsning af risikoen for kørsel med uforsikrede køretøjer ved hjælp af diskret kontrol kunne endvidere føre til en reduktion af kravene til erstatningsorganerne og forsikringsselskabernes bidrag. Endvidere ville en yderligere standardisering af erklæringer om erstatningshistorikken forenkle kontrollen med autenticiteten af de erklæringer om erstatningshistorikken, som udenlandske forsikringsselskaber tilvejebringer. Endelig indebærer forslaget ikke nye krav om indberetning til offentlige myndigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for EU-budgettet.

Forslaget vil muligvis få konsekvenser for de nationale budgetter i de medlemsstater, der vælger løsningen med diskret grænsekontrol med forsikring af køretøjer, der er hjemmehørende i en anden medlemsstat, hvilket vil kræve brug af nummerpladegenkendelsesteknologi og udveksling af oplysninger med andre medlemsstater om køretøjers forsikringsstatus.

Endvidere vil medlemsstaterne skulle udpege et organ, der kan udbetale erstatning til skadelidte i tilfælde af insolvens hos forsikringsselskaber, som driver forretning på tværs af grænser, men det forventes, at dette kunne blive en yderligere opgave for et eksisterende organ (enten en almindelig forsikringsgarantifond eller den nationale garantifond for ulykker forårsaget af uforsikrede eller uidentificerede køretøjer). Omkostningerne vil blive dækket ved hjælp af bidrag fra forsikringsselskaberne.

5. ANDRE FORHOLD

• Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen af denne politik i samarbejde med medlemsstaterne. Fem år efter fristen for gennemførelse vil Kommissionen foretage en evaluering af direktivet. Evalueringen vil omfatte forslagets virkningsfuldhed, effektivitet, relevans, sammenhæng og merværdi, herunder eventuelle væsentlige konsekvenser for virksomheder.

• Forklarende dokumenter (for direktiver)

Med henblik på at opfylde målet med forslaget og undgå smuthuller og uoverensstemmelser mellem medlemsstaternes gennemførelse i de nationale lovgivninger, vil der være brug for forklarende dokumenter som hjælp til gennemførelsen og for at gennemføre en egentlig offentlig indsigt. Dette berettiger, at medlemsstaternes meddelelse om gennemførelsesforanstaltninger skal ledsages af forklarende dokumenter, f.eks. i form af en sammenligningstabel.

• Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget

Ved artikel 1 i forslaget ændres direktivet. I det nedenstående henvises der til de ændrede eller nye artikler i direktivet, medmindre andet er angivet.

Ved artikel 1 indføres definitionen af "færdsel med køretøjer" for at indarbejde Den Europæiske Unions Domstols domme i sag C-162/13 (Vnuk) af 14. september 2014, C-514/16 (Rodrigues de Andrade) af 28. november 2017 og C-334/16 (Torreiro) af 20. december 2017. Den Europæiske Unions Domstol har ved disse domme præciseret, at motorkøretøjer normalt er bestemt til at tjene som transportmiddel, uanset sådanne køretøjers karakteristika. EU-Domstolen har endvidere præciseret, at færdsel med sådanne køretøjer omfatter enhver anvendelse af et køretøj, som er i overensstemmelse med dets almindelige brug som et transportmiddel, uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og uanset om det er stationært eller i bevægelse.

For så vidt angår kørsel med uforsikrede køretøjer ændres artikel 4 for kun at give medlemsstaterne tilladelse til at foretage kontrol med forsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, og for køretøjer, der er hjemmehørende på et tredjelands område, når de kommer ind på deres område fra en anden medlemsstats område, hvis kontrollen er ikke-diskriminerende, nødvendig og forholdsmæssig, udgør en del af et generelt kontrolsystem på medlemsstatens område og ikke kræver, at køretøjet standses med henblik på en sådan kontrol. Denne kontrol skal foretages i overensstemmelse med forordning 2016/679 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.

For at sikre ens mindstebeskyttelse på EU-niveau af ofre for ulykker forårsaget af motorkøretøjer:

- ændres artikel 9, stk. 1, for at harmonisere beløbene for obligatorisk mindstebeløb for dækning af skadelidte i hele EU med forbehold af eventuelle bestemmelser om mere omfattende forsikringsdækning, der måtte gælde i medlemsstaterne

- ændres artikel 9, stk. 2, for at tillægge Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på hvert femte år at justere de harmoniserede beløb for mindstedækning af skadelidte for inflation.

For at sikre beskyttelse af skadelidte i tilfælde af insolvens eller likvidation eller manglende samarbejde hos et forsikringselskab fastsættes det navnlig ved en ny artikel 10a, at:

- hver medlemsstat opretter eller udpeger et organ, der har til opgave at erstatte tingsskade eller personskade, der forvoldes af et køretøj, som er forsikret af et selskab, der er omfattet af konkurs eller likvidation, eller hvis forsikringselskabet ikke har givet et begrundet svar inden for en frist på tre måneder fra det tidspunkt, hvor den skadelidte indgav et erstatningskrav, for hvilket forsikringselskabet ikke har givet et begrundet svar

- skadelidte ydes erstatning af et sådant organ i den medlemsstat, hvor de er bosat

- dette organ har ret til at kræve denne erstatning refunderet af organet i den medlemsstat, hvor det forsikringselskab, der har udstedt policen, er etableret (sidstnævnte organ har det endelige ansvar)

- Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at definere de proceduremæssige opgaver og proceduremæssige forpligtelser for de organer, der oprettet og godkendt i henhold til artikel 10a, vedrørende refusionen.

For så vidt angår erklæringer om erstatningshistorikken ændres artikel 16 med henblik på at

- harmonisere erklæringerne om erstatningskrav fra tredjemand mod forsikringstageren for skader i de seneste fem år. Sådanne erklæringer baseres på et standardskema, som Europa-Kommissionen vedtager ved en gennemførelsesretsakt

- sikre, at forsikringselskaber behandler erklæringer om erstatningshistorikken på en ikke-diskriminerende måde, uanset nationalitet eller den medlemsstat, hvor borgeren tidligere havde sin bopæl.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁴,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ansvarsforsikring for motorkøretøjer (motorkøretøjsforsikring) er af særlig betydning for Europas borgere, uanset om de er forsikringstagere eller potentielle ofre for en ulykke. Den har ligeledes væsentlig betydning for forsikringsselskaberne, da den udgør et væsentligt segment af skadesforsikringsmarkedet i Unionen. Motorkøretøjsforsikring har også indflydelse på fri bevægelighed for personer, varer og køretøjer. Det bør derfor være en væsentlig prioritet for Unionens indsats på området for finansielle tjenesteydelser at styrke og konsolidere det indre marked for motorkøretøjsforsikring.
- (2) Kommissionen har foretaget en evaluering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF¹⁵, herunder af dets effektivitet, virkningsfuldhed og sammenhæng med andre EU-politikker. Konklusionen på evalueringen var, at direktiv 2009/103/EF er velfungerende som helhed, og at der kun er behov for få ændringer. Der blev identificeret fire områder, hvor det ville være hensigtsmæssigt at foretage målrettede ændringer: erstatning til skadelidte i tilfælde af et forsikringsselskabs insolvens, obligatoriske mindstebeløb for forsikringsdækning, medlemsstaternes kontrol med forsikring af køretøjer og et nyt forsikringsselskabs brug af forsikringstageres erklæringer om erstatningshistorikken.
- (3) Endvidere har Den Europæiske Unions Domstol i nylige domme, dvs. i sagerne Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ og Torreiro¹⁸, præciseret betydningen af begrebet

¹⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/103/EF af 16. september 2009 om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (EUT L 263 af 7.10.2009, s. 11).

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

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

"færdsel med køretøjer". Den Europæiske Unions Domstol har navnlig præciseret, at motorkøretøjer normalt er bestemt til at tjene som transportmiddel, uanset et sådant køretøjs karakteristika, og den har præciseret, at færdsel med sådanne køretøjer omfatter enhver anvendelse af et køretøj, som er i overensstemmelse med dets almindelige brug som et transportmiddel, uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og uanset om det er stationært eller i bevægelse. Af hensyn til retssikkerheden er det hensigtsmæssigt at afspejle denne retspraksis i direktiv 2009/103/EF ved at tilføje en definition af "færdsel med køretøj".

- (4) Medlemsstaterne bør på indeværende tidspunkt afholde sig fra at foretage kontrol med forsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, og for køretøjer, der er hjemmehørende på et tredjelandets område, når de kommer ind på deres område fra en anden medlemsstats område. Ny teknologisk udvikling gør det muligt at foretage kontrol med forsikring for køretøjer uden at standse dem og således uden at gribe ind i personers frie bevægelighed. Der bør derfor kun gives tilladelse til at foretage denne kontrol med forsikring for køretøjer, hvis kontrollen er ikke-diskriminerende, nødvendig og forholdsmæssig, udgør en del af et generelt kontrolsystem på medlemsstatens område og ikke kræver, at køretøjet standses.
- (5) Medlemsstater, som vælger at indføre et system til behandling af personoplysninger, som derefter kan deles med andre medlemsstater, f.eks. data fra nummerpladegenkendelsesteknologi, skal vedtage lovgivning, som baner vej for behandling af personoplysninger med henblik på at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer, samtidig med at der træffes passende foranstaltninger til at beskytte den registreredes rettigheder og legitime interesser. Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679¹⁹ finder anvendelse på behandling af personoplysninger med henblik på at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer. Medlemsstaternes lovgivning bør navnlig præcisere det nøjagtige formål, henvise til det relevante retsgrundlag, opfylde de relevante sikkerhedskrav og overholde principperne om nødvendighed, proportionalitet og formålsbegrænsning og bør fastsætte en rimelig dataopbevaringsperiode. Endvidere bør principperne om beskyttelse af personoplysninger gennem design og databeskyttelse gennem standardindstillinger finde anvendelse på alle databehandlingssystemer, der udvikles og anvendes inden for rammerne af medlemsstaternes lovgivning.
- (6) Direktiv 2009/103/EF omfatter på indeværende tidspunkt forskellige referencedatoer for den periodebestemte genberegning af mindstebeløbene for dækning i de forskellige medlemsstater, hvilket fører til forskellige mindstebeløb for dækning alt afhængigt af medlemsstaten. Disse mindstebeløb bør harmoniseres med henblik på at sikre ens mindstebeskyttelse af skadelidte i hele Unionen, og der bør indføres en ensartet justeringsbestemmelse med udgangspunkt i det harmoniserede forbrugerprisindeks fra Eurostat samt procedureregler for en sådan justering og fastsættelse af en ensartet tidsramme.
- (7) Effektiv beskyttelse af ofre for trafikulykker forudsætter, at disse ofre altid modtager erstatning for personskader og tingsskader, uanset om den ansvarlige parts forsikringsselskab er solvent eller ikke. Medlemsstaterne bør derfor oprette eller udpege et organ, som i første omgang udbetaler erstatning til skadelidte, der normalt er

¹⁸ Domstolens dom af 20. december 2017, Torreira, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

hjemmehørende på deres område, og som har ret til at kræve refusion af denne erstatning fra det organ, der er oprettet eller udpeget til samme formål i den medlemsstat, hvor det forsikringssselskab, der har udstedt forsikringspolice for den ansvarlige parts køretøj, har sit etablerede forretningssted. For at undgå, at der fremsættes parallelle erstatningskrav, bør ofre for trafikulykker dog ikke kunne fremsætte erstatningskrav over for dette organ, hvis de allerede har fremsat erstatningskrav eller anlagt søgsmål mod det berørte forsikringssselskab, og dette erstatningskrav og dette søgsmål endnu ikke er færdigbehandlet.

- (8) Erstatningshistorikken for forsikringstagere, som har til hensigt at indgå nye forsikringsaftaler med forsikringssselskaber, bør let kunne autentificeres med henblik på at fremme anerkendelse af en sådan erstatningshistorik, når der indgås en ny forsikringsaftale. For at kunne forenkle verifikation og autentificering af erklæringer om erstatningshistorikken er det vigtigt, at sådanne erklæringer om erstatningshistorikken har det samme indhold og den samme form i alle medlemsstaterne. Endvidere bør forsikringssselskaber, som tager hensyn til erklæringer om erstatningshistorikken ved fastsættelse af motorkøretøjers forsikringspræmier, ikke diskriminere på grund af nationalitet eller udelukkende på grund af den medlemsstat, hvor forsikringstageren tidligere havde sin bopæl. For at gøre det muligt for medlemsstaterne at verificere, hvordan forsikringssselskaberne behandler erklæringer om erstatningshistorikken bør forsikringssselskaber offentliggøre deres politik med hensyn til deres brug af erklæringer om erstatningshistorikken, når de beregner præmier.
- (9) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende indholdet og formen af erklæringen om erstatningshistorikken. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁰.
- (10) For at sikre, at mindstebeløbene følger udviklingen i den økonomiske realitet (og ikke udhules med tiden), bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår justering af disse mindstebeløb for dækning af ansvarsforsikring for motorkøretøjer for at afspejle udviklingen i den økonomiske realitet samt for at definere de proceduremæssige opgaver og proceduremæssige forpligtelser for de organer, der er oprettet med henblik på eller er pålagt den opgave at udbetale erstatning i henhold til artikel 10a, vedrørende refusionen. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (11) Europa-Kommissionen bør som led i evalueringen af dette direktiv overvåge direktivets anvendelse under hensyntagen til antallet af skadelidte, omfanget af

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

udestående erstatningskrav som følge af forsinket udbetaling på tværs af grænser i insolvenssager, omfanget af mindstebeløbene for dækning i medlemsstaterne, omfanget af erstatningskrav som følge af kørsel med uforsikrede køretøjer på tværs af grænser og antallet af klager vedrørende erklæringer om erstatningshistorikken.

- (12) Målene for dette direktiv, nemlig at sikre ens mindstebeskyttelse af ofre for trafikulykker i hele Unionen og at sikre beskyttelse af skadelidte i tilfælde af forsikringssekskabers insolvens, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af deres virkninger, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (13) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter²¹ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. Med hensyn til dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- (14) Direktiv 2009/103/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2009/103/EF foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 1 indsættes følgende som nr. 1a):

"1a) "færdsel med køretøj": færdsel med et sådant køretøj, der normalt er bestemt til at tjene som transportmiddel, som er i overensstemmelse med nævnte køretøjs almindelige brug, uanset køretøjets karakteristika og uanset det terræn, hvorpå motorkøretøjet anvendes, og uanset om det er stationært eller i bevægelse."

- 2) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Kontrol med forsikring

1. Medlemsstaterne fører ikke kontrol med ansvarsforsikring for køretøjer, der er hjemmehørende på en anden medlemsstats område, eller for køretøjer, der er hjemmehørende på et tredjelands område, når de kommer ind på deres område fra en anden medlemsstats område.

De kan dog føre en sådan kontrol med forsikringer, såfremt denne kontrol ikke er diskriminerende og er nødvendig og forholdsmæssig i forhold til at nå de tilstræbte mål, og

- a) foretages som led i en kontrol, som ikke alene vedrører forsikringskontrol, eller

²¹ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

b) den udgør en del af et generelt kontrolsystem på medlemsstatens område og ikke kræver, at køretøjet standses.

2. Personoplysninger kan på grundlag af den lovgivning i medlemsstaten, som kontrolinstansen er underlagt, behandles, hvis det er nødvendigt, med henblik på at bekæmpe kørsel med uforsikrede køretøjer i andre medlemsstater end dem, hvor de normalt er baseret, jf. artikel 1. Denne lovgivning skal være i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679* og endvidere omfatte foranstaltninger, som er egnet til at beskytte den registreredes rettigheder og legitime interesser.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1)".

3) Artikel 9 affattes således:

"1. Medlemsstaterne skal med forbehold af eventuelle bestemmelser om mere omfattende forsikringsdækning, der måtte gælde i medlemsstaterne, kræve den i artikel 3 omhandlede lovpligtige forsikring for følgende mindstebeløb:

- a) for personskader: 6 070 000 EUR pr. uheld, uanset antallet af skadelidte, eller 1 220 000 EUR pr. skadelidt
- b) for tingsskader: 1 220 000 EUR pr. uheld, uanset antallet af skadelidte.

For medlemsstater, som ikke har indført euroen, omregnes mindstebeløbene til deres nationale valuta ved anvendelse af den vekselkurs, der blev fastsat den [*Publications Office – set the date the date of entry in force of this Directive*] og offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende.

2. Hvert femte år fra den [*date of entry into force of this Directive*] justerer Kommissionen de beløb, der er omhandlet i stk. 1, i overensstemmelse med det harmoniserede forbrugerprisindeks (HICP), jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/792**.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28b vedrørende justeringen af disse beløb til HICP senest seks måneder efter udløbet af hver femårsperiode.

For medlemsstater, som ikke har indført euroen, omregnes beløbene til deres nationale valuta ved anvendelse af den vekselkurs, der blev fastsat på den dato, hvor de nye mindstebeløb blev beregnet, og offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende.

** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/792 af 11. maj 2016 om harmoniserede forbrugerprisindeks og det harmoniserede boligprisindeks og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2494/95 (EUT L 135 af 24.5.2016, s. 11)."

4) Følgende indsættes som artikel 10a:

"Artikel 10a

Beskyttelse af skadelidte i tilfælde af et forsikringsselskabs insolvens eller et forsikringsselskabs mangel på samarbejde

1. Medlemsstaterne opretter eller godkender et organ, der mindst inden for den lovpligtige forsikrings grænser som omhandlet i artikel 9, stk. 1, skal udbetale erstatning til skadelidte, der normalt er hjemmehørende på deres område, for personskade eller tingsskade, der forvoldes af et køretøj, som er forsikret af et forsikringsselskab, der befinder sig i en eller flere af følgende situationer:

- a) forsikringsselskabet er under konkursbehandling
- b) forsikringsselskabet er omfattet af likvidation som defineret i artikel 268, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/138/EF***
- c) forsikringsselskabet eller skadebehandlingsrepræsentanten har ikke givet et begrundet svar på de punkter, der er omhandlet i et erstatningskrav, inden for en frist på tre måneder fra det tidspunkt, hvor skadelidte indgav sit erstatningskrav til dette forsikringsselskab.

2. De skadelidte kan ikke fremsætte erstatningskrav over for det i stk. 1 omhandlede organ, hvis de har fremsat erstatningskrav eller anlagt søgsmål direkte mod forsikringsselskabet, og et sådant krav eller søgsmål endnu ikke er færdigbehandlet.

3. Det i stk. 1 omhandlede organ giver et svar på erstatningskravet inden for en frist på to måneder fra det tidspunkt, hvor skadelidte indgav sit erstatningskrav.

4. Hvis den skadelidte er bosat i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor det i stk. 1 omhandlede forsikringsselskab er etableret, kan det i stk. 1 omhandlede organ, som har ydet erstatning til denne skadelidte i den medlemsstat, hvor skadelidte er bosat, kræve refusion af den udbetalte erstatning af det i stk. 1 omhandlede organ i den medlemsstat, hvor det forsikringsselskab, der har udstedt den ansvarlige parts forsikringspolice, er etableret.

5. Stk. 1-4 berører ikke:

- a) medlemsstaternes ret til at tillægge det i stk. 1 omhandlede organs intervention en subsidier karakter
- b) medlemsstaternes ret til at fastlægge regler for regresretten for samme skade mellem:
 - i) det i stk. 1 omhandlede organ
 - ii) den eller de personer, som er ansvarlige for uheldet
 - iii) andre forsikringsselskaber eller organer inden for den sociale sikring, der skal yde skadelidte erstatning.

6. Medlemsstaterne må ikke tillade, at det i stk. 1 omhandlede organ fastsætter andre krav om udbetaling af erstatning end dem, der er fastsat i dette direktiv, og navnlig ikke et krav om, at skadelidte bør godtgøre, at den ansvarlige part er ude af stand til at betale eller nægter at betale.

7. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28b med henblik på at definere de proceduremæssige opgaver og proceduremæssige forpligtelser for de organer, der oprettet og godkendt i henhold til artikel 10a, vedrørende refusionen.

*** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/138/EF af 25. november 2009 om adgang til og udøvelse af forsikrings- og genforsikringsvirksomhed (Solvens II) (EUT L 335 af 17.12.2009, s. 1)."

5) I artikel 16 foretages følgende ændringer:

a) I slutningen af andet afsnit tilføjes følgende punktum:

"Det gøres ved brug af en erklæring om erstatningshistorikken".

b) Følgende afsnit tilføjes:

"Medlemsstaterne sikrer, at forsikringsselskaber eller de i andet afsnit omhandlede organer ikke, når de tager hensyn til erklæringer om erstatningshistorikken udstedt af andre forsikringsselskaber eller andre organer som omhandlet i andet afsnit, behandler forsikringstagerne på en diskriminerende måde eller forhøjer deres præmier på grund af deres nationalitet eller udelukkende på grund af den medlemsstat, hvor de tidligere havde deres bopæl.

Medlemsstaterne sikrer, at forsikringsselskaberne offentliggør deres politik med hensyn til deres brug af erklæringer om erstatningshistorikken, når de beregner præmier.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 28a, stk. 2), der præciserer indholdet og formen af den i andet afsnit omhandlede erklæring om erstatningshistorikken. Denne erklæring skal indeholde oplysninger om følgende:

- a) identiteten af det forsikringsselskab, som udsteder erklæringen om erstatningshistorikken
- b) forsikringstagerens identitet
- c) det forsikrede køretøj
- d) dækningsperioden for det forsikrede køretøj
- e) antallet og værdien af de fremsatte erstatningskrav fra tredjemand i den periode, som erklæringen om erstatningshistorikken omfatter."

6) Følgende indsættes som artikel 28a, 28b og 28c:

"Artikel 28a

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Det Europæiske Udvalg for Forsikring og Arbejdsmarkedsorienterede Pensioner oprettet ved Kommissionens afgørelse 2004/9/EF****. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*****.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 28b

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 9, stk. 2, og artikel 10a, stk. 7, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den dato, der er omhandlet i artikel 30.

3. Den i artikel 9, stk. 2, og artikel 10a, stk. 7, omhandlede uddelegering af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af denne afgørelse i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 9, stk. 2, og artikel 10a, stk. 7, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 28c

Evaluering

Senest syv år efter datoen for gennemførelse af dette direktiv foretages der en evaluering af direktivet. Kommissionen fremsender konklusionerne af evalueringen sammen med sine bemærkninger til Europa-Parlamentet, Rådet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg.

**** Kommissionens afgørelse 2004/9/EF af 5. november 2003 om nedsættelse af Det Europæiske Udvalg for Forsikring og Arbejdsmarkedsorienterede Pensioner (EUT L 3 af 7.1.2004, s. 34).

***** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13)."

Artikel 2

Gennemførelse

Medlemsstaterne vedtager og offentliggør senest den [PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force] de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme dette direktiv. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

De anvender disse love og bestemmelser fra den [PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force].

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttrædelse

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand