

ÄNDRINGSFÖRSLAG 001-054

från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

Betänkande**Dita Charanzová**

Ansvarsförsäkring för motorfordon

A8-0035/2019

Förslag till direktiv (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Ändringsförslag 1**Förslag till direktiv****Skäl 1***Kommissionens förslag*

1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, **såväl för försäkringstagare som för potentiella** skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den utgör ett betydande segment av skadeförsäkringsbranschen i unionen. Motorfordonsförsäkringen **påverkar** också den fria rörligheten för personer, varor och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för unionens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

Ändringsförslag

(1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, **oavsett om de är** försäkringstagare **eller potentiellt kan bli** skadelidande **till följd av en olycka**. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den utgör ett betydande segment av skadeförsäkringsbranschen i unionen. Motorfordonsförsäkringen **har** också **en betydande inverkan på** den fria rörligheten för personer, varor och fordon **och därmed på den inre marknaden och Schengenområdet**. Det bör därför vara ett viktigt mål för unionens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.

(Om detta ändringsförslag antas bör ytterligare motsvarande ändringsförslag göras till skälen i denna ändringsakt.)

Motivering

Syftet med detta ändringsförslag är att korrigera ett förbiseende som uppstod när alla direktiv om motorfordonsförsäkring slogs samman 2009. Vissa artiklar innehåller begreppet "offer" (ej i den svenska versionen men "victim" i den engelska versionen) vilket endast har betraktats som direkta offer för en olycka, medan andra artiklar använder begreppet "skadelidande" (redan fallet i den svenska versionen) som har betraktats som både direkta och indirekta offer (såsom familjemedlemmar efter en dödsolycka). För att se till att alla potentiella anspråk omfattas bör termen skadelidande användas i hela texten. Det bör noteras att "offer" inte definieras, men att begreppet "skadelidande" definieras i artikel 1.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv

Skäl 2

Kommissionens förslag

2) Kommissionen har genomfört en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG¹⁵, bland annat i fråga om dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet med unionens politik inom andra områden. Slutsatsen av utvärderingen var att direktiv 2009/103/EG på det hela taget fungerar väl, och att det i de flesta avseenden inte finns något behov av ändringar. Emellertid identifierades fyra områden där riktade ändringar skulle vara lämpliga, nämligen ersättning till **skadelidande** i fall då ett försäkringsföretag är insolvent, ett minsta obligatoriskt belopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt nya försäkringsföretags användning av ett intyg om försäkringstagarens skadehistorik.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan

Ändringsförslag

(2) Kommissionen har genomfört en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG¹⁵, bland annat i fråga om dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet med unionens politik inom andra områden. Slutsatsen av utvärderingen var att direktiv 2009/103/EG på det hela taget fungerar väl, och att det i de flesta avseenden inte finns något behov av ändringar. Emellertid identifierades fyra områden där riktade ändringar skulle vara lämpliga, nämligen ersättning till **parter som lidit skada i olyckor** i fall då ett försäkringsföretag är insolvent, ett minsta obligatoriskt belopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt nya försäkringsföretags användning av ett intyg om försäkringstagarens skadehistorik. **För att bättre skydda skadelidande bör det, utöver för dessa fyra områden, införas nya bestämmelser om ansvar i händelse av en olycka med släp som dras av ett motordrivet fordon.**

¹⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

ansvarighet,(EUT L 263.7.10.2009, s.11).

(EUT L 263.7.10.2009, s.11).

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3a) Vissa fordon, såsom elcyklar och ståhjulingar, även kallade segway, är mindre till storleken och därför mindre benägna än andra fordon att vålla betydande skador på personer eller egendom. Det skulle vara oproportionellt och inte framtidssäkert att ta med dem i tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG, eftersom det skulle innebära en skyldighet att ha en dyr och alltför omfattande försäkring för dessa fordon. En sådan situation skulle också undergräva användningen av dessa fordon och motverka innovation, trots att det inte finns tillräckliga bevis för att dessa fordon skulle kunna orsaka olyckor som leder till skadelidande i samma omfattning som andra fordon såsom personbilar eller lastbilar. I enlighet med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna bör krav på unionsnivå omfatta de fordon som skulle kunna vålla betydande skador i en gränsöverskridande situation. Det är därför nödvändigt att begränsa tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG till de fordon för vilka unionen anser att det behöver finnas säkerhets- och skydds krav innan fordonen släpps ut på marknaden, dvs. fordon som omfattas av bestämmelser om EU-typgodkännande.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv
Skäl 3b (nytt)

(3b) Det är dock viktigt att medlemsstaterna får möjlighet att på nationell nivå besluta om en lämplig skyddsnivå för parter som skulle kunna skadas av andra fordon än de som omfattas av bestämmelser om EU-typgodkännande. Därför är det viktigt att medlemsstaterna får behålla eller införa nya tvingande bestämmelser om skydd för användare av dessa andra fordonstyper för att skydda potentiella skadelidande från en trafikolycka. Om en medlemsstat väljer att kräva sådant försäkringsskydd i form av en obligatorisk försäkring, bör den beakta sannolikheten för att ett fordon skulle kunna användas i en gränsöverskridande situation och behovet av att skydda potentiella skadelidande i en annan medlemsstat.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv Skäl 3c (nytt)

(3c) Det är också lämpligt att från tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG undanta fordon som uteslutande är avsedda för motorsport, eftersom dessa fordon i allmänhet omfattas av andra former av ansvarsförsäkring och inte omfattas av krav om obligatorisk motorfordonsförsäkring när de endast används för en tävling. Eftersom användningen av sådana fordon är begränsade till en kontrollerad bana eller ett kontrollerat utrymme är också sannolikheten för en olycka med orelaterade fordon eller personer begränsad. Det är dock viktigt att medlemsstaterna behåller eller inför nya tvingande bestämmelser för att omfatta

fordon som deltar i ett motorsportevenemang.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv
Skäl 3d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3d) I detta direktiv uppnås en lämplig avvägning mellan allmänintresset och de potentiella kostnaderna för offentliga myndigheter, försäkringsgivare och försäkringstagare, i syfte att säkerställa att de föreslagna åtgärderna är kostnadseffektiva.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv
Skäl 3e (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3e) Användning av ett fordon i trafik bör inbegripa användning av fordon i trafik på allmänna och privata vägar. Detta skulle kunna inbegripa alla uppfarter, parkeringsplatser eller andra motsvarande områden på privat mark som är tillgängliga för allmänheten. Användning av ett fordon i ett stängt område där allmänheten inte har tillträde bör inte betraktas utgöra användning av ett fordon i trafik. Dock bör medlemsstaterna, när ett fordon används i trafik vid någon som helst tidpunkt och därför omfattas av krav om obligatorisk försäkring, säkerställa att det fordonet omfattas av ett försäkringsavtal som under avtalsperioden inbegriper potentiella skadelidande, oavsett om fordonet används i trafik eller inte vid det tillfälle då olyckan inträffar, utom när fordonet används i ett motorsportevenemang. Medlemsstaterna

bör kunna begränsa försäkringsskydd utan anknytning till trafik om skydd inte rimligen kan förväntas, så som fallet är då en traktor är inblandad i en olycka när dess primära funktion vid det tillfället inte var att tjäna som ett transportmedel utan att i egenskap av maskin för utarbetande av arbete generera den drivkraft som krävs för att den ska fungera.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv
Skäl 3f (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3f) Användning av ett fordon i icke-trafikrelaterade situationer bör uteslutas från tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG. Vidare bör medlemsstaterna inte kräva försäkringsskydd för fordon som är permanent eller tillfälligt avregistrerade på grund av sin oförmåga att användas som transportmedel, därför att de exempelvis är på ett museum, genomgår reparation eller inte har använts under en längre tid av något annat skäl, såsom säsongsmässig användning.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4) Enligt gällande regelverk utför medlemsstaterna inga kontroller av trafikförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats

(4) Enligt gällande regelverk utför medlemsstaterna inga kontroller av trafikförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats

territorium. Ny teknik möjliggör **kontroller** utan att fordonen behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten **av** fordon och personer inskränks. Det är därför lämpligt att tillåta sådana kontroller av fordonsförsäkringar förutsatt att kontrollerna är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet **och** att de inte kräver att fordonet stannar.

territorium. Ny teknik, **såsom teknik för automatisk nummerplåtsavläsning**, möjliggör **diskreta försäkringskontroller** utan att fordonen behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten **för** fordon och personer inskränks. Det är därför lämpligt att tillåta sådana kontroller av fordonsförsäkringar förutsatt att kontrollerna är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet **som genomförs även med avseende på fordon som är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollerna**, att de inte kräver att fordonet stannar **och att de genomförs med full respekt för den berörda personens rättigheter, friheter och legitima intressen**.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) För att ett sådant system ska fungera måste det ske ett informationsutbyte mellan medlemsstaterna för att möjliggöra kontroll av försäkringsskydd för motorfordon även om ett fordon är registrerat i en annan medlemsstat. Detta informationsutbyte, på grundval av det befintliga Eucaris (det europeiska systemet för information om bilar och körkort), bör ske på ett icke-diskriminerande sätt, eftersom alla fordon bör kontrolleras på samma sätt. De ändringar som införs genom detta direktiv kommer att ha en begränsad inverkan på de offentliga förvaltningarna, eftersom ett sådant system redan finns och används för att hantera trafikförseelser.

Motivering

Eucaris, det nuvarande systemet för informationsutbyte bör användas för kontroll av försäkringsskydd.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv Skäl 4b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4b) Oförsäkrad körning, dvs. framförande av motorfordon utan den obligatoriska ansvarsförsäkringen, är ett växande problem inom unionen. Kostnaden för hela unionen för oförsäkrad körning har uppskattats till 870 miljoner EUR i ersättningskrav under 2011. Det bör betonas att oförsäkrad körning påverkar många olika parter negativt, däribland skadelidande vid trafikolyckor, försäkringsföretag, garantifonder och försäkringstagare.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) I enlighet med de principerna bör medlemsstaterna inte lagra uppgifter längre än den tid som krävs för att kontrollera om ett fordon har ett giltigt försäkringsskydd. När ett fordon anses vara försäkrat bör alla uppgifter som rör denna kontroll raderas. Om ett kontrollsystem inte kan avgöra om ett fordon är försäkrat, bör dessa uppgifter endast lagras i högst 30 dagar eller tills fordonets giltiga försäkringsskydd har påvisats, beroende på vilken period som är kortast. I fråga om de fordon som har konstaterats inte omfattas av ett giltigt försäkringsskydd är det rimligt att kräva att dessa uppgifter sparas till dess att alla eventuella administrativa eller rättsliga förfaranden har slutförts och fordonet

omfattas av en giltig försäkring.

Motivering

Skanning av fordonen kommer att göra det möjligt för regeringar att följa enskilda personers rörlighet. Detta kan utgöra ett intrång i deras integritet. Rätten till integritet bör endast överträdas när det finns legitima skäl. Ett sådant skäl skulle kunna vara när det upptäcks att ett fordon saknar nödvändig försäkring. För fordon som visat sig omfattas av motorfordonsförsäkring ("ingen träff"-fordon) bör dock denna registrering inte användas av något annat skäl och bör tas bort inom rimlig tid. Denna läsbarhetstid bör vara begränsad och ingå i lagstiftningen, i linje med annan EU-lagstiftning, t.ex. "e-Call-direktivet".

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv

Skäl 7

Kommissionens förslag

7) En förutsättning för att skyddet av **skadelidande vid** trafikolyckor ska vara verkningsfullt och effektivt är att de skadelidande alltid ersätts för personskador eller saksador, oavsett om den skyldiga partens försäkringsföretag är solvent eller ej. Medlemsstaterna bör därför inrätta eller utse ett organ som ger en initial ersättning till skadelidande som är stadigvarande bosatta inom deras territorium, varvid detta organ har rätt att kräva denna ersättning från det organ som inrättats eller utsetts i samma syfte i den medlemsstat där det försäkringsföretag som utfärdade försäkringen för den skyldiga partens fordon har sitt etableringsställe. För att undvika parallella ersättningskrav bör skadelidande vid trafikolyckor dock inte tillåtas att framföra ett ersättningsanspråk till det organet om de redan framfört sina ersättningsanspråk **för eller vidtagit rättsliga åtgärder med det berörda försäkringsföretaget** och om detta ersättningsanspråk fortfarande är under behandling **i väntan på åtgärd**.

Ändringsförslag

(7) En förutsättning för att skyddet av **parter som lidit skada till följd av** trafikolyckor ska vara verkningsfullt och effektivt är att de skadelidande alltid ersätts för **sina utgifter till följd av** personskador eller saksador, oavsett om den skyldiga partens försäkringsföretag är solvent eller ej. Medlemsstaterna bör därför inrätta eller utse ett organ som **utan några dröjsmål** ger en initial ersättning, **minst upp till de gränser för försäkringsskyldighet som avses i artikel 9.1 i direktiv 2009/103/EG eller de garantigränser som föreskrivs av medlemsstaten, om dessa är högre**, till skadelidande som är stadigvarande bosatta inom deras territorium, varvid detta organ har rätt att kräva denna ersättning från det organ som inrättats eller utsetts i samma syfte i den medlemsstat där det försäkringsföretag som utfärdade försäkringen för den skyldiga partens fordon har sitt etableringsställe. För att undvika parallella ersättningskrav bör skadelidande vid trafikolyckor dock inte tillåtas att framföra ett ersättningsanspråk till det organet om de redan framfört sina ersättningsanspråk och om detta ersättningsanspråk fortfarande är under behandling.

Motivering

En enskild person bör visserligen hindras från att lämna in flera olika anspråk om ersättning från olika skadeersättningsorgan, men det finns ingen anledning att förhindra dessa anspråk om de innebär att det insolventa företaget stäms. Det kan finnas många skäl till att en enskild person inleder en rättstvist med ett insolvent företag utöver vad som omfattas av minimitäckning för motorfordonsförsäkring. Samtidigt kan det ta många år innan ett slutligt beslut fattas i insolvensärenden. Därför bör en olycksdrabbad inte behöva vänta på att få ersättning. Medlemsstaterna får naturligtvis försöka återkräva detta ersättningsbelopp från ett eventuellt utslag från en rättslig prövning.

Ändringsförslag 14

Förslag till direktiv Skäl 8

Kommissionens förslag

8) Skadehistoriken för försäkringstagare som avser att ingå nya försäkringsavtal med försäkringsföretag bör enkelt kunna bestyrkas för att underlätta erkännandet av skadehistoriken när ett nytt försäkringsavtal ingås. För att förenkla verifieringen och bestyrkandet av intyg om skadehistorik är det viktigt att innehåll i och format på detta intyg är samma i alla medlemsstater. Vidare bör försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring inte diskriminera på grundval av nationalitet eller med den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare varit bosatt som enda skäl för särbehandling. För att göra det möjligt att verifiera hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik bör försäkringsföretag offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier.

Ändringsförslag

(8) Skadehistoriken för försäkringstagare som avser att ingå nya försäkringsavtal med försäkringsföretag bör enkelt kunna bestyrkas för att underlätta erkännandet av skadehistoriken när ett nytt försäkringsavtal ingås. För att förenkla verifieringen och bestyrkandet av intyg om skadehistorik är det viktigt att innehåll i och format på detta intyg är samma i alla medlemsstater. Vidare bör försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring inte diskriminera på grundval av nationalitet eller med den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare varit bosatt som enda skäl för särbehandling. ***Dessutom bör försäkringsföretagen betrakta ett intyg från en annan medlemsstat som likvärdigt med ett inhemskt intyg och tillämpa alla rabatter som är tillgängliga för en i övrigt identisk potentiell kund och de rabatter som krävs enligt en medlemsstats nationella lagstiftning. Medlemsstaterna bör ha frihet att anta nationell lagstiftning om system med "bonus-malus" eftersom sådana system är nationella till sin karaktär, utan gränsöverskridande inslag, och därför bör beslut om dessa system i enlighet med subsidiaritetsprincipen även***

fortsättningsvis fattas av medlemsstaterna. För att göra det möjligt att verifiera hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik bör försäkringsföretag offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier.

Motivering

Utöver att försäkringsföretagen inte bör diskriminera och överdebitera utländska medborgare eller hemvändande inhemska medborgare, bör de även behandla ett intyg från en annan medlemsstat som likvärdigt med ett inhemskt intyg och tillämpa alla rabatter som är tillgängliga för en i övrigt identisk potentiell kund och de rabatter som krävs enligt en medlemsstats nationella rätt. Det ska förbli en nationell behörighet för en medlemsstat att besluta om den vill anta nationell lagstiftning om "bonus-malus"-system. Sådana system är nationella utan gränsöverskridande inslag, förutom att de måste tillämpas på samma sätt för alla inom ett enskilt territorium.

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv
Skäl 9

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

9) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter avseende innehåll och form för intyg om skadehistorik. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁰.

utgår

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

Ändringsförslag 16

**Förslag till direktiv
Skäl 9a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(9a) I syfte att ge full verkan åt intyg om skadehistorik vid beräkning av premier bör medlemsstaterna uppmuntra försäkringsföretag att delta i öppna prisjämförelseverktyg.

Ändringsförslag 17

**Förslag till direktiv
Skäl 10**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

10) För att säkerställa att minimibeloppen fortsätter att ligga i linje med den ekonomiska verkligheten (och inte urholkas över tid) bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på **antagande av minimibelopp för försäkringstäckning för ansvarsförsäkring för motorfordon i syfte att återspegla utvecklingen i den ekonomiska verkligheten samt för att definiera** de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som ska gälla för de organ som inrättas för att ge ersättning, eller som har bemyndigats uppgiften att ge ersättning, enligt artikel 10a. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet **om bättre lagstiftning** av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med utarbetande av delegerade

(10) **Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt bör delegeras till kommissionen när det gäller upprättandet av innehållet i och formen på intyg om skadehistorik.** För att säkerställa att minimibeloppen **för försäkringsskydd i ansvarsförsäkring för motorfordon** fortsätter att ligga i linje med den ekonomiska verkligheten (och inte urholkas över tid) bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på **antagandet av dessa minimibelopp samt för det närmare fastställandet av** de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som ska gälla för de organ som inrättas för att ge ersättning, eller som har bemyndigats uppgiften att ge ersättning, enligt artikel 10a **i direktiv 2009/103/EG**. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 **om bättre lagstiftning 1a**. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet

akter.

alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med utarbetande av delegerade akter.

1^a EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

Ändringsförslag 18

Förslag till direktiv Skäl 11

Kommissionens förslag

11) Som ett led i utvärderingen av hur **detta** direktiv fungerar bör Europeiska kommissionen övervaka tillämpningen av direktivet, med beaktande av antalet skadelidande, utestående ersättningsbelopp till följd av förseningar orsakade av gränsöverskridande insolvensärenden, miniminivån för försäkringstäckning i medlemsstaterna, utestående ersättningsbelopp till följd av oförsäkrad körning över landsgränser samt antalet klagomål avseende intyg om skadehistorik.

Ändringsförslag

(11) Som ett led i utvärderingen av hur direktiv **2009/103/EG** fungerar bör Europeiska kommissionen övervaka tillämpningen av **det** direktivet, med beaktande av antalet skadelidande, utestående ersättningsbelopp till följd av förseningar orsakade av gränsöverskridande insolvensärenden, miniminivån för försäkringstäckning i medlemsstaterna, utestående ersättningsbelopp till följd av oförsäkrad körning över landsgränser samt antalet klagomål avseende intyg om skadehistorik. **Kommissionen bör också övervaka och granska direktiv 2009/103/EG mot bakgrund av den tekniska utvecklingen, däribland den ökade användningen av autonoma och halvautonoma fordon, för att säkerställa att det fortsätter att tjäna sitt syfte, nämligen att skydda potentiella skadelidande från olyckor som inbegriper motorfordon. Den bör också analysera ansvarsordningen för lätta fordon med hög hastighet och en möjlig unionsomfattande lösning för ett bonus-malus-system.**

Ändringsförslag 19

Förslag till direktiv

Skäl 12

Kommissionens förslag

12) Eftersom **målet med** detta direktiv – framför allt att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för alla **skadelidande vid trafikolyckor** inom unionen och att säkerställa **skyddet av skadelidande** i fall då det berörda försäkringsföretaget är insolvent – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan, på grund av åtgärdens verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Ändringsförslag

(12) Eftersom **målen för** detta direktiv – framför allt att säkerställa ett likvärdigt minimiskydd för alla **parter som lider skada till följd av trafikolyckor** inom unionen, att säkerställa **deras skydd** i fall då det berörda försäkringsföretaget är insolvent och att säkerställa **likabehandling i fråga om försäkringsgivares bestyrkande av intyg om skadehistorik för potentiella försäkringstagare som passerar unionens inre gränser** – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan, på grund av åtgärdens verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Ändringsförslag 20

Förslag till direktiv Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(13a) För att främja en enhetlig behandling av parter som lidit skada till följd av händelser där ett motorfordon använts som ett vapen för att begå ett våldsbrott eller en terroristhandling bör medlemsstaterna säkerställa att deras ersättningsansvariga organ som inrättats eller auktoriserats i enlighet med artikel 10 i direktiv 2009/103/EG, handlägger alla ersättningsanspråk som härrör från ett sådant brott eller en sådan handling.

Ändringsförslag 21

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led -1 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 22

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 1 – led 1a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

”1a. användning av ett fordon: all användning av ett fordon, **som normalt är avsett som transportmedel**, som överensstämmer med fordonets normala funktion, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.”.

”1a. användning av ett fordon: all användning **i trafik** av ett fordon som överensstämmer med fordonets normala funktion **som transportmedel vid tillfället för olyckan**, oavsett vilka egenskaper fordonet har och oavsett i vilken terräng fordonet används och huruvida det står stilla eller befinner sig i rörelse.”.

Ändringsförslag 23

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 1a (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 2 – styckena 1a och 1b (nya)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a) I artikel 2 ska följande stycken införas:

”Detta direktiv ska endast tillämpas på fordon som omfattas av förordning (EU) 2018/858*, förordning (EU) nr 167/2013 eller förordning (EU) nr 168/2013***.**

Detta direktiv ska inte tillämpas på fordon

som uteslutande är avsedda att användas inom ramen för deltagande i en tävlingsorienterad idrottsverksamhet eller inom relaterad idrottsverksamhet inom ett stängt område.

** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).*

*** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).*

**** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).*

Motivering

While the inclusion of non-type approved vehicles might increase insurance coverage, it will also dissuade the uptake of alternative vehicles, like e-bikes, which are better for the environment. Moreover, most non-type approved vehicles are small in size and therefore the chance of significant damage to persons or property is limited. Other forms of liability insurance than Motor Insurance should cover these non-type approved vehicles. Motor Sports are generally covered by other forms of insurance. The addition of MID requirements would only add an additional cost. Insurance companies might also shift the risks of sporting events into the premiums of normal vehicle users. This would have a negative effect on consumers, while bring limited benefits in terms of potential accident victims. The exclusion should not prevent from individuality requiring equivalent insurance coverage at Member State level.

Ändringsförslag 24

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 1b (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 3 – stycke 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1b) I artikel 3 ska följande stycke införas:

”Medlemsstaterna ska, när det krävs att ett fordon ska ha en försäkring enligt första stycket, säkerställa att försäkringen också är giltig och omfattar skadelidande vid olyckor som sker

a) när fordonet är i trafik och inte används i överensstämmelse med sin primära funktion, och

b) när fordonet inte används i trafik.

Medlemsstaterna får anta begränsningar av försäkringsskyddet för användning utöver fordonets användning i trafik enligt vad som avses i femte stycket b. Denna bestämmelse ska användas som ett undantag och endast om det är nödvändigt, när medlemsstaterna anser att ett sådant skydd skulle vara mer långtgående än vad som rimligen kan förväntas av en motorfordonsförsäkring. Denna bestämmelse får aldrig användas för att kringgå principerna och bestämmelserna i detta direktiv.”

Ändringsförslag 25

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 2
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 4 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

De får dock utföra sådana kontroller av försäkring förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, **att de respekterar den berörda personens rättigheter, friheter och**

legitima intressen, och

Ändringsförslag 26

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 4 – punkt 1 – stycke 2 – led b

Kommissionens förslag

b) utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet och inte kräver att fordonet stannar.

Ändringsförslag

b) utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet ***som genomförs även med avseende på fordon som normalt är hemmahörande i den medlemsstat som genomför kontrollen,*** och inte kräver att fordonet stannar.

Ändringsförslag 27

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 4 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. För att genomföra kontroller av försäkringar, enligt vad som avses i första stycket, ska medlemsstaten ge övriga medlemsstater tillgång till följande nationella fordonsregistreringsuppgifter, med befogenhet att utföra sökningar baserade på dessa uppgifter:

a) Uppgifter om huruvida ett fordon omfattas av en obligatorisk försäkring.

b) Uppgifter om fordonsägaren eller fordonsinnehavaren som är relevanta för deras försäkring mot skadeståndsansvar enligt artikel 3.

Tillgång till dessa uppgifter ska beviljas genom medlemsstatens nationella kontaktställe som utsetts i enlighet med artikel 4.2 i direktiv (EU) 2015/413*.

** Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).*

Ändringsförslag 28

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 4 – punkt 1b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1b. När en sökning utförs i form av en utgående förfrågan ska det nationella kontaktstället i den medlemsstat som utför en försäkringskontroll använda det fullständiga registreringsnumret. Dessa sökningar ska göras i överensstämmelse med de förfaranden som fastställs i kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF*. Den medlemsstat som utför en försäkringskontroll ska använda de uppgifter som erhållits för att fastställa om ett fordon omfattas av en giltig obligatorisk försäkring som omfattas av artikel 3 i detta direktiv.

* Rådets beslut 2008/616/RIF av den 23 juni 2008 om genomförande av beslut 2008/615/RIF om ett fördjupat gränsöverskridande samarbete, särskilt för bekämpning av terrorism och gränsöverskridande brottslighet (EUT L 210, 6.8.2008, s. 12).

Motivering

Utbytet av uppgifter om försäkringar är nödvändigt för att uppnå det huvudsakliga målet med direktivet, däribland att underlätta den fria rörligheten för fordon mellan medlemsstaterna och att avlägsna hinder för en korrekt fungerande och integrerad marknad för motorfordonsförsäkringar. Dessutom bör vi använda det befintliga systemet Eucaris, som fastställs i rådets beslut 2008/616/RIF, för att säkerställa att detta informationsutbyte faktiskt kan äga rum.

Ändringsförslag 29

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 4 – punkt 1c (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1c. Medlemsstaterna ska säkerställa säkerheten för och skyddet av de överförda uppgifterna, i så stor utsträckning som möjligt med hjälp av befintlig programvara, såsom den som avses i artikel 15 i beslut 2008/616/RIF, och ändrade versioner av denna programvara, i överensstämmelse med kapitel 3 i bilagan till beslut 2008/616/RIF. De ändrade versionerna av programvaran ska möjliggöra informationsutbyte både online i realtid och via batchöverföring, där det senare alternativet möjliggör ett utbyte av flera förfrågningar eller svar i ett enda meddelande.

Motivering

Utbytet av uppgifter om försäkringar är nödvändigt för att uppnå det huvudsakliga målet med direktivet, däribland att underlätta den fria rörligheten för fordon mellan medlemsstaterna och att avlägsna hinder för en korrekt fungerande och integrerad marknad för motorfordonsförsäkringar. Dessutom bör vi använda det befintliga systemet Eucaris, som fastställs i rådets beslut 2008/616/RIF, för att säkerställa att detta informationsutbyte faktiskt kan äga rum.

Ändringsförslag 30

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 2

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 4 – punkt 2 – styckena 1a, 1b och 1c (nya)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaternas lagstiftning ska framför allt ange det exakta syftet, hänvisa till relevant rättslig grund,

efterleva relevanta säkerhetskrav och respektera principerna om nödvändighet, proportionalitet och ändamålsbegränsning, och ska fastställa en proportionell lagringstid för uppgifter.

De personuppgifter som behandlas enligt denna artikel ska inte bevaras längre än vad som är nödvändigt för att hantera en försäkringskontroll. Uppgifterna ska fullständigt raderas så snart de inte längre behövs för detta ändamål. Om en försäkringskontroll visar att ett fordon omfattas av en obligatorisk försäkring som omfattas av artikel 3, ska den registeransvarige omedelbart radera dessa uppgifter. Om det vid en kontroll inte går att avgöra huruvida ett fordon omfattas av en obligatorisk försäkring som omfattas av artikel 3, ska uppgifterna bevaras under en proportionell tidsperiod på högst 30 dagar eller under den tid som krävs för att fastställa försäkringsskyddet som befintligt, beroende på vilken period som är kortast.

Om en medlemsstat fastställer att ett fordon färdas utan obligatorisk försäkring enligt artikel 3, får den tillämpa de påföljder som fastställs i enlighet med artikel 27.

Motivering

Skanning av fordonen kommer att göra det möjligt för regeringar att följa enskilda personers rörlighet. Detta kan utgöra ett intrång i deras integritet. Rätten till integritet bör endast överträdas när det finns legitima skäl. Ett sådant skäl skulle kunna vara när det upptäcks att ett fordon saknar nödvändig försäkring. För fordon som visat sig omfattas av motorfordonsförsäkring ("ingen träff"-fordon) bör dock denna registrering inte användas av något annat skäl och bör tas bort inom rimlig tid. Denna läsbarhetstid bör vara begränsad och fastställas i lagstiftningen, i linje med annan EU-lagstiftning, t.ex. "e-Call-direktivet".

Ändringsförslag 31

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 9 – punkt 1 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 32

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 9 – punkt 1 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

b) 1 220 000 EUR per **ersättningsanspråk**, oavsett antalet skadelidande.

Ändringsförslag

b) 1 220 000 EUR per **olycka**, oavsett antalet skadelidande.

Motivering

För att undvika felaktigt införlivande bör termen ”per ersättningsanspråk”, som har olika betydelser när den översätts, ersättas med ”per olycka”, vilket kommer att leda till en mer gemensam förståelse.

Ändringsförslag 33

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 3a (nytt)

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 10 – punkt 1 – stycke 1

Nuvarande lydelse

Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska **försäkringen** ska ersätta, för saksador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 inte tecknats.

Ändringsförslag

3a) I artikel 10.1 ska det första stycket ersättas med följande:

”Varje medlemsstat ska inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska **försäkring som avses i artikel 9.1** ska ersätta **eller de garantigränser som medlemsstaten föreskriver, om dessa är högre**, för saksador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i artikel 3 inte tecknats, **även med**

avseende på olyckor där ett motorfordon används som ett vapen för att begå ett våldsbrott eller en terroristhandling.”.

Motivering

Detta ändringsförslag är nödvändigt, eftersom det är direkt kopplat till bestämmelserna i artikel 10a om skydd av skadelidande i händelse av att ett försäkringsföretag blir insolvent eller underlåter att samarbeta.

Ändringsförslag 34

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 4

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 10a

Kommissionens förslag

”Artikel 10a

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

Ändringsförslag

”Artikel 10a

Skydd av skadelidande i händelse av att ett försäkringsföretag blir insolvent

-1. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att skadelidande får rätt skadeståndsansättning, minst upp till de gränser för försäkringsskyldighet som avses i artikel 9.1 eller de garantigränser som medlemsstaten föreskriver, om dessa är högre, för personskador eller saksador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag i följande situationer:

a) Försäkringsföretaget är försatt i konkurs, eller

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

1. ***Medlemsstaterna*** ska inrätta eller bemyndiga ett organ för att ersätta skadelidande som är stadigvarande bosatta inom deras territorium, ***minst upp till de gränser för försäkringsskyldighet*** som

1. ***Varje medlemsstat*** ska inrätta eller bemyndiga ett organ för att ersätta skadelidande som är stadigvarande bosatta inom deras territorium, ***i de situationer*** som avses i ***punkt -1.***

avses i *artikel 9.1 för personskador eller sakskador som orsakats av ett fordon som försäkrats av ett försäkringsföretag i en eller flera av följande situationer:*

- a) Försäkringsföretaget är försatt i konkurs.*
- b) Försäkringsföretaget är föremål för ett likvidationsförfarande enligt definitionen i artikel 268 d i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG***.*
- c) Försäkringsföretaget eller dess skaderegleringsrepresentant har inte lämnat ett motiverat svar på vad som anförts i ersättningsanspråket inom tre månader från dagen då den skadelidande framfört sitt anspråk till försäkringsföretaget.*

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

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

3. Den skadelidande får ansöka om ersättning direkt till det organ som avses i punkt 1. Det organet ska, på grundval av de uppgifter som den på begäran fått av den skadelidande, ge den skadelidande ett motiverat svar om utbetalningen av eventuell ersättning, inom tre månader från den dag då den skadelidande ansöker om ersättning.

Om ersättning ska utbetalas ska det organ som avses i punkt 1 inom tre månader från det att det avger sitt svar, betala full ersättning till den skadelidande eller, när ersättningen sker i form av överenskomna periodiska utbetalningar, inleda dessa utbetalningar.

Om en skadelidande har lämnat ett anspråk till ett försäkringsföretag – eller dess skaderegleringsrepresentant – som före eller under skadeståndsärendet

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

5. Punkterna 1–4 påverkar inte

- a) medlemsstaternas rätt att betrakta ersättning som betalats av det organ som avses i punkt 1 som subsidiär eller ej,
- b) medlemsstaternas rätt att införa regler om skadereglering mellan
 - i) det organ som avses i punkt 1,
 - ii) den person eller de personer som bär ansvaret för olyckan,
 - iii) andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som är skyldiga att ersätta den skadelidande.

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

7. *Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med förfarandet* som avses i *artikel 28b* för att

drabbades av de situationer som beskrivs i punkt -1 och den skadelidande ännu inte har fått ett motiverat svar från det försäkringsföretaget eller dess skaderegleringsrepresentant, ska den skadelidande på nytt kunna lämna in sitt ersättningsanspråk till det organ som avses i punkt 1.

4. Om *försäkringsföretaget erhöll auktorisation i enlighet med artikel 14 i direktiv 2009/138/EG* i en annan medlemsstat än den medlemsstat där det *organ* som avses i punkt 1 är *behörigt*, ska det *organet* ha rätt att ersättas för det belopp som betalats i form av ersättning från det organ som avses i punkt 1 i den medlemsstat där försäkringsföretaget *erhöll auktorisationen*.

5. Punkterna -1–4 påverkar inte

- a) medlemsstaternas rätt att betrakta ersättning som betalats av det organ som avses i punkt 1 som subsidiär eller ej,
- b) medlemsstaternas rätt att införa regler om skadereglering mellan
 - i) det organ som avses i punkt 1,
 - ii) den person eller de personer som bär ansvaret för olyckan,
 - iii) andra försäkringsföretag eller socialförsäkringsorgan som är skyldiga att ersätta den skadelidande.

6. Medlemsstaterna får inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning *anger en sänkning eller* andra krav än de som anges i detta direktiv. *Medlemsstaterna får framför allt inte tillåta att det organ som avses i punkt 1 som villkor för betalning av ersättning ställer som krav* att den skadelidande ska kunna visa att den som är ansvarig *eller försäkringsföretaget* inte har förmåga eller vägrar att betala.

7. *Denna artikel får verkan*

fastställa de förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som inrättats eller bemyndigats enligt artikel 10a har i fråga om ersättning.”.

a) efter det att ett avtal ingåtts mellan alla de organ som avses i punkt 1 och som har inrättats eller bemyndigats av medlemsstaterna i fråga om deras uppgifter, skyldigheter och ersättningsförfaranden,

b) från och med ett datum som kommissionen fastställer så snart som den i nära samarbete med medlemsstaterna har förvissat sig om att ett det avtal som avses i led (a) har ingåtts.”.

7a. Skadelidande som avses i artikel 20.1 får, i de situationer som avses i punkt -1, ansöka om ersättning från det skadeersättningsorgan som avses i artikel 24 i den medlemsstat där de är bosatta.

7b. Den skadelidande får ansöka om ersättning direkt till skadeersättningsorganet, som, på grundval av uppgifter som på dess begäran lämnats av den skadelidande, ska ge den skadelidande ett motiverat svar inom tre månader från det datum då den skadelidande ansöker om ersättning.

Vid mottagandet av anspråket ska skadeersättningsorganet informera följande personer eller organ om att det har mottagit ett anspråk från den skadelidande:

a) Försäkringsföretaget som är föremål för konkurs- eller likvidationsförfarande.

b) Den förvaltare som utsetts för det försäkringsföretaget, enligt definitionen i artikel 268 f i direktiv 2009/138/EG.

c) Skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan inträffade.

d) Skadeersättningsorganet i den medlemsstat där försäkringsföretaget erhöll auktorisation i enlighet med artikel 14 i direktiv 2009/138/EG ifall det rör sig om en annan medlemsstat än den

medlemsstat där olyckan inträffade.

7c. Skadeersättningsorganet i den medlemsstat där olyckan inträffade ska, efter att ha mottagit den information som avses i punkt 7b, meddela skadeersättningsorganet i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat huruvida ersättningen från det organ som avses i punkt 1 är att betrakta som subsidiär eller ej.

Skadeersättningsorganet i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat ska beakta den informationen vid beviljandet av ersättning.

7d. Det skadeersättningsorgan som har betalat ut ersättning till den skadelidande i den medlemsstat där denne är bosatt ska ha rätt att av skadeersättningsorganet i den medlemsstat där försäkringsföretaget erhöll sin auktorisation i enlighet med artikel 14 i direktiv 2009/138/EG, kräva ersättning för det belopp som har betalats ut som ersättning.

7e. Det sistnämnda organet ska överta den skadelidandes rättigheter gentemot det organ som avses i punkt 1 och som är etablerat i den medlemsstat där försäkringsföretaget erhöll sin auktorisation i enlighet med artikel 14 i direktiv 2009/138/EG, förutsatt att skadeersättningsorganet i den skadelidandes bosättningsmedlemsstat gav ersättning för personskador eller saksador.

Varje medlemsstat är skyldig att erkänna detta övertagande av rättigheter i enlighet med vad som har fastställts i någon annan medlemsstat.

7f. Det avtal mellan skadeersättningsorgan som avses i artikel 24.3 ska innehålla bestämmelser om ersättningsorganens uppgifter, skyldigheter och förfaranden för ersättning enligt denna artikel.

7g. Om det avtal som avses i punkt 7 a inte föreligger eller om det inte har gjorts någon ändring av avtalet enligt punkt 7f

senast [två år efter detta ändringsdirektiv ikraftträdande] ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 28b förfarandemässiga uppgifter och skyldigheter som de organ som inrättats eller bemyndigats i enlighet med denna artikel i fråga om ersättning eller ändring av avtalet enligt artikel 24.3 eller båda delar, om det är nödvändigt.

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

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

Ändringsförslag 35

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 4a (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 15

Nuvarande lydelse

Artikel 15

Fordon som avsänds från en medlemsstat till en annan

1. Med avvikelse från artikel 2 d andra strecksatsen i direktiv 88/357/EEG ska, när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara **införselmedlemsstaten** omedelbart efter att köparen accepterar mottagandet av fordonet, för en period av 30 dagar, **trots att** fordonet inte är formellt

Ändringsförslag

4a) Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Fordon som avsänds från en medlemsstat till en annan

1. Med avvikelse från artikel 13.13 b i **Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/138/EG*** ska, när ett fordon avsänds från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara **registreringsmedlemsstaten eller**, omedelbart efter att köparen accepterar mottagandet av fordonet, **införselmedlemsstaten**, för en period av 30

registrerat i införselmedlemsstaten.

2. **Om fordonet är inblandat i en olycka under den tidsperiod som nämns i punkt 1 och inte är försäkrat, ska det organ i införselmedlemsstaten som avses i artikel 10.1 vara ersättningsskyldigt i enlighet med artikel 9.**

dagar, **även om** fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten.

2. **Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att försäkringsföretag meddelar informationscentrumet i den medlemsstat där fordonet är registrerat att de har utfärdat en försäkring för användning av fordonet i fråga.**

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

Motivering

Article 15 on dispatched vehicles was created in order to make it easier for a consumer to buy a vehicle from another Member State without having to seek an insurer from that other Member State. In practice, it does not currently work. Despite this, to delete it would only cancel past attempts to solve this problem without offering a solution. This amendment seeks to address this by giving more options to the consumer, by allowing them to seek insurance either in their home Member State or in the Member State of sale of the vehicle. They will be able to find a solution which works for them for the limited period of time it takes to move the vehicle from one Member State to the Member State of residence of the owner of the vehicle.

Ändringsförslag 36

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – 4b (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 15a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4b) Följande artikel ska införas:

"Artikel 15a

Ansvar i händelse av olycka med släpvagn som dras av ett motordrivet fordon.

I händelse av en olycka som orsakas av en fordonsgrupp som består av en släpvagn som dras av ett motordrivet fordon ska den skadelidande få ersättning av det företag som försäkrat släpfordonet om

- separat ansvarsförsäkring tecknats och
- släpvagnen kan identifieras, men det motorfordon som drar den inte kan identifieras.

Det företag som ersätter den skadelidande i detta fall ska vända sig till det företag som försäkrat dragfordonet om detta föreskrivs enligt nationell rätt. ”

Motivering

The recognition of a license plate can be an issue in accident with a truck or vehicle with a trailer, where the license plate of the main vehicle is not clearly visible from behind. This can lead to situations where it is impossible to identify the driver. For commercial transport, it is also often the case that the powered vehicle is of a different ownership, and sometimes national registration, than the trailer that is being towed and is subject to individual, unrelated, insurance policies. Therefore, in case of accidents involving a motorized towing vehicle and a trailer and the motorized towing vehicle and the trailer have distinct insurers, the insurer of the trailer should compensate injured parties if the towing vehicle cannot be identified. Nevertheless, the insurer of the trailer has recourse against the insurer of the towing vehicle. This change should bring better protection to injured parties.

Ändringsförslag 37

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5 – led b

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 16 – stycke 3

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag

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

Ändringsförslag 38

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5 – led b
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 16 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna ska se till att när ett försäkringsföretag tar hänsyn till intyg om skadehistorik vid fastställande av premier ska det även beakta intyg om skadehistorik som utfärdats av försäkringsföretag som är etablerade i andra medlemsstater såsom likvärdiga dem som utfärdats av ett försäkringsföretag inom samma medlemsstat och ska, i enlighet med nationell rätt, tillämpa alla eventuella lagstadgade krav avseende premiebehandling.

Motivering

Utöver att försäkringsföretagen inte bör diskriminera och överdebitera utländska medborgare eller hemvändande inhemska medborgare, bör de även behandla ett intyg från en annan medlemsstat som likvärdigt med ett inhemskt intyg och tillämpa alla rabatter som är tillgängliga för en i övrigt identisk potentiell kund och de rabatter som krävs enligt en medlemsstats nationella rätt. Det ska förbli en nationell behörighet för en medlemsstat att besluta om den vill anta nationell lagstiftning om "bonus-malus"-system. Sådana system är nationella utan gränsöverskridande inslag, förutom att de måste tillämpas på samma sätt för alla inom ett enskilt territorium.

Ändringsförslag 39

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5 – led b
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 16 – stycke 4

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

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

Utan att det påverkar försäkringsföretagens prissättningsstrategier ska ***medlemsstaterna*** säkerställa att försäkringsföretag offentliggör sin policy när det gäller deras användning av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier.

Ändringsförslag 40

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5 – led b
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 16 – stycke 5

Kommissionens förslag

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

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

Ändringsförslag 41

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5 – led b
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 16 – stycke 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Kommissionen ska ges befogenhet att anta **delegerade akter** i enlighet med artikel 28b för att **fastställa** innehåll och form på det intyg om skadehistorik som avses i andra stycket. Intyget ska **åtminstone** innehålla uppgifter om följande:

- a) Identiteten på försäkringsföretaget som utfärdar intyget om skadehistorik.
- b) Försäkringstagarens identitet, **inbegripet födelsedatum, kontaktadress och, i tillämpliga fall, körkortsnummer och datum för utfärdande av körkortet.**
- c) Det försäkrade fordonet **och dess fordonsidentifieringsnummer.**
- d) **Fordonsförsäkringens första och sista giltighetsdag.**
- e) Antalet skadeståndskrav från tredje man under den period som intyget om skadehistorik omfattar **och i vilka försäkringstagaren var ansvarig, inbegripet det datum då varje krav gjorts och typen av krav, i fråga om skada på egendom eller personskada, och om kravet för närvarande är pågående eller avslutat.”.**

Kommissionen ska samråda med alla berörda parter innan den antar dessa delegerade akter och ska sträva efter att nå en ömsesidig överenskommelse mellan berörda parter när det gäller innehållet i och formatet för intyget om skadehistorik.

Motivering

Intyg är användbara endast om de är ändamålsenliga och innehåller information som är relevant för att fastställa en enskild försäkringstagares risknivå. För att förstå vad som är relevant bör kommissionen samråda med berörda parter innan en genomförandeakt antas.

Ändringsförslag 42

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5a (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 16a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5a) Följande artikel ska införas:

”Artikel 16a

Verktyg för prisjämförelse

- 1. Medlemsstaterna ska se till att konsumenterna har kostnadsfri tillgång till minst ett oberoende jämförelseverktyg som gör det möjligt att jämföra och utvärdera allmänna priser och taxor mellan leverantörer av den obligatoriska försäkring som omfattas av artikel 3, på grundval av information från konsumenterna.**
- 2. Leverantörer av obligatorisk försäkring ska förse de behöriga myndigheterna med all information som krävs för ett sådant verktyg och ska se till att denna information är så korrekt och uppdaterad som behövs för att säkerställa denna noggrannhet. Ett sådant verktyg kan också omfatta ytterligare motorförsäkringsmöjligheter utöver den obligatoriska försäkringen enligt artikel 3.**
- 3. Jämförelseverktyget ska**
 - a) vara operativt fristående från**

tjänsteleverantörerna, och därigenom säkerställa att alla tjänsteleverantörer behandlas på samma sätt i sökresultaten,

b) tydligt informera om jämförelseverktygets ägare och operatörer,

c) ange tydliga och objektiva kriterier som grund för jämförelserna,

d) använda klart och otvetydigt språk,

e) erbjuda korrekt och aktuell information samt ange tidpunkten för den senaste uppdateringen,

f) vara öppet för varje leverantör av obligatorisk försäkring genom att göra den relevanta informationen tillgänglig och inbegripa ett brett urval av erbjudanden som täcker en betydande del av marknaden, samt – om den information som visas inte ger en fullständig översikt över marknaden – tydligt ange detta innan resultaten visas,

g) erbjuda effektiva rutiner för rapportering av felaktig information,

h) innehålla ett intyg om att priserna är baserade på de uppgifter som lämnats och inte är bindande för försäkringsföretagen.

4. Jämförelseverktyg som uppfyller kraven i punkt 3 a–h ska på begäran av den som tillhandahåller verktyget certifieras av behöriga myndigheter.

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 28b, som kompletterar detta direktiv genom att fastställa formen och funktionssättet för ett sådant jämförelseverktyg och de kategorier av information som ska tillhandahållas av försäkringsgivare mot bakgrund av försäkringsavtals individualiserade natur.

6. Utan att det påverkar tillämpningen av annan unionslagstiftning och i enlighet med artikel 27 får medlemsstaterna föreskriva påföljder,

däribland böter, för operatörer av jämförelseverktyg som vilseleder konsumenter eller inte tydligt redovisar sitt ägande och om de får ersättning från någon försäkringsgivare.”.

Motivering

På samma sätt som i de flesta andra finanssektorer söker konsumenterna allt mer på nätet efter motorfordonsförsäkringar. Detta har lett till uppkomsten av många jämförelsewebbplatser, som kanske är eller kanske inte är balanserade eller vilseledande för konsumenterna. I enlighet med annan EU-lagstiftning bör varje medlemsstat sträva efter att ha minst en webbplats som gör det möjligt att jämföra erbjudanden. Medlemsstaterna bör också kunna besluta om påföljder för webbplatser om de inte är tydliga när det gäller ägande och ersättning från försäkringsbolag.

Ändringsförslag 43

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5b (nytt)

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 18a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5b) Följande artikel ska införas:

”Artikel 18a

Tillgång till olycksrapporter

Medlemsstaterna ska säkerställa rätten för den skadelidande att snarast erhålla en kopia av olycksrapporten från de behöriga myndigheterna. I enlighet med nationell rätt ska en medlemsstat som är förhindrad att omedelbart offentliggöra den fullständiga olycksrapporten förse den skadelidande med en redigerad version till dess att den fullständiga versionen blir tillgänglig. Eventuella redigeringar av texten bör vara begränsade till vad som är absolut nödvändigt och som krävs för att uppfylla unionslagstiftningen eller den nationella lagstiftningen.”.

Motivering

Efter en olycka är det viktigt att en skadelidande har tillgång till polisens olycksrapport. Detta är inte alltid fallet idag och denna fråga har inte lösts i den nuvarande artikel 26. Det bör därför klargöras att en olycksrapport, även en redigerad version, bör göras tillgänglig så snart som möjligt, för att en skadelidande ska kunna söka ersättning.

Ändringsförslag 44

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5c (nytt) – led a (nytt)

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 23 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5c) Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

”1a. Medlemsstaterna ska se till att försäkringsföretag är skyldiga att tillhandahålla alla nödvändiga uppgifter som krävs för det register som avses i punkt 1 a, däribland alla de registreringsnummer som omfattas av en försäkring som utfärdats av ett visst företag. Medlemsstaterna ska också kräva att försäkringsföretag informerar informationscentrumet när en försäkring blir ogiltig före den dag då försäkringen upphör att gälla eller på annat sätt inte längre omfattar ett registrerat fordonsnummer.”

Motivering

Under Article 23, there is an existing requirement that Member States keep a record of all registered vehicles and the insurance policy covering those vehicles. Insurance companies are not however required to declare this information to the information centres. While this information may be available via other government authorities (e.g. Departments of Motor vehicle registration), this may not be the case. More importantly, there is no requirement to declare when a policy insurance is no longer valid for a registered vehicle. There is no evidence that vehicles owners systematically inform authorities when their insurances lapse. Therefore, insurance companies should inform this information directly to Member States and to the national information centre.

Ändringsförslag 45

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5c (nytt) – led b (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 23 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

- b) Följande artikel ska införas:**
”5a. Medlemsstaterna ska se till att det register som avses i punkt 1 a upprätthålls och uppdateras och att registret är fullständigt integrerat i fordonsregister och är tillgängligt för de nationella kontaktpunkterna enligt direktiv (EU) 2015/413.”.

Motivering

Kontroll av försäkring är bara möjlig om uppgifter om fordonsregistrering och försäkringsinformation är tillgängliga för myndigheter som kontrollerar fordon. Denna databas finns redan i artikel 21, men det finns inget krav på att underhålla databasen eller att ge tillgång till de registeransvariga för fordonsregistret. Detta ändringsförslag behandlar denna fråga.

Ändringsförslag 46

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5c (nytt) – led c (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 23 – punkt 6

Nuvarande lydelse

Ändringsförslag

6. De personuppgifter som framkommer till följd av punkterna 1–5 ska behandlas i enlighet med **sådana nationella bestämmelser som antagits enligt direktiv 95/46/EG.**

- c) Punkt 6 ska ersättas med följande:**
”6. De personuppgifter som framkommer till följd av punkterna 1–5a ska behandlas i enlighet med **förordning (EU) 2016/679.**”.

Motivering

Sedan antagandet av 2009 års översyn av detektorn för multipla identiteter har den allmänna dataskyddsförordningen ersatt dataskyddsdirektivet och därför bör hänvisningen korrigeras.

Ändringsförslag 47

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 5d (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 26a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5d) Följande artikel ska införas som artikel 26a:

”Artikel 26a

Skadeersättningsorgan

- 1. Medlemsstaterna ska sträva efter att säkerställa att de skadeersättningsorgan som avses i artiklarna 10, 10a och 24 förvaltas som en enskild förvaltningsenhet som täcker alla funktioner hos de olika skadeersättningsorgan som omfattas av detta direktiv.**
- 2. Om en medlemsstat inte förvaltar dessa organ som en enskild förvaltningsenhet ska den underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om detta samt om skälen för sitt beslut.”**

Motivering

För att förenkla och göra det så enkelt som möjligt för förvaltningar, försäkringsföretag och skadelidande att söka ersättning bör medlemsstaterna uppmuntras att inrätta ett enskilt organ som täcker alla funktioner hos de olika skadeersättningsorgan som ingår i detta direktiv. Medlemsstaterna bör fritt kunna välja annat, men de bör underrätta kommissionen om de grundläggande skälen till varför de anser att detta är nödvändigt.

Ändringsförslag 48

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5e (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 26b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5e) Följande artikel ska införas:

”Artikel 26b

Preskriptionstid

- 1. Medlemsstaterna ska se till att en preskriptionstid på minst fyra år tillämpas**

på en skadeståndstalan enligt artiklarna 19 och 20.2 för personskada och skada på egendom till följd av en gränsöverskridande trafikolycka. Preskriptionstiden ska börja löpa den dag då sökanden blev, eller hade rimliga skäl att bli, medveten om omfattningen av skadan eller förlusten, dess orsak samt identiteten på den skadeståndsskyldiga personen och det försäkringsföretag som tillhandahåller den personens ansvarsförsäkring eller den skaderegleringsrepresentant eller det skadeersättningsorgan som har ansvaret för att ge ersättning och mot vilken anspråket ska ställas.

2. Om den nationella lag som är tillämplig på anspråket föreskriver en preskriptionstid som är längre än fyra år ska medlemsstaterna se till att denna längre preskriptionstid tillämpas.

3. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med uppdaterad information om nationella preskriptionsregler för skador orsakade av trafikolyckor. Kommissionen ska offentliggöra och tillgängliggöra en sammanfattning av den information som erhållits från medlemsstaterna på unionens alla officiella språk.”.

Ändringsförslag 49

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5f (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 26c (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5f) Följande artikel ska införas:

”Artikel 26c

**Tillfälligt upphävande av
preskriptionstiden**

1. Medlemsstaterna ska se till att den preskriptionstid som föreskrivs i artikel

26a ska upphöra att löpa från det att sökanden inger sitt anspråk till

a) försäkringsföretaget för den person som har orsakat olyckan eller dess skaderegleringsrepresentant enligt artiklarna 21 och 22, eller

b) det skadeersättningsorgan som föreskrivs i artiklarna 24 och 25 och fram till det att svaranden förkastar anspråket.

2. Om den återstående delen av preskriptionstiden, när denna åter börjar löpa, är mindre än sex månader ska medlemsstaterna se till att sökanden beviljas en minimiperiod på ytterligare sex månader för att väcka talan i domstol.

3. Om en tidsfrist löper ut en lördag, söndag eller på en allmän helgdag ska medlemsstaterna se till att den förlängs till utgången av närmast följande arbetsdag.”

Ändringsförslag 50

**Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5g (nytt)
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 26d (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

5g) Följande artikel ska införas:

”Artikel 26d

Beräkning av tidsfrister

Medlemsstaterna ska beräkna varje tidsfrist som föreskrivs genom detta direktiv enligt följande:

a) Beräkningen ska börja dagen efter den dag då den relevanta händelsen inträffade.

b) Om tidsfristen uttrycks i år ska den löpa ut det aktuella efterföljande året, den månad vars namn och det datum vars nummer motsvarar den månad och det datum då händelsen inträffade. Om den

berörda efterföljande månaden inte har något motsvarande datum ska tidsfristen löpa ut den sista dagen i denna månad.

c) Frister ska löpa även under rättsferier.”.

Ändringsförslag 51

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 28a

Kommissionens förslag

”Artikel 28a

Kommittéförfarande

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

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Ändringsförslag 52

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 28b – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.2 och 10a.7 ska ges till kommissionen på obestämd tid från och med den dag som anges i artikel 30.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 9.2 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den ... [den dag då detta ändringsdirektiv träder i kraft]. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10a.7g, artikel 16 femte stycket och artikel 16a.5 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [den

dag då detta ändringsdirektiv träder i kraft].

Ändringsförslag 53

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 28b – punkt 5

Kommissionens förslag

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

Ändringsförslag 54

Förslag till direktiv

Artikel 1 – led 6

Direktiv 2009/103/EG

Artikel 28c

Kommissionens förslag

Artikel 28c

Utvärdering

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

Ändringsförslag

5. En delegerad akt som antas enligt **artikel 9.2, artikel 10a.7g, artikel 16 femte stycket och artikel 16a.5** ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den inom en period på **tre** månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändringsförslag

Artikel 28c

Utvärdering **och översyn**

Senast **fem** år efter dagen för detta direktivs införlivande ska **kommissionen lämna en rapport till** Europaparlamentet, rådet samt **Europeiska** ekonomiska och sociala kommittén **som innehåller en utvärdering av genomförandet av detta direktiv, framför allt med avseende på följande:**

a) Dess tillämpning med avseende på den tekniska utvecklingen, särskilt när det gäller autonoma och halvautonoma fordon.

b) Lämpligheten hos dess tillämpningsområde, med hänsyn till de olycksrisker som olika motorfordon utgör, mot bakgrund av sannolika förändringar på marknaden, särskilt när det gäller den tekniska utvecklingen i fråga om mindre höghastighetsfordon som ingår i de fordonskategorier som avses i artikel 2.2 h, i, j och k i förordning (EU) nr 168/2013, såsom elcyklar, ståhjulingar, även kallade segway, och elskotrar, och huruvida det är sannolikt att det ansvarssystem som direktivet tillhandahåller kommer att tillgodose framtida behov.

c) Uppmuntrandet av försäkringsföretag att ha med ett bonus-malus-system i sina försäkringsavtal, som medför rabatt genom bonus för skadefria år, där premierna påverkas av försäkringstagarens intyg om skadehistorik.

Rapporten ska åtföljas av kommissionens iakttagelser och, när så är lämpligt, av ett lagstiftningsförslag.