



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 30. toukokuuta 2018
(OR. en)

9365/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0168 (COD)

EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	24. toukokuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2018) 336 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 336 final.

Liite: COM(2018) 336 final

Bryssel 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Liikennevakuutusdirektiivi on keskeinen säädös, jolla tuetaan sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Direktiivi antaa EU:n asukkaille mahdollisuuden ylittää sujuvasti ajoneuvoillaan EU:n sisärajoja sekä työssään että vapaa-aikanaan. Maksettuaan vakuutusmaksunsa EU:n asukkaat voivat matkustaa minne tahansa tarvitsematta ostaa lisävakuutuksia. Direktiivillä pyritään myös yhdenmukaistamaan moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojaa mahdollisimman pitkälle. Lisäksi direktiivi vaikuttaa merkittävästi Schengen-alueen toimintaan.

Ensimmäinen liikennevakuutusta koskeva EU-direktiivi¹ annettiin vuonna 1972. Sillä oli kaksi tavoitetta: suojata moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vahingon kärsineitä (riippumatta siitä, onko onnettomuudella ylirajaista ulottuvuutta) ja helpottaa moottoriajoneuvojen vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä. EU:n liikennevakuutuslainsäädäntö perustuu kansainväliseen vihreän kortin järjestelmään, joka on 48 maan välinen EU:n ulkopuolinen järjestelmä. EU:n lainsäädännössä mennään kuitenkin tätä järjestelmää pidemmälle. Kun ensimmäinen liikennevakuutusdirektiivi oli annettu vuonna 1972, sitä vahvistettiin ja sen säännöksiä parannettiin viidellä muulla direktiivillä, jotka yhdistettiin myöhemmin direktiiviksi 2009/103/EY, jäljempänä ”direktiivi”. Direktiivin keskeiset osat ovat seuraavat:

- Moottoriajoneuvojen pakollinen vastuuvakuutus, joka on voimassa koko EU:ssa yhden vakuutusmaksun perusteella.
- Tällaisten vastuuvakuutusten tarjoaman vakuutusturvan pakolliset vähimmäismäärät (jäsenvaltiot voivat kuitenkin vaatia parempaa vakuutusturvaa kansallisella tasolla).
- Kielto, jonka mukaan jäsenvaltiot eivät saa tarkastaa järjestelmällisesti sellaisten ajoneuvojen vakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa.
- Jäsenvaltioiden velvollisuus perustaa takuurahastoja, joista maksetaan korvauksia vakuuttamattomien tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamissa onnettomuuksissa vahingon kärsineille.
- Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojaaminen toisessa jäsenvaltiossa kuin vahingon kärsineen asuinjäsenvaltiossa.
- Vakuutuksenottajien oikeus saada vakuutuksenantajaltaan todistus vakuutus- ja vahinkohistoriastaan edeltävien viiden vuoden ajalta.

Komission työohjelmassa vuodeksi 2016 ilmoitettiin, että direktiivistä tehtäisiin arviointi liikennevakuutuslainsäädännön vaikuttavuuden, tehokkuuden ja johdonmukaisuuden arvioimiseksi². Arvioinnissa todettiin, että useimmat direktiivin osat vastasivat yhä tarkoitustaan, mutta joillakin aloilla oli aiheellista tehdä tiettyjä muutoksia.

¹ Neuvoston direktiivi 72/166/ETY, annettu 24 päivänä huhtikuuta 1972, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä.

² Ks. 24. heinäkuuta 2017 annettu alustava vaikutustenarviointi, joka on saatavissa [täältä](#). Arvioinnin loppuun saattamista lykättiin vuoteen 2017, koska arvioinnissa haluttiin odottaa Euroopan unionin tuomioistuimen tuomiota asiassa Andrade, joka annettiin 28. marraskuuta 2017, ja asiassa Torreiro, joka annettiin 20. joulukuuta 2017.

Lisäksi komissio ilmoitti maaliskuussa 2017 julkaistussa, kuluttajille tarkoitettuja rahoituspalveluja koskevassa toimintasuunnitelmassa³, että se päättäisi pian arvioinnin jälkeen direktiiviin mahdollisista muutoksista, joilla lisättäisiin liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojaa sellaisissa tapauksissa, joissa vakuutuksenantaja on maksukyvytön, sekä parannettaisiin vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten tunnustamista erityisesti rajat ylittävissä yhteyksissä. Tässä ehdotuksessa käsitellään näitä kahta kysymystä yhdessä kolmen muun arvioinnissa yksilöidyn kysymyksen kanssa. Nämä kolme kysymystä ovat vakuutustarkastukset, joilla ehkäistään vakuuttamattomilla ajoneuvoilla ajamista, sekä vakuutusturvan vähimmäismäärien yhdenmukaistaminen ja direktiivin soveltamisalan selventäminen.

1) Vakuutuksenantajan maksukyvyttömyys

Direktiivin mukaan jokaiseen jäsenvaltioon on perustettava korvauselin vastaamaan vakuuttamattomien tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamien onnettomuuksien kustannuksista. Toistaiseksi korvauselin ei tarvitse kuitenkaan vastata korvausvaatimuksista aiheutuvista kustannuksista, jos korvausvastuussa olevan osapuolen liikennevakuutuksen antaja on maksukyvytön. Tämä merkitsee sitä, että jos kansallisessa lainsäädännössä ei säädetä erityisestä suojajärjestelmästä, onnettomuudessa vahingon kärsineet voivat jäädä ilman korvausta, jos onnettomuuden aiheuttaneen ajoneuvon vakuuttanut vakuutuksenantaja on maksukyvytön.

Onnettomuuksiin, joissa korvausvastuussa olevan osapuolen vakuutuksenantaja on maksukyvytön, liittyy kaksi keskeistä ongelmaa. Ensinnäkään ei ole välttämättä selvää, kuka vastaa ensimmäisen korvauksen suorittamisesta vahingon kärsineelle (suora korvaaminen) vai vastaako kukaan. Toiseksi on epäselvää, kenelle kuuluu lopullinen taloudellinen vastuu vahingon korvaamisesta (lopullinen korvaaminen). Nämä kysymykset ovat erityisen tärkeitä silloin, kun vakuutuksenantaja hyödyntää palvelujen tarjoamisen vapautta tarjotakseen vakuutuksia yli rajojen. Useissa viimeaikaisissa tapauksissa, joissa liikenneonnettomuuksia ovat aiheuttaneet vakuutuksenottajat, joiden vakuutuksenantajat ovat olleet maksukyvyttömiä, vahingon kärsineet ovat joutuneet odottamaan korvauksiaan, kun vastuukysymystä ja korvausmääriä on käsitelty kansallisissa oikeudenkäynneissä.

2) Vakuutus- ja vahinkohistoria

Kuluttajille tarkoitettuja rahoituspalveluja koskevassa toimintasuunnitelmassa⁴ käsitellään vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksiin, jäljempänä ”VVH-todistukset”, liittyviä toimia, joita voidaan toteuttaa muihin jäsenvaltioihin muuttavien kansalaisten hyväksi. Jotta vakuutuksenottajien olisi helpompi vaihtaa vakuutuksenantajaa, nykyisessä direktiivissä vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan, että vakuutuksenottajalla on oikeus pyytää VVH-todistus viideltä edelliseltä vuodelta. Direktiivissä ei kuitenkaan vaadita vakuutuksenantajia ottamaan näitä todistuksia vakuutusmaksujen laskennassa huomioon. Arvioinnissa kävi ilmi, että vakuutuksenantajat jättivät usein tällaiset todistukset huomiotta varsinkin, jos ne ovat toisessa jäsenvaltiossa olevan vakuutuksenantajan antamia, ja myös niiden aitous voidaan asettaa kyseenalaiseksi. Jotta vakuutuksenottajien olisi helpompi tarkistaa VVH-todistusten aitous, todistusten pitäisi olla muodoltaan ja sisällöltään yhdenmukaisia koko EU:ssa. Lisäksi, jos vakuutuksenantajat ottavat vakuutus- ja vahinkohistorian huomioon määrittäessään vakuutusmaksuja, määrityksen yhteydessä ei saisi esiintyä kansalaisuuteen perustuvaa

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

⁴ [Ks.](#) alaviite 3.

erottelua tai erottelun olisi perustuttava yksinomaan siihen, mikä on ollut vakuutuksenottajan edellinen asuinjäsenvaltio.

3) Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamiseen liittyvät riskit

Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajaminen eli ajaminen moottoriajoneuvolla ilman pakollista vastuuvakuutusta on Euroopan ajoneuvo- ja kuljettajarekisteriviranomaisten liiton (EReg)⁵ mukaan kasvava ongelma EU:ssa. Vuonna 2011 tällaiseen ajamiseen liittyneistä korvauksista koitui arvion mukaan 870 miljoonan euron kustannukset koko EU:ssa.

Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisella on kielteisiä vaikutuksia moniin eri sidosryhmiin, kuten onnettomuuksien uhreihin, vakuutuksenantajiin, takuurahastoihin ja liikennevakuutuksen ottajiin.

Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajaminen on sekä kansallisen tason että Euroopan tason ongelma. Direktiivin 3 artiklan mukaan kunkin jäsenvaltion on toteutettava ”*tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sellaisten ajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta on otettu liikennevakuutus, joilla on pysyvä kotipaikka sen alueella*”. Vaikka direktiivissä ei säädetä, mitä toimia jäsenvaltioiden on toteutettava, niillä on kuitenkin velvollisuus toteuttaa tehokkaita toimia, joilla vähennetään vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamiseen liittyviä riskejä. Jäsenvaltioiden sallitaan suorittaa moottoriajoneuvojen rekisteröityjen vastuuvakuutusten järjestelmällisiä kansallisia tarkastuksia, toteuttaa tienvarsitarkastuksia ja määrätä tehokkaita seuraamuksia vakuuttamattomien ajoneuvojen omistajille.

Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajaminen on EU:n laajuinen ongelma, koska tällaisilla ajoneuvoilla ei ajeta pelkästään niissä jäsenvaltioissa, joissa ne on rekisteröity, vaan myös muissa jäsenvaltioissa. Direktiivin 4 artiklassa kielletään kuitenkin sellaisten ajoneuvojen vakuutusten tarkastukset, joiden pysyvä kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, koska tällaiset tarkastukset estävät ajoneuvoja (ja näin ollen myös ihmisiä) liikkumasta vapaasti sisämarkkinoilla.

Voimassa olevan direktiivin 4 artiklassa kielletään kaikki sellaisten ajoneuvojen vakuutusten järjestelmälliset tarkastukset, joiden pysyvä kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, eli myös sellaiset tarkastukset, joissa ajoneuvoa ei tarvitse pysäyttää. Uusi teknologia (rekisterikilpien tunnistusteknologia) antaa kuitenkin mahdollisuuden tehdä tarkastuksia estämättä ajoneuvojen kulkua, jolloin tarkastukset eivät haittaa henkilöiden ja ajoneuvojen vapaata liikkumista. Sen vuoksi ehdotuksessa sallitaan ajoneuvojen vakuutusten tarkastaminen, jos tarkastukset kuuluvat kansallisella alueella käytettyyn yleiseen tarkastusjärjestelmään, eivät ole syrjiviä, eivät edellytä ajoneuvon pysäyttämistä ja ovat tarpeellisia ja oikeasuhteisia asetetun tavoitteen saavuttamiseksi.

Jäsenvaltion alueelle saapuvien ajoneuvojen vakuutusten tarkastaminen edellyttää myös jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa, jonka yhteydessä on turvattava rekisteröidyn oikeudet, vapaudet ja oikeutetut edut. Henkilötietojen käsittelyyn, jonka tavoitteena on estää vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajaminen, sovelletaan EU:n yleistä tietosuoja-asetusta⁶. Kansallisessa lainsäädännössä olisi noudatettava tietosuoja-asetuksessa vahvistettuja edellytyksiä ja vaatimuksia erityisesti sen varmistamiseksi, että henkilötietoja käsitellään

⁵ EReg, vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamista käsittelevä teemaryhmä XI, 8. huhtikuuta 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

lainmukaisesti, asianmukaisesti ja läpinäkyvästi ja että niitä kerätään tiettyä nimenomaista ja laillista tarkoitusta varten. Käsittelyn yhteydessä on ilmoitettava myös sen oikeusperusta ja noudatettava EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa vahvistettuja turvallisuus- ja luottamuksellisuusvaatimuksia sekä kunnioitettava tarpeellisuuden, oikeasuhteisuuden, käyttötarkoituksen rajoittamisen ja tietojen säilyttämisen oikeasuhteisen enimmäisajan periaatteita. Lisäksi kaikissa tietojenkäsittelyjärjestelmissä, joita kehitetään ja sovelletaan jäsenvaltioiden lainsäädännön puitteissa, pitäisi olla sisäänrakennettu henkilötietojen suoja ja oletusarvoinen tietosuoja. Kaikissa käsittelytoimissa, myös niissä, jotka liittyvät jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hallinnolliseen yhteistyöhön ja keskinäiseen avunantoon, olisi noudatettava EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksessa vahvistettuja henkilötietojen suojaa koskevia sääntöjä ja asiaankuuluvaa kansallista lainsäädäntöä.

4) Vakuutusturvan vähimmäismäärät

Direktiivin 9 artiklassa vahvistetaan pakolliset vähimmäismäärät, jotka moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksen on katettava. Vähimmäismäärillä varmistetaan, että moottoriajoneuvonnettomuuksissa vahingon kärsineet saavat EU:n alueella vähimmäissuojan henkilövahinkojen ja aineellisten vahinkojen varalta ajoneuvoluokasta riippumatta. Vaikka direktiivin tavoitteena on vahvistaa yhtäläiset vakuutusturvan vähimmäismäärät kaikissa EU:n jäsenvaltioissa, 13 jäsenvaltiossa sovelletaan edelleenkin alhaisempia vähimmäismääriä kuin direktiivissä säädetään. Tämä johtuu direktiivin 84/5/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2005/14/EY, 1 artiklan 2 kohdan mukaisista siirtymäkausista, joiden aikana eräät jäsenvaltiot voivat lykätä täysien vähimmäismäärien soveltamista. Koska vähimmäismäärien säännölliseen uudelleenlaskentaan sovelletaan eri jäsenvaltioilla eri viitepäiviä, siirtymäkausista hyötyvien 13 jäsenvaltion ja muiden jäsenvaltioiden välinen ero säilyy. Tämä johtuu siitä, että vaikka siirtymäkaudet ovat päättyneet, niiden päättymispäiviä käytetään edelleen viitepäivinä viiden vuoden välein suoritettavassa inflaatiopäivityksessä. Sen vuoksi vähimmäismäärät eivät ole vieläkaan samat kaikissa jäsenvaltioissa. Jäsenvaltiot voivat tosin vaatia, että moottoriajoneuvojen vastuuvakuutusten kansalliset määrät ovat suurempia kuin direktiivissä säädetty vähimmäismäärät, mutta useimmat niistä 13 jäsenvaltiosta, joissa pakolliset määrät ovat alhaisempia, eivät vaadi suurempia vakuutusturvan määriä.

5) Direktiivin soveltamisala

Direktiivin soveltamisalaa on selvennetty useissa Euroopan unionin tuomioistuimen antamissa tuomioissa, erityisesti asioissa Vnuk, Andrade ja Torreiro annetuissa tuomioissa⁷. Syyskuussa 2014 asiassa Vnuk annetussa tuomiossa täsmennetään, että direktiivin 3 artiklassa säädetty moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksen ottamisvelvollisuus käsittää kaiken toiminnan, joka kuuluu ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaavaan käyttöön, riippumatta siitä, missä ajoneuvoa käytetään. Marraskuun 28. päivänä 2017 asiassa Rodrigues de Andrade annetussa tuomiossa täsmennetään, että moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksen olisi katettava ainoastaan ajoneuvon tavanomainen käyttö liikennevälineenä maastosta riippumatta muttei onnettomuuksia, joissa ajoneuvoa on käytetty ainoastaan maataloustyössä. Näillä ratkaisuilla on tarkennettu, että moottoriajoneuvot on yleensä tarkoitettu käytettäväksi liikennevälineinä ajoneuvon ominaisuuksista riippumatta, sekä selvennetty, että moottoriajoneuvon käytön piiriin kuuluu kaikki ajoneuvon tavanomainen käyttö liikennevälineenä riippumatta siitä, missä maastossa ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä. Ratkaisuilla tehdään selväksi, että onnettomuudet, jotka tapahtuvat, kun ajoneuvo on tavanomaisessa käytössään liikennevälineenä, kuuluvat direktiivin soveltamisalaan myös silloin, kun ajoneuvoa käytetään yksityisalueella.

⁷ Tuomio asiassa Vnuk (C-162/13), tuomio asiassa Rodrigues de Andrade (C-514/16) ja tuomio asiassa Torreiro (C-334/16).

Oikeusvarmuuden ja oikeudellisen selkeyden turvaamiseksi tässä ehdotuksessa kodifioidaan tuomioistuimen oikeuskäytäntö EU:n lainsäädäntöön. Näin varmistetaan tuomioistuimen oikeuskäytännön yhdenmukainen täytäntöönpano kansallisessa lainsäädännössä.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotetut muutokset ovat yhdenmukaisia direktiivin yleisten tavoitteiden kanssa, jotka ovat liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden korkeatasoinen suoja sekä henkilöiden ja ajoneuvojen vapaan liikkuvuuden helpottaminen koko EU:ssa. Lisäksi muutoksilla parannetaan luottamusta liikennevakuutuksen sisämarkkinoihin lisäämällä oikeusvarmuutta palvelujen tarjoamisen vapauden nojalla tapahtuvan rajat ylittävän liikennevakuutusten myynnin yhteydessä ja vähentämällä liikennevakuutuksen antajan mahdollisesta maksukyvyttömyydestä aiheutuvaa riskiä. Liikennevakuutuksen sisämarkkinoilla on suuri merkitys myös vakuutusyrityksille, koska liikennevakuutukset ovat unionissa tärkeä osa vahinkovakuutustoimintaa. Sen vuoksi tämän alan sisämarkkinoiden vahvistamisen ja vakiinnuttamisen pitäisi olla keskeisenä tavoitteena unionin toiminnassa rahoituspalvelujen alalla.

Vakuutuksenantajan maksukyvyttömyyttä koskevalla muutosehdotuksella täydennetään direktiivin 10 artiklaa, jossa säädetään vakuuttamattomien tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamissa onnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojasta. Direktiivin 4 artiklan muutos antaa puolestaan jäsenvaltioille paremmat mahdollisuudet varmistaa direktiivissä säädetyn vakuuttamisvelvollisuuden noudattaminen ja ylläpitää samalla henkilöiden ja ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta. Vakuutusturvan vähimmäismääriä koskevan 9 artiklan muutoksella varmistetaan yhtäläinen vähimmäissuoja kaikissa jäsenvaltioissa. VVH-todistuksia koskevalla muutoksella täydennetään 16 artiklan voimassa olevia vaatimuksia, helpotetaan todistusten aitouden tarkistamista ja varmistetaan vakuutuksenottajien yhdenvertainen kohtelu. Lisäksi selvennetään direktiivin soveltamisalaa kodifioimalla tuomioistuimen oikeuskäytäntö lainsäädäntöön.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella tuetaan henkilöiden ja ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta, jotka ovat Euroopan unionin perusvapauksia. Lisäksi ehdotus on yhdenmukainen sisämarkkinoiden periaatteiden kanssa, koska sillä varmistetaan vakuutuksenantajien palvelujen tarjoamisen vapaus ja sijoittautumisvapaus. Esimerkiksi VVH-todistuksia koskevan oikeuden lujittamisen myötä helpotetaan henkilöiden vapaata liikkuvuutta, ja vakuutuksenantajien maksukyvyttömyyttä koskevilla säännöksillä lisätään kansalaisten luottamusta rajat ylittävään liikennevakuutusten myyntiin.

Ehdotus on yhdenmukainen myös EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen⁸ kanssa, koska sillä varmistetaan asianmukainen tietojen kerääminen ja käsittely direktiivissä sallittuihin lainvalvontatarkoituksiin.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Direktiivin muutosehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 114 artiklan 1 kohta, jonka nojalla voidaan toteuttaa

⁸ Ks. alaviite 6.

sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa koskevia toimenpiteitä jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämiseksi. Ehdotetuilla muutoksilla poistetaan tiettyjä suoria ja välillisiä esteitä, jotka haittaavat yhdentyneiden liikennevakuutusmarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja toteuttamista, sekä helpotetaan ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä ja taataan yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, missä onnettomuus tapahtuu EU:n alueella. Muutoksilla lujitetaan liikennevakuutuksen sisämarkkinoita vahvistamalla vakuutuksenottajien ja mahdollisten uhrien luottamusta siihen, että he saavat täyden korvauksen, vaikka liikennevakuutusta yli rajojen tarjoava vakuutuksenantaja olisikin maksukyvytön.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Sisämarkkinoiden toteuttamiseen tähtääviä EU:n toimia on SEUT-sopimuksen 4 artiklan mukaan tarkasteltava ottamalla huomioon Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU-sopimus) 5 artiklan 3 kohdassa määrätty toissijaisuusperiaate.

Tässä yhteydessä on syytä muistaa, että direktiivillä suojataan sellaisessa onnettomuudessa vahingon kärsinyttä, joka on tapahtunut toisessa jäsenvaltiossa kuin vahingon kärsineen omassa asuinjäsenvaltiossa tai jonka on aiheuttanut vahingon kärsineen asuinjäsenvaltiossa toisesta jäsenvaltiosta tullut kuljettaja. Ehdotuksessa suunnitellut toimenpiteet voidaan toteuttaa ainoastaan EU:n tasolla, koska ne koskevat rajat ylittävää toimintaa harjoittavia vakuutuksenantajia, toiseen jäsenvaltioon siirtyviä liikennevakuutuksen ottajia ja ajoneuvovakuutusten tarkastamista yli rajojen.

Sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että onnettomuuksissa vahingon kärsineet saavat korvauksensa myös silloin, kun rajat ylittävää toimintaa harjoittava vakuutuksenantaja on maksukyvytön. Koordinoimattomilla toimilla, jotka toteutetaan kansallisten liikennevakuutustoimistojen välisten erilaisten kehysten ja sopimusten nojalla, ei pystytä takaamaan, että onnettomuuksissa kärsineet saavat asianmukaiset korvaukset ja että riskit jaetaan tasapuolisesti jäsenvaltioiden kesken. Jäsenvaltioiden koordinoimattomilla toimilla ei voida saavuttaa kaikissa jäsenvaltioissa vakuutusturvan vähimmäismäärien osalta tasapuolisia toimintaedellytyksiä, joilla varmistettaisiin liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden yhtäläinen vähimmäissuoja koko EU:ssa. Kansallisen tason toimilla ei voida myöskään käsitellä vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamista rajat ylittävässä liikenteessä. Lisäksi vain EU:n tason toimilla voidaan varmistaa onnettomuuksissa vahingon kärsineiden suoja sellaisissa tapauksissa, joissa rajat ylittävää toimintaa harjoittava vakuutuksenantaja on maksukyvytön. Ainoastaan EU:n tason toimilla voidaan varmistaa, että direktiiviä sovelletaan kaikkialla samassa laajuudessa. Koordinoimattomilla toimilla ei voida myöskään taata, että vakuutuksenantajat käsittelevät toiseen jäsenvaltioon siirtyvien mahdollisten vakuutuksenottajien VVH-todistuksia yhdenvertaisesti.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotuksessa otetaan kaikilta osin huomioon suhteellisuusperiaate eli se, että EU:n toiminnan ei pitäisi ylittää sitä, mikä on tarpeen perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi. Valitut toimintavaihtoehdot on arvioitu ja suunniteltu huolellisesti, jotta niissä voitaisiin ottaa tasapainoisesti huomioon yleinen etu (erityisesti tarve vähentää vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamista ja varmistaa onnettomuuksissa vahingon kärsineiden yhtäläinen vähimmäissuoja) ja viranomaisen, vakuutuksenantajien ja vakuutuksenottajien mahdolliset kustannukset ja varmistaa siten ehdotettujen toimenpiteiden kustannustehokkuus.

- **Toimintatavan valinta**

SEUT-sopimuksen 114 artiklassa annetaan mahdollisuus antaa säädöksiä asetuksen tai direktiivin muodossa. Ehdotuksen muodoksi on valittu direktiivi, koska muutettava säädöskin on direktiivi.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Direktiivin vaikuttavuutta ja toimivuutta tarkasteltiin arvioinnissa, johon sisältyi 28. heinäkuuta ja 20. lokakuuta 2017 välisenä aikana järjestetty julkinen kuuleminen⁹.

Julkisen kuulemisen tulokset osoittivat, että sidosryhmät ovat yleisesti ottaen tyytyväisiä direktiivin useimpien osien toimivuuteen. Kaikilta sidosryhmiltä saatiin laajaa kannatusta EU:n aloitteelle, jolla varmistettaisiin nopea korvausten maksaminen onnettomuuksissa vahingon kärsineille erityisesti rajat ylittävissä tilanteissa, joissa liikennevakuutuksen antaja on maksukyvytön. Valtaosa sidosryhmistä kannatti vaihtoehtoa, jossa lopullinen taloudellinen vastuu lankeaa tällaisissa tapauksissa liikennevakuutuksen antajan sijoittautumisjäsenvaltiolle ja ensivaiheen vastuu vahingon kärsineen asuinvaltiolle, jotta varmistettaisiin nopea korvausten maksaminen.

Sidosryhmien keskuudessa ei vastustettu sitä, että liikennevakuutuksen tarjoaman vakuutusturvan vähimmäismäärät yhdenmukaistetaan korkeammalle tasolle, jota sovelletaan jo 15 jäsenvaltiossa. Eräät kuluttajajärjestöt kannattivat sitä, että kuorma- ja linja-autoille vaadittu pakollinen vakuutusturva eriytettäisiin korkeammalle tasolle, mutta vakuutusalan edustajat sekä kuorma-auto- ja linja-autoalan yritykset vastustivat tätä ehdotusta, koska sen tueksi ei ollut todisteita ja koska se kasvattaisi vakuutuskustannuksia, jotka siirrettäisiin loppukuluttajien maksettaviksi (tässä yhteydessä mainittiin erityisesti, että myös pienempi ajoneuvo voi aiheuttaa onnettomuuden, johon linja-auto joutuu osalliseksi).

Monet yksityishenkilöt kertoivat, mitä kielteisiä kokemuksia heillä oli ollut siitä, tunnustaako uusi vakuutuksenantaja VVH-todistuksen erityisesti uudessa jäsenvaltiossa. Nämä vastaajat kehottivat puuttumaan asiaan sen varmistamiseksi, etteivät vakuutuksenantajat kohtelee toiseen jäsenvaltioon siirtyviä kansalaisia eri tavalla kuin jäsenvaltiossa jo asuvia kansalaisia, kun on kyse VVH-todistusten tunnustamisesta. Vakuutusalan edustajat pitivät tällaisia sitovia velvollisuuksia kohtuuttomina ja vastustivat niiden asettamista vakuutuksenantajille.

Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisen osalta ei vastustettu sellaisten häiritsemättömien vakuutustarkastusten sallimista, joissa käytetään rekisterikilpien tunnistusteknologiaa, joka ei edellytä ajoneuvojen pysäyttämistä.

Laajaa kannatusta sai myös direktiivin soveltamisalan selventäminen unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella. Moottoriturheilualan sidosryhmät pyysivät, että tämä ala jätettäisiin direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

Ehdotus perustuu myös seuraavista toimista saatuihin tuloksiin:

– julkinen kuuleminen (30. syyskuuta 2015 ja 31. tammikuuta 2016 välisenä aikana) finanssipalveluja koskevasta EU:n sääntelyjärjestelmästä esitetyn kannanottopyynnön yhteydessä, jossa pyydettiin palautetta ja empiiristä näyttöä finanssialan lainsäädännön

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

hyödyistä, tahattomista vaikutuksista, yhtenäisyydestä ja johdonmukaisuudesta¹⁰, sekä tästä kannanottopyynnöstä 17. toukokuuta 2016 järjestetty julkinen kuuleminen¹¹;

– direktiivin uudelleentarkastelusta 12. heinäkuuta 2017 järjestetty pyöreän pöydän keskustelu, johon osallistui eri sidosryhmiä, erityisesti vakuutuksenantajien, kuluttajajärjestöjen, vihreän kortin järjestelmän keskustoimiston (Council of Bureaux) ja jäsenvaltioiden viranomaisten edustajia;

– keskustelut jäsenvaltioiden viranomaisten asiantuntijoiden kanssa (pankki-, maksu- ja vakuutusasioita käsittelevä asiantuntijaryhmä);

– liikennevakuutustoimistojen keskustoimiston tilastot ja raportit (nämä toimistot ovat yksityisoikeudellisia yhteisöjä, joilla annetaan direktiivissä tiettyjä tehtäviä).

• **Vaikutustenarviointi**

Komissio arvioi erilaisten toimintavaihtoehtojen vaikutuksia parempaa sääntelyä koskevan politiikan mukaisesti¹². Sääntelyntarkastelulautakunta antoi vaikutustenarviointista myönteisen lausunnon 9. maaliskuuta 2018¹³. Huomautuksissaan lautakunta ehdotti, että vaikutustenarvioinnissa olisi selvennettävä, missä määrin suunniteltu lainsäädäntömuutos vaikuttaa direktiivin soveltamisalaan, ja perusteltava, miksi sen vaikutuksia ei arvioida kokonaan. Lisäksi lautakunta kehotti linkittämään vaikutustenarvioinnin arviointiin ja parantamaan ehdotettujen lainsäädäntötoimien perusteluja. Se kehotti myös selittämään paremmin, miksi direktiivin katsotaan olevan tulevaisuuden kestävä ottaen huomioon teknologian kehitys, kuten autonomiset ajoneuvot ja sähköpyörät. Ehdotus on vaikutustenarvioinnin päätelmien mukainen.

Tarkistetussa vaikutustenarvioinnissa lautakunnan kommentit otetaan huomioon direktiivin soveltamisalaa koskevalla selvennyksellä. Sen mukaan kodifointi on suotavaa, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että direktiivin soveltamisalasta annettujen Euroopan unionin tuomioistuimen perättäisten ratkaisujen keskeiset säännökset lisätään direktiiviin oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi. Tämän ansiosta jäsenvaltiot voivat panna tuomioistuimen ratkaisujen mukaiset muutokset asianmukaisesti ja läpinäkyvästi täytäntöön. Lisäksi sidosryhmille annetaan enemmän oikeusvarmuutta direktiivin soveltamisalasta, kun tuomioistuimen ratkaisut siirretään suoraan osaksi kansallista lainsäädäntöä. Kodifointi helpottaa myös EU:n lainsäädännön täytäntöönpanoa tällä alalla, kun siihen liittyy tavanomainen kansallisen lainsäädännön osaksi saattaminen.

Lisäksi vaikutustenarvioinnissa todetaan teknologian tulevan kehityksen osalta, että direktiivissä asetettua velvollisuutta hankkia pakollinen moottoriajoneuvon vastuuvakuutus sovelletaan jo autonomisiin ja puoliautonomisiin ajoneuvoihin. Tässä tärkeimpänä perusteena on jatkuva tarve suojata sellaisissa onnettomuuksissa vahingon kärsineitä, joissa on ollut mukana EU:n alueella liikkuneita puoliautonomisia ajoneuvoja, sekä maksaa heille korvauksia. Autonomiset (ja puoliautonomiset) ajoneuvot ovat jo aiheuttaneet useita onnettomuuksia, mikä osoittaa olevan tarpeellista suojata EU:n kansalaisia tällaisten onnettomuuksien yhteydessä. Vaikutustenarvioinnissa todetaan myös, että uudentyyppiset moottoriajoneuvot, kuten sähköpyörät, segway-pyörät ja sähköskootterit, kuuluvat jo direktiivin soveltamisalaan. Näiden uudentyyppisten sähkökäyttöisten moottoriajoneuvojen käyttö liikenteessä voi aiheuttaa onnettomuuksia, joiden yhteydessä on suojattava vahingon kärsineitä ja maksettava heille nopeasti korvauksia. Voimassa olevassa direktiivissä

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 LISÄTÄÄN ennen asiakirjan julkaisemista.

¹³ LISÄTÄÄN ennen asiakirjan julkaisemista.

jäsenvaltioille annetaan kuitenkin mahdollisuus vapauttaa tällaiset ajoneuvot moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksesta, jos ne katsovat sen tarpeelliseksi. Julkisen kuulemisen aikana monet sähköpyöräalan järjestöt pyysivät, että tällaiset ajoneuvot jätettäisiin itse direktiivissä sen soveltamisalan ulkopuolelle, ja ne perustelivat pyyntöään sillä, että vastuuvakuutuksen vaatiminen voisi haitata sähköpyörien yleistymistä. Tällaista poikkeusta ei ole kuitenkaan katsottu tarpeelliseksi, koska jäsenvaltioilla on jo mahdollisuus jättää sähköpyörät ja muut uudet sähkökäyttöiset moottoriajoneuvot direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Jos vakuutusta ei vaadita, kansallisten takuurahastojen on kannettava kustannukset, joita aiheutuu korvausten maksamisesta näiden uudentyyppisten ajoneuvojen aiheuttamissa onnettomuuksissa vahingon kärsineille. Tämä tarjoaa vahingon kärsineille korkeimman suojatason ilman uusia EU-toimia.

Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin useita toimintavaihtoehtoja kunkin todetun ongelman osalta:

Koska direktiivi on jo olemassa, perusskenaariona oli kaikissa tapauksissa, ettei direktiiviin tehdä muutoksia. Perusskenaarion lisäksi vaikutustenarvioinnissa analysoitiin myös monia muita mahdollisia toimintavaihtoehtoja.

Vakuutuksenantajien maksukyvyttömyyden osalta, jota ei käsitellä voimassa olevassa direktiivissä, toisena vaihtoehtona oli velvoite maksaa vahingon kärsineille ensimmäinen korvaus ilman lopullista maksuvelvoitetta. Kolmantena vaihtoehtona oli asettaa molemmat velvoitteet siten, että ensivaiheen velvoite asetetaan vahingon kärsineen asuinjäsenvaltiolle ja lopullinen velvoite maksukyvyttömän vakuutuksenantajan sijoittautumisjäsenvaltiolle. Tätä kolmatta vaihtoehtoa pidettiin vaikutustenarvioinnissa parhaana vaihtoehtona paitsi sen vuoksi, että sillä varmistetaan nopea korvausten maksaminen vahingon kärsineille, myös sen vuoksi, että se antaa vakuutusyrityksille, kansallisille korvauselimille ja liikennevakuutuksen ottajille oikeusvarmuuden vahinkojen ensimmäisestä ja lopullisesta korvaamisesta, mikä vähentää oikeudenkäyntien tarvetta.

Vakuutusturvan vähimmäismäärien osalta perusskenaarion toisena vaihtoehtona oli yhdenmukaistaa vakuutusturvan määrät korkeimmalle pakolliselle vähimmäistasolle, jota jäsenvaltioissa sovelletaan. Kolmantena tarkasteltuna vaihtoehtona oli vahvistaa suuremmat pakolliset vakuutusturvan määrät suurille ajoneuvoille, kuten kuorma- ja linja-autoille. Vaikutustenarvioinnissa todettiin parhaaksi vaihtoehdoksi toinen vaihtoehto, koska sillä varmistetaan vahingon kärsineiden yhtäläinen vähimmäissuoja koko EU:ssa ja koska kolmannen vaihtoehdon tueksi ei ole riittävää näyttöä.

Vakuutus- ja vahinkohistorian osalta toisena vaihtoehtona oli perusskenaarion sijasta antaa jäsenvaltioille suositus VVH-todistusten käsittelystä. Kolmantena vaihtoehtona oli ainoastaan yhdenmukaistaa VVH-todistusten mallia, jotta olisi helpompi torjua todistusten aitouteen liittyviä petoksia, määräämättä kuitenkaan, millä tavoin vakuutuksenantajien on käsiteltävä näitä todistuksia. Neljäntenä vaihtoehtona oli velvoittaa vakuutuksenantajat käsittelemään syrjimättömästi sellaisia VVH-todistuksia, joita muut vakuutuksenantajat ovat antaneet toisissa jäsenvaltioissa, sekä asettaa läpinäkyvyysvaatimus todistusten käytölle. Tätä viimeistä vaihtoehtoa pidettiin vaikutustenarvioinnissa parhaana vaihtoehtona, koska sillä helpotetaan VVH-todistusten standardointia ja varmistetaan, että jäsenvaltiossa asuvien ja sinne muualta muuttavien vakuutuksenottajien VVH-todistuksia käsitellään yhdenvertaisesti.

Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisen osalta toisena vaihtoehtona oli perusskenaarion sijasta antaa jäsenvaltioille mahdollisuus tehdä (toistaiseksi kiellettyjä) häiritsemättömiä tarkastuksia vapaaehtoisuuden pohjalta. Kolmantena vaihtoehtona oli tehdä vakuutusten häiritsemättömistä rajatarkastuksista pakollisia. Tämän kolmannen vaihtoehdon katsottiin antavan paremmat mahdollisuudet vähentää vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamista kuin

toisen vaihtoehdon. Vaikutustenarvioinnissa katsottiin kuitenkin, että kolmanteen vaihtoehtoon liittyvät kustannukset saattaisivat olla monissa jäsenvaltioissa suurempia kuin hyödyt, koska vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajaminen ei ole yhtä yleistä kaikissa jäsenvaltioissa. Sen vuoksi toista vaihtoehtoa (vapaaehtoisia häiritsemättömiä tarkastuksia) pidettiin vaikutustenarvioinnissa parhaana vaihtoehtona.

Direktiivin soveltamisalan osalta vaikutustenarvioinnin liitteessä todetaan, että unionin tuomioistuimen nykyinen oikeuskäytäntö aiotaan kodifioida määrittelemällä ”ajoneuvon käyttö”, koska sidosryhmät eivät ole esittäneet näyttöä siitä, että oikeuskäytännössä määrittelystä soveltamisalasta aiheutuisi kohtuuttomia kustannuksia. Itse asiassa eräissä jäsenvaltioissa vaaditaan jo oikeuskäytännön mukaista moottoriajoneuvon vastuuvakuutusta (muun muassa moottoriurheilutapahtumien yhteydessä), eivätkä siihen liittyvät vakuutusmaksut ole kohtuuttoman suuria.

Ehdotuksella ei ole merkittäviä ympäristövaikutuksia, koska ehdotetut muutokset eivät vaikuta liikenteen määrään.

Ehdotuksella ei odoteta olevan muita merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia kuin edellä kuvatut hyödyt. Ehdotettujen muutosten tavoitteena on vähentää vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamista, mikä saattaa alentaa liikennevakuutusten vakuutusmaksuja, sekä parantaa liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden suojaa, mikä voi hyödyttää kaikkia EU:n kansalaisia. Ehdotuksessa pyritään välttämään liikennevakuutusten vakuutusmaksujen suuret korotukset. Erityisesti mainittakoon, että vakuutusturvan vähimmäistasoa koskevilla toimenpide-ehdotuksissa ainoastaan yhdenmukaistetaan vakuutusturvan vähimmäismääriä sen varmistamiseksi, että vähimmäissuoja on sama kaikissa jäsenvaltioissa.

Ehdotus vaikuttaa pieniin ja keskisuuriin yrityksiin vain siltä osin kuin ne ovat normaaleja liikennevakuutuksen ottajia. Se vaikuttaa pk-yrityksiin ja mikroyrityksiin, jos niiden käyttämillä ajoneuvoilla on oltava vakuutus. Jäsenvaltioissa, joissa vakuutusturvan vähimmäismääriä tarkistetaan nostamalla niitä jonkin verran, vakuutuksenottajien (myös pk- ja mikroyritysten) vakuutusmaksuihin voi tulla pieniä korotuksia.

• **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja periaatteita, erityisesti oikeutta henkilötietojen suojaan (8 artikla), omistusoikeutta (17 artikla) sekä naisten ja miesten tasa-arvon periaatetta (23 artikla). Sillä edistetään myös perusoikeuskirjan 16 artiklan (elinkeinovapaus), 38 artiklan (korkeatasoinen kuluttajansuoja) ja 45 artiklan (kansalaisten liikkumis- ja oleskeluvapaus) tavoitteiden saavuttamista.

REFIT-OHJELMA

Ehdotus on linjassa yksinkertaistamiseen ja kustannusten vähentämiseen tähtäävien tavoitteiden kanssa. Vakuutuksenantajien maksukyvyttömyydestä aiheutuu vähemmän oikeudenkäyntikuluja, koska direktiivissä säädetään selkeästi, kenen on maksettava ensimmäinen korvaus vahingon kärsineelle ja kenellä on lopullinen vastuu vahingon korvaamisesta. Direktiivi saattaa vähentää myös korvauselimille osoitettuja korvausvaatimuksia ja vakuutuksenantajien rahoitusosuuksia, kun vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisen riski vähenee häiritsemättömien tarkastusten ansiosta. Lisäksi VVH-todistusten pidemmälle menevä standardointi yksinkertaistaa ulkomaisten vakuutuksenantajien antamien VVH-todistusten aitouden tarkastamista. Ehdotuksessa ei myöskään aseteta uusia raportointivaatimuksia viranomaisille.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

Ehdotus saattaa vaikuttaa niiden jäsenvaltioiden kansallisiin talousarvioihin, jotka ottavat käyttöön sellaisten ajoneuvojen vakuutusten häiritsemättömät rajatarkastukset, joiden pysyvä kotipaikka on toisessa jäsenvaltiossa, koska tällaiset tarkastukset edellyttävät rekisterikilpien tunnistusteknologian käyttöä ja ajoneuvojen vakuutustietojen vaihtoa muiden jäsenvaltioiden kanssa.

Lisäksi jäsenvaltioiden on nimettävä elin, joka vastaa korvausten maksamisesta vahingon kärsineille tapauksissa, joissa rajat ylittävää toimintaa harjoittava vakuutusenantaja on maksukyvytön. Toisaalta tämä tehtävä voitaisiin antaa lisätehtävänä jollekin nykyiselle elimelle (yleiselle vakuutustakuurahastolle tai kansalliselle rahastolle, josta maksetaan korvaukset vakuuttamattomien tai tuntemattomien ajoneuvojen aiheuttamista onnettomuuksista). Kustannukset aiotaan kattaa vakuutusyritysten rahoitusosuuksilla.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komissio seuraa ehdotuksen täytäntöönpanoa yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Viiden vuoden kuluttua päivästä, jona direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, komissio laatii direktiivistä arvioinnin. Arvioinnissa tarkastellaan ehdotuksen vaikuttavuutta, tehokkuutta, merkityksellisyyttä, johdonmukaisuutta ja lisäarvoa sekä sen merkittäviä vaikutuksia yrityksiin.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Selittäviä asiakirjoja tarvitaan, jotta ehdotuksen saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi helpompaa ja sen todentaminen sujuisi tehokkaammin. Näin voidaan täyttää ehdotuksen tavoitteet ja välttää mahdolliset porsaanreiät ja eroavuudet siinä, miten jäsenvaltiot panevat ehdotuksen omassa lainsäädännössään täytäntöön. Sen vuoksi on aiheellista, että jäsenvaltiot liittävät kansallisista täytäntöönpanosäädöksistään antamaansa ilmoitukseen selittäviä asiakirjoja esimerkiksi vastaavuustaulukon muodossa.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksen 1 artiklassa muutetaan direktiiviä. Jäljempänä olevat viittaukset ovat viittauksia direktiivin muutettuihin tai uusiin artikloihin, jollei toisin mainita.

Direktiivin 1 artiklaan lisätään ”ajoneuvon käytön” määritelmä, jotta direktiiviin voidaan sisällyttää Euroopan unionin tuomioistuimen 14. syyskuuta 2014 asiassa Vnuk (C-162/13), 28. marraskuuta 2017 asiassa Rodrigues de Andrade (C-514/16) ja 20. joulukuuta 2017 asiassa Torreiro (C-334/16) antamat tuomiot. Euroopan unionin tuomioistuin on tarkentanut ratkaisuisiaan, että moottoriajoneuvot on yleensä tarkoitettu käytettäväksi liikennevälineinä ajoneuvon ominaisuuksista riippumatta. Tuomioistuin on tarkentanut myös, että näiden ajoneuvojen käytön piiriin kuuluu kaikki käyttö, joka vastaa ajoneuvon tavanomaista käyttöä liikennevälineenä, riippumatta siitä, missä maastossa moottoriajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.

Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisen osalta muutetaan 4 artiklaa antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus tarkastaa sellaisten ajoneuvojen vakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, ja sellaisten ajoneuvojen vakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella ja jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta, mutta vain, jos tarkastukset eivät ole syrjiviä ja jos ne ovat tarpeellisia ja

oikeasuhteisia ja kuuluvat kansallisen alueen yleiseen tarkastusjärjestelmään eivätkä edellytä ajoneuvon pysäyttämistä tarkastusta varten. Tarkastuksissa on noudatettava asetusta (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta.

Seuraavat muutokset tehdään sen varmistamiseksi, että moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vahingon kärsineet saavat EU:n tasolla yhtäläisen vähimmäissuojan:

- Direktiivin 9 artiklan 1 kohtaa muutetaan yhdenmukaistamalla vahingon kärsineiden vakuutusturvan pakolliset vähimmäismäärät koko EU:ssa, mikä ei kuitenkaan rajoita jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa korkeampia vastuurajoja.

- Direktiivin 9 artiklan 2 kohtaa muutetaan siirtämällä komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla vahingon kärsineiden vakuutusturvan yhdenmukaistettuja vähimmäismääriä päivitetään viiden vuoden välein inflaation perusteella.

Jotta vahingon kärsineitä voidaan suojata tapauksissa, joissa vakuutuksenantaja on maksukyvytön tai likvidaatian kohteena tai kieltäytyy yhteistyöstä, direktiiviin lisätään uusi 10 a artikla, jossa säädetään erityisesti seuraavaa:

- Kunkin jäsenvaltion on perustettava tai nimettävä elin suorittamaan korvausta aineellisista vahingoista tai henkilövahingoista sellaisissa tapauksissa, joissa vahingon aiheuttanut ajoneuvo on konkurssi- tai likvidaatationmenettelyssä olevan yrityksen vakuuttama tai joissa vakuutuksenantaja ei ole antanut perusteltua vastausta kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahingon kärsinyt on esittänyt sille korvausvaatimuksen.

- Vahingon kärsineet saavat korvauksensa asuinjäsenvaltionsa vastaavalta elimeltä.

- Tällä elimellä on oikeus vaatia hyvitys maksamastaan korvauksesta sen jäsenvaltion elimeltä, jossa vakuutus sopimuksen tehneen vakuutusyrityksen toimipaikka sijaitsee (lopullinen korvausvastuu kuuluu jälkimmäiselle elimelle).

- Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa määritellään 10 a artiklan nojalla perustettujen tai valtuutettujen elinten menettelylliset tehtävät ja menettelylliset velvoitteet hyvittämisen osalta.

Direktiivin 16 artiklaa muutetaan VVH-todistusten osalta seuraavasti:

- Muutoksilla yhdenmukaistetaan todistukset korvausvaatimuksista, joita kolmannet ovat esittäneet vakuutuksenottajalle viiden edellisen vuoden aikana ja jotka ovat johtaneet korvauksiin. Todistusten on perustuttava standardoituun malliin, jonka Euroopan komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksellä.

- Muutoksilla pyritään varmistamaan, että vakuutusyritykset käsittelevät VVH-todistuksia syrjimättömästi henkilön kansalaisuudesta tai aiemmasta asuinjäsenvaltiosta riippumatta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁴,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus (liikennevakuutus) on erityisen tärkeä Euroopan kansalaisille niin vakuutuksenottajina kuin mahdollisina vahingon kärsijöinä. Se on merkittävä myös vakuutusyrityksille, sillä liikennevakuutukset ovat unionissa tärkeä vahinkovakuutustoiminnan segmentti. Liikennevakuutus vaikuttaa myös henkilöiden, tavaroiden ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen. Sen vuoksi liikennevakuutuksen sisämarkkinoiden vahvistamisen ja vakiinnuttamisen täytyisi olla unionin toiminnan keskeinen tavoite finanssipalvelujen alalla.
- 2) Komissio on tehnyt arvioinnin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY¹⁵ toimivuudesta, mukaan luettuina sen vaikuttavuus, tehokkuus ja johdonmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa. Arvioinnin päätelmänä on, että direktiivi 2009/103/EY toimii yleisesti ottaen hyvin eikä useimpia sen säännöksistä tarvitse muuttaa. Arvioinnissa yksilöidään kuitenkin seuraavat neljä osa-aluetta, joilla olisi tarkoituksenmukaista tehdä kohdennettuja muutoksia: korvauksen suorittaminen onnettomuuksissa vahingon kärsineille tapauksissa, joissa vakuutusyritys on maksukyvytön, vakuutusturvan pakolliset vähimmäismäärät, jäsenvaltioiden suorittamat ajoneuvojen vakuutustarkastukset ja uuden vakuutusyrityksen tapa käyttää vakuutuksenottajien vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia.

¹⁴ EUVL C , , s. .

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/103/EY, annettu 16 päivänä syyskuuta 2009, moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta (EUVL L 263, 7.10.2009, s. 11).

- 3) Euroopan unionin tuomioistuim on tarkentanut asioissa Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ ja Torreiro¹⁸ hiljattain antamissaan tuomioissa ilmaisun ”ajoneuvon käyttö” merkitystä. Tuomioistuin on erityisesti tarkentanut, että moottoriajoneuvot on yleensä tarkoitettu käytettäväksi liikennevälineinä ajoneuvon ominaisuuksista riippumatta, sekä selventänyt, että näiden ajoneuvojen käytön piiriin kuuluu kaikki ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta vastaava käyttö liikennevälineenä riippumatta siitä, missä maastossa ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä. Oikeusvarmuuden vuoksi on asianmukaista ottaa tämä oikeuskäytäntö huomioon lisäämällä direktiiviin 2009/103/EY ’ajoneuvon käytön’ määritelmä.
- 4) Jäsenvaltioiden olisi nykyään pidätyttävä tarkastamasta sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, ja sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella ja jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta. Teknologian uusi kehitys antaa mahdollisuuden tarkastaa ajoneuvojen vakuutuksia pysäyttämättä ajoneuvoja ja puuttumatta siten henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen. Sen vuoksi on asianmukaista sallia ajoneuvojen vakuutusten tarkastukset, jos tarkastukset eivät ole syrjiviä ja jos ne ovat tarpeellisia ja oikeasuhteisia ja kuuluvat kansallisen alueen yleiseen tarkastusjärjestelmään eivätkä edellytä ajoneuvon pysäyttämistä.
- 5) Jäsenvaltioiden, jotka päättävät perustaa järjestelmän käsittelemään henkilötietoja, jotka voidaan antaa myöhemmin muille jäsenvaltioille, kuten rekisterikilpien tunnistusteknologiasta peräisin olevat tiedot, on tarpeen antaa lainsäädäntöä, jonka nojalla henkilötietoja voidaan käsitellä vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisen estämiseksi. Lisäksi näiden jäsenvaltioiden olisi vahvistettava asianmukaiset toimenpiteet rekisteröidyn oikeuksien, vapauksien ja oikeutettujen etujen turvaamiseksi. Henkilötietojen käsittelyyn, jonka tavoitteena on estää vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajaminen, sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679¹⁹ säännöksiä. Jäsenvaltioiden lainsäädännössä olisi erityisesti mainittava täsmällinen tarkoitus, viitattava asiaankuuluvaan oikeusperustaan, noudatettava asiaankuuluvia turvallisuusvaatimuksia, kunnioitettava tarpeellisuuden, oikeasuhteisuuden ja käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteita sekä vahvistettava tietojen säilyttämisen oikeasuhteinen enimmäisaika. Kaikkiin jäsenvaltioiden lainsäädännön puitteissa kehitettäviin ja sovellettaviin tietojenkäsittelyjärjestelmiin olisi myös sisällyttävä sisäänrakennettu henkilötietojen suoja ja oletusarvoinen tietosuojat.
- 6) Voimassa olevassa direktiivissä 2009/103/EY vahvistetaan eri viitepäivät vakuutusturvan vähimmäismäärien määrääjain suoritettavalle uudelleenlaskennalle eri jäsenvaltioissa, minkä vuoksi vakuutusturvan vähimmäismäärät ovat eri jäsenvaltioissa erisuuruisia. Jotta varmistettaisiin vahingon kärsineiden yhtäläinen vähimmäissuoja koko unionissa, nämä vähimmäismäärät olisi yhdenmukaistettava ja käyttöön olisi otettava yhdenmukainen uudelleentarkastelulauseke, jonka mukaan vertailuarvona käytetään Eurostatin julkaisemaa yhdenmukaistettua

¹⁶ Unionin tuomioistuimen tuomio 4.12.2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Unionin tuomioistuimen tuomio 28.11.2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Unionin tuomioistuimen tuomio 20.12.2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

kuluttajahintaindeksiä, sekä uudelleentarkastelua koskevat menettelysäännöt, joissa vahvistetaan yhdenmukainen määräaika.

- 7) Liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden tehokas ja vaikuttava suoja edellyttää, että vahingon kärsineet saavat aina korvauksen henkilövahingoistaan tai omaisuusvahingoistaan riippumatta siitä, onko korvausvastuussa olevan osapuolen vakuutusyritys maksukykyinen vai ei. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi perustettava tai nimettävä elin, joka suorittaa ensimmäisen korvauksen vahingon kärsineille, jotka asuvat vakituisesti kyseisen jäsenvaltion alueella, ja jolla on oikeus saada korvaus takaisin elimeltä, joka on perustettu tai nimetty samaan tarkoitukseen sen vakuutusyrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on vakuuttanut korvausvastuussa olevan osapuolen ajoneuvon. Jotta estettäisiin rinnakkaisten korvausvaatimusten esittäminen, ei pitäisi kuitenkaan sallia, että liikenteen vaaratilanteissa vahingon kärsineet esittävät kyseiselle elimelle korvausvaatimuksen, jos he ovat jo esittäneet korvausvaatimuksensa tai ryhtyneet oikeudellisiin toimenpiteisiin kyseistä vakuutusyritystä vastaan ja korvausvaatimus on yhä käsiteltävänä ja toimenpiteet yhä vireillä.
- 8) Sellaisten vakuutuksenottajien aiempien vakuutus- ja vahinkohistorioiden aitous, jotka haluavat tehdä uusia vakuutussopimuksia vakuutusyritysten kanssa, täytyisi olla helppo tarkastaa, jotta vakuutus- ja vahinkohistoriat olisi helpompi tunnustaa tehtäessä uusia vakuutussopimuksia. Vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten tarkastamisen ja todentamisen yksinkertaistamiseksi on tärkeää, että nämä todistukset ovat sisällöltään ja muodoltaan samanlaisia kaikissa jäsenvaltioissa. Vakuutusyritykset, jotka ottavat vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset huomioon määrittäessään liikennevakuutusten vakuutusmaksuja, eivät myöskään saisi harjoittaa syrjintää vakuutuksenottajan kansalaisuuden tai pelkästään hänen edellisen asuinjäsenvaltionsa perusteella. Jotta jäsenvaltiot voisivat tarkistaa, miten vakuutusyritykset käsittelevät vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia, vakuutusyritysten olisi julkaistava toimintaperiaatteet, joita ne soveltavat vakuutus- ja vahinkohistorian käyttöön vakuutusmaksujen laskennassa.
- 9) Jotta varmistettaisiin yhdenmukaiset edellytykset tämän direktiivin täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen sisällön ja muodon osalta. Tätä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁰ mukaisesti.
- 10) Sen varmistamiseksi, että vähimmäismäärät pysyvät muuttuvan taloustilanteen mukaisina (eivätkä pienene ajan myötä), komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, jotka koskevat moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksen antaman vakuutusturvan vähimmäismäärien päivittämistä muuttuvan taloustilanteen huomioon ottamiseksi ja joissa määritellään sellaisten elinten menettelylliset tehtävät ja menettelylliset velvoitteet, jotka perustetaan suorittamaan korvausta tai joille annetaan tehtäväksi suorittaa korvausta 10 a artiklan nojalla hyvittämisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- 11) Arvioidessaan direktiivin toimivuutta Euroopan komission olisi seurattava direktiivin soveltamista ottaen huomioon vahingon kärsineiden lukumäärän, sellaisten korvausten määrän, jotka ovat vielä maksamatta, koska maksut ovat myöhästyneet rajat ylittävien maksukyvyttömyystapausten vuoksi, sekä vakuutusturvan vähimmäismäärien tason jäsenvaltioissa ja sellaisten korvausvaatimusten määrän, jotka johtuvat rajat ylittävään liikenteeseen liittyvästä vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisesta, ja vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia koskevien valitusten lukumäärän.
- 12) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat erityisesti liikenneonnettomuuksissa vahingon kärsineiden yhtäläisen vähimmäisuojaan varmistaminen koko unionissa ja vahingon kärsineiden suojan varmistaminen vakuutusyritysten ollessa maksukyvyttömiä, vaan ne voidaan niiden vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- 13) Selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman²¹ mukaisesti jäsenvaltiot sitoutuvat perustelluissa tapauksissa liittämään täytäntöönpanotoimiaan koskevaan ilmoitukseen yhden tai useamman selittävän asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- 14) Sen vuoksi direktiiviä 2009/103/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2009/103/EY seuraavasti:

- 1) Lisätään 1 artiklaan 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. ’ajoneuvon käytöllä’ tavanomaisesti liikennevälineenä käytettäväksi tarkoitetaan ajoneuvon käyttöä, joka vastaa kyseisen ajoneuvon tavanomaista käyttötarkoitusta, riippumatta ajoneuvon ominaisuuksista ja riippumatta siitä, missä maastossa ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä.”;

- 2) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

Vakuutusta koskevat tarkastukset

²¹ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

1. Jäsenvaltioiden on oltava tarkastamatta sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on jonkin toisen jäsenvaltion alueella, ja sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä kotipaikka on kolmannen maan alueella ja jotka saapuvat niiden alueelle toisen jäsenvaltion alueelta.

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin tarkastaa vakuutuksia edellyttäen, että tarkastukset ovat syrjimättömiä, tarpeellisia ja oikeasuhteisia asetetun tavoitteen saavuttamiseksi ja

a) ne toteutetaan osana valvontaa, jonka yksinomaisena tarkoituksena ei ole vakuutusten tarkastaminen, tai

b) ne ovat osa yleistä tarkastusjärjestelmää, jota käytetään kansallisella alueella, eivätkä edellytä ajoneuvon pysäyttämistä.

2. Jäsenvaltion lainsäädännön perusteella, jota rekisterinpitäjään sovelletaan, henkilötietoja voidaan käsitellä, kun se on tarpeen sellaisilla vakuuttamattomilla ajoneuvoilla ajamisen estämiseksi, joilla ajetaan muissa jäsenvaltioissa kuin siinä, missä ajoneuvolla on 1 artiklan mukaisesti pysyvä kotipaikka. Tämän lainsäädännön on oltava asetuksen (EU) 2016/679* mukainen, ja siinä on myös vahvistettava asianmukaiset toimenpiteet rekisteröidyn oikeuksien, vapauksien ja oikeutettujen etujen turvaamiseksi.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).”;

3) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on vaadittava, tämän kuitenkaan rajoittamatta niiden oikeutta vahvistaa korkeampia vastuurajoja, että 3 artiklassa tarkoitettu pakollinen vakuutus kattaa seuraavat vähimmäismäärät:

a) henkilövahinkojen osalta 6 070 000 euroa onnettomuutta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä tai 1 220 000 euroa vahingon kärsinyttä kohden;

b) omaisuusvahinkojen osalta 1 220 000 euroa vahinkotapausta kohden riippumatta vahingon kärsineiden lukumäärästä.

Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka eivät ole ottaneet euroa käyttöön, vähimmäismäärät muunnetaan jäsenvaltioiden kansalliseksi valuutaksi käyttämällä Euroopan unionin virallisessa lehdessä *[julkaisutoimisto lisää tämän direktiivin voimaantulopäivän]* julkaistua valuuttakurssia.

2. Komissio tarkistaa 1 kohdassa tarkoitettut määrät joka viides vuosi [tämän direktiivin voimaantulopäivästä] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/792** nojalla vahvistetun yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin (YKHI) mukaisesti.

Siirretään komissiolle 28 b artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä näiden määrien mukauttamisesta YKHI:hin kuuden kuukauden kuluessa kunkin viisivuotijakson päättymisestä.

Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka eivät ole ottaneet euroa käyttöön, määrät muunnetaan jäsenvaltioiden kansalliseksi valuutaksi käyttämällä Euroopan unionin virallisessa lehdessä uusien vähimmäismäärien laskentapäivänä julkaistua valuuttakurssia.”

** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/792, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, yhdenmukaistetuista kuluttajahintaindekseistä ja asuntohintaindekseistä sekä neuvoston asetuksen (EY) N:o 2494/95 kumoamisesta (EUVL L 135, 24.5.2016, s. 11).;

4) Lisätään 10 a artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Vahingon kärsineiden suoja, kun vakuutusyritys on maksukyvytön tai ei tee yhteistyötä

1. Jäsenvaltioiden on perustettava tai valtuutettava elin suorittamaan vahingon kärsineille, jotka asuvat vakituisesti jäsenvaltion alueella, korvausta ainakin 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka henkilövahingoista tai aineellisista vahingoista, jotka on aiheuttanut vakuutusyrityksen vakuuttama ajoneuvo, kaikissa seuraavissa tilanteissa:

- a) vakuutusyritys on konkurssimenettelyssä;
- b) vakuutusyritys on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/138/EY*** 268 artiklan d alakohdassa määritellyssä likvidaatiomenettelyssä;
- c) vakuutusyritys tai sen korvausedustaja ei ole antanut perusteltua vastausta korvausvaatimuksessa esitettyihin seikkoihin kolmen kuukauden kuluessa päivästä, jona vahingon kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa vakuutusyritykselle.

2. Vahinkoa kärsineet eivät saa esittää korvausvaatimusta 1 kohdassa tarkoitettulle elimelle, jos ne ovat esittäneet korvausvaatimuksen suoraan vakuutusyritykselle tai ryhtyneet oikeudellisiin toimenpiteisiin suoraan vakuutusyritystä vastaan ja korvausvaatimus tai oikeudelliset toimenpiteet ovat yhä vireillä.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun elimen on annettava vastaus korvausvaatimukseen kahden kuukauden kuluessa päivästä, jona vahingon kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa.

4. Jos vahingon kärsinyt asuu toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa 1 kohdassa tarkoitetulla vakuutusyrityksellä on toimipaikka, 1 kohdassa tarkoitetulla elimellä, joka on suorittanut vahingon kärsineelle korvauksen hänen asuinjäsenvaltiossaan, on oikeus vaatia hyvitys maksamastaan korvauksesta 1 kohdassa tarkoitetulta elimeltä siinä jäsenvaltiossa, jossa vahingon kärsineen sopimuksen tehneen vakuutusyrityksen toimipaikka on.

5. Edellä olevat 1–4 kohta eivät rajoita seuraavia oikeuksia:

- a) jäsenvaltioiden oikeus pitää 1 kohdassa tarkoitetun elimen suorittamaa korvausta ensisijaisena tai toissijaisena;
- b) jäsenvaltioiden oikeus säännellä samaa onnettomuutta koskevista korvausvaatimuksista sopimista seuraavien kesken:
 - i) 1 kohdassa tarkoitettu elin;

- ii) onnettomuudesta vastuussa oleva henkilö tai henkilöt;
- iii) muut vakuutusyritykset tai sosiaaliturvalaitokset, joiden on suoritettava vahingon kärsineelle korvausta.

6. Jäsenvaltiot eivät saa kuitenkaan sallia sitä, että 1 kohdassa tarkoitettu elin asettaa korvauksen maksamiselle muita kuin tässä direktiivissä vahvistettuja vaatimuksia, eivätkä erityisesti sitä vaatimusta, että vahingon kärsineen on osoitettava korvausvastuussa olevan osapuolen olevan kyvytön maksamaan tai kieltäytyvän maksamasta.

7. Siirretään komissiolle valta antaa 28 b artiklassa tarkoitettujen menettelyn mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa määritellään 10 a artiklan nojalla perustettujen tai valtuutettujen elinten menettelylliset tehtävät ja menettelylliset velvoitteet hyvittämisen osalta.

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/138/EY, annettu 25 päivänä marraskuuta 2009, vakuutus- ja jälleenvakuutustoiminnan aloittamisesta ja harjoittamisesta (Solvenssi II) (EUVL L 335, 17.12.2009, s. 1).”;

5) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) Lisätään toisen kohdan loppuun virke seuraavasti:

”Niiden on tehtävä tämä käyttämällä vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuslomaketta”;

b) Lisätään kohdat seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun vakuutusyritykset tai toisessa kohdassa tarkoitettujen elimet ottavat huomioon muiden vakuutusyritysten tai muiden toisessa kohdassa tarkoitettujen elinten antamat vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset, ne eivät kohtele vakuutuksenottajia syrjivästi tai korota heidän vakuutusmaksujaan heidän kansalaisuutensa tai pelkästään heidän edellisen asuinjäsenvaltionsa perusteella.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vakuutusyritykset julkaisevat toimintaperiaatteensa, joiden mukaisesti ne käyttävät vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja.

Siirretään komissiolle valta antaa 28 a artiklan 2 kohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään toisessa kohdassa tarkoitettujen vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten sisältö ja muoto. Todistuksessa on oltava tiedot kaikista seuraavista seikoista:

- a) vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen antavan vakuutusyrityksen tunnistetiedot;
- b) vakuutuksenottajan henkilöllisyys;
- c) vakuutettu ajoneuvo;
- d) vakuutetun ajoneuvon vakuutuskausi;
- e) kolmansien ilmoitettujen korvausvaatimusten lukumäärä ja arvo ajanjaksona, jota vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus koskee.”;

6) Lisätään 28 a, 28 b and 28 c artikla seuraavasti:

”28 a artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komission päätöksellä 2004/9/EY**** perustettu Euroopan vakuutus- ja työeläkekomitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011***** tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.

28 b artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 30 artiklassa tarkoitetusta päivästä määräämättömäksi ajaksi 9 artiklan 2 kohdassa ja 10 a artiklan 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 9 artiklan 2 kohdassa ja 10 a artiklan 7 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevien 9 artiklan 2 kohdan ja 10 a artiklan 7 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta sitä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

28 c artikla

Arviointi

Tätä direktiiviä arvioidaan viimeistään seitsemän vuoden kuluttua päivästä, johon mennessä tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä. Komissio toimittaa arvioinnin päätelmät ja niitä koskevat omat huomautuksensa Euroopan parlamentille, neuvostolle ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle.

**** Komission päätös 2004/9/EY, tehty 5 päivänä marraskuuta 2003, Euroopan vakuutus- ja työeläkekomitean perustamisesta (EUVL L 3, 7.1.2004, s. 34).

***** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 12 kuukauden kuluttua voimaantulopäivästä]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä [julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on 12 kuukauden kuluttua voimaantulopäivästä].

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja