

TARKISTUKSET 001-053

esittäjä(t): Sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta

Mietintö**Dita Charanzová**

Moottoriajoneuvovakuutus

A8-0035/2019

Ehdotus direktiiviksi (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Tarkistus 1**Ehdotus direktiiviksi****Johdanto-osan 1 kappale***Komission teksti*

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 finanssialvelujen alalla.

Tarkistus

1) Moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettava vakuutus (liikennevakuutus) on erityisen tärkeä Euroopan kansalaisille niin vakuutuksenottajina kuin mahdollisina **onnettomuuden seurauksena vahingon kärsineinä**. Se on merkittävä myös vakuutusyrityksille, sillä liikennevakuutukset ovat unionissa tärkeä vahinkovakuutustoiminnan segmentti. Liikennevakuutus vaikuttaa **merkittävästi** myös henkilöiden, tavaroiden ja ajoneuvojen vapaaseen liikkuvuuteen **ja siten myös sisämarkkinoihin ja Schengen-alueeseen**. Sen vuoksi liikennevakuutuksen sisämarkkinoiden vahvistamisen ja vakiinnuttamisen täytyisi olla unionin toiminnan keskeinen tavoite finanssialvelujen alalla.

(Jos tämä tarkistus hyväksytään, olisi laadittava vastaavat lisätarkistukset tämän

Perustelu

Tällä tarkistuksella pyritään korjaamaan laiminlyönti, joka tapahtui, kun kaikki liikennevakuutusdirektiivit yhdistettiin vuonna 2009. Joidenkin artikloiden englanninkielinen versio sisältää ilmaisun ”uhri” (victim), jonka on katsottu tarkoittavan vain onnettomuuden välittömiä uhreja, kun taas joissakin artikloissa käytetään ilmaisua ”vahingon kärsinyt” (injured party), jonka on katsottu tarkoittavan sekä välittömiä että välillisiä uhreja (kuten perheenjäseniä kuolemaan johtaneen onnettomuuden jälkeen). Jotta voidaan varmistaa, että katetaan kaikki mahdolliset korvausvaatimukset, kaikkialla tekstissä olisi käytettävä ilmaisua ”vahingon kärsinyt/kärsineet”. Olisi pantava merkille, että ilmaisua ”uhri” ei ole määritelty, mutta ilmaisu ”vahingon kärsinyt” on määritelty 1 artiklassa.

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

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.

Tarkistus

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. **Näiden neljän osa-alueen lisäksi olisi otettava käyttöön uusia sääntöjä vastuuvollisuudesta onnettomuustapauksessa, jossa on osallisena moottorikäyttöisen ajoneuvon vetämä perävaunu, jotta vahingon**

kärsineitä voidaan suojella paremmin.

¹⁵ 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).

¹⁵ 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).

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a) Jotkut moottoriajoneuvot, kuten sähköpyörät ja segway-pyörät, ovat pienempiä eivätkä siksi aiheuta merkittäviä vahinkoja ihmisille tai omaisuudelle yhtä todennäköisesti kuin muut. Niiden sisällyttäminen direktiivin 2009/103/EY soveltamisalaan ei olisi oikeasuhteista eikä tulevaisuudenkestävää, koska direktiivissä veloitettaisiin hankkimaan kallis ja liiallinen vakuutusturva näille ajoneuvoille. Tällainen tilanne heikentäisi myös tällaisten ajoneuvojen käyttöönottoa ja jarruttaisi innovointia, eikä ole riittävästi näyttöä siitä, että nämä ajoneuvot voisivat aiheuttaa onnettomuuksia, joihin liittyy vahingon kärsineitä, samassa mittakaavassa kuin muut ajoneuvot, kuten henkilö- tai kuorma-autot. Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti unionin tason vaatimusten olisi katettava ajoneuvot, jotka voivat aiheuttaa merkittäviä vahinkoja rajat ylittävissä tilanteissa. Siksi on tarpeen rajoittaa direktiivin 2009/103/EY soveltamisala sellaisiin ajoneuvoihin, joiden osalta unioni katsoo turvallisuus- ja varmuusvaatimusten olevan tarpeellisia ennen tällaisten ajoneuvojen markkinoille

saattamista, eli ajoneuvoihin, joihin sovelletaan EU-tyyppihyväksyntää.

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 b) On kuitenkin tärkeää antaa jäsenvaltioiden päättää kansallisella tasolla muiden kuin EU-tyyppihyväksynnän alaisten ajoneuvojen vuoksi mahdollisesti vahingon kärsineiden suojan asianmukaisesta tasosta. Näin ollen on tärkeää, että jäsenvaltiot saavat pitää voimassa tai ottaa käyttöön uusia pakottavia säännöksiä, jotka kattavat näiden muuntyyppisten ajoneuvojen käyttäjien suojaamisen, jotta ne voisivat suojata mahdollisia liikenneonnettomuudessa vahingon kärsineitä. Jos jäsenvaltio päättää vaatia tällaista vakuutusturvaa pakollisen vakuutuksen muodossa, sen olisi otettava huomioon se todennäköisyys, että ajoneuvoa voidaan käyttää rajat ylittävässä tilanteessa, ja tarve suojata mahdollisia vahingon kärsineitä toisessa jäsenvaltiossa.

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 c) On myös asianmukaista jättää pelkästään moottoriurheiluun tarkoitettut ajoneuvot direktiivin 2009/103/EY soveltamisalan ulkopuolelle, sillä tällaiset ajoneuvot kuuluvat yleensä muunlaisten vastuuvakuutusten piiriin eikä niihin sovelleta pakollista liikennevakuutusta, kun niitä käytetään yksinomaan kilpailuun. Koska tällaisten ajoneuvojen käyttö rajoittuu valvottuun rataan tai

tilaan, muiden ajoneuvojen tai ihmisten kanssa tapahtuvan onnettomuuden mahdollisuus on rajallinen. On kuitenkin tärkeää, että jäsenvaltiot pitävät voimassa tai ottavat käyttöön uusia pakottavia säännöksiä, jotka kattavat moottoriurheilutapahtumaan osallistuvat ajoneuvot.

Tarkistus 6

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 d) Tässä direktiivissä otetaan tasapainoisesti huomioon yleinen etu sekä viranomaisien, vakuutusenantajien ja vakuutusentottajien mahdolliset kustannukset ja varmistetaan siten ehdotettujen toimenpiteiden kustannustehokkuus.

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 e kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 e) Ajoneuvon käytön liikenteessä olisi sisällettävä ajoneuvon käyttö julkisessa liikenteessä ja yksityisteillä. Tähän voisivat sisältyä kaikki ajoväylät, pysäköintipaikat tai muut vastaavat alueet yksityisalueella, joihin on yleinen pääsy. Ajoneuvon käyttöä suljetulla alueella, johon ei ole yleistä pääsyä, ei pitäisi katsoa ajoneuvon käytöksi liikenteessä. Jos ajoneuvoa kuitenkin käytetään liikenteessä jossain vaiheessa, ja sillä on siksi oltava pakollinen vakuutus, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että ajoneuvolla on vakuutus, joka kattaa mahdolliset vahingon kärsineet sopimuskauden ajan, riippumatta siitä,

käytetäänkö ajoneuvoa liikenteessä vai ei onnettomuuden tapahtumahetkellä, paitsi jos ajoneuvoa käytetään moottoriurheilutapahtumassa. Jäsenvaltioiden olisi voitava rajoittaa muuhun kuin liikenteeseen liittyvää vakuutusturvaa silloin, kun vakuutusturvaa ei kohtuudella edellytetä, kuten tapauksessa, jossa onnettomuudessa on osallisena traktori, jonka pääasiallinen tehtävä sillä hetkellä ei ollut kuljetusvälineenä toimiminen vaan työn suorittamiseen tarvittavan käyttövoiman tuottaminen työkonena.

Tarkistus 8

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 3 f kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

3 f) Ajoneuvon käyttö yksinomaan muualla kuin liikenteessä olisi jätettävä direktiivin 2009/103/EY soveltamisalan ulkopuolelle. Lisäksi jäsenvaltiot eivät saisi vaatia vakuutussuojaa sellaisille ajoneuvoille, jotka on pysyvästi tai tilapäisesti poistettu rekisteristä siksi, ettei niitä voida käyttää kulkuneuvona esimerkiksi sen vuoksi, että ne ovat museossa, niitä entisöidään tai niitä ei ole käytetty pitkään aikaan muusta syystä, esimerkiksi kausiluonteisen käytön vuoksi.

Tarkistus 9

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 4 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

4) *Jäsenvaltioiden olisi nykyään pidätyttävä* tarkastamasta sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden

4) *Jäsenvaltiot pidätytyvät* nykyään tarkastamasta sellaisten ajoneuvojen liikennevakuutuksia, joiden pysyvä

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.

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, **kuten rekisterikilpien automaattisen tunnistamisen mahdollistava teknologia**, antaa mahdollisuuden tarkastaa ajoneuvojen vakuutuksia **huomiota herättämättömällä tavalla** 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, **jonka puitteissa tarkastetaan myös ajoneuvoja, joiden kotipaikka on tarkastukset tekevän jäsenvaltion alueella**, eivätkä edellytä ajoneuvon pysäyttämistä **ja jos ne tehdään kunnioittaen kaikilta osin asianomaisten henkilöiden oikeuksia ja vapauksia ja oikeutettuja etuja**.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

4 a) Jotta tällainen järjestelmä voisi toimia, tarvitaan tiedonvaihtoa jäsenvaltioiden välillä, jotta voidaan tehdä liikennevakuutusta koskevia tarkastuksia, vaikka ajoneuvo on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa. Tämä olemassa olevaan EUCARIS-järjestelmään (eurooppalainen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmä) perustuva tiedonvaihto olisi toteutettava syrjimättömällä tavalla, sillä kaikkien ajoneuvojen olisi oltava samojen tarkastusten alaisia. Näillä direktiiviin tehtävillä muutoksilla on rajallinen vaikutus julkishallintoihin, koska

kyseinen tiedonvaihtojärjestelmä on jo olemassa ja sitä käytetään liikenne-rikkomusten käsittelyyn.

Perustelu

Nykyistä EUCARIS-tiedonvaihtojärjestelmää olisi käytettävä vakuutusten tarkastamiseen.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

4 b) Vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajaminen eli moottoriajoneuvon käyttö ilman pakollista vastuuvakuutusta on kasvava ongelma unionissa. Vuonna 2011 vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamiseen liittyneistä korvauksista koitui arvion mukaan 870 miljoonan euron kustannukset koko unionissa. Olisi painotettava sitä, että vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisella on kielteisiä vaikutuksia moniin eri osapuoliin, kuten onnettomuuksien uhreihin, vakuutusenantajiin, takuurahastoihin ja liikennevakuutuksen ottajiin.

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a) Näiden periaatteiden mukaisesti jäsenvaltiot eivät saisi säilyttää tietoja pidempään kuin on tarpeen sen tarkistamiseksi, onko ajoneuvolla voimassa oleva vakuutusurva. Kun ajoneuvolla on todettu olevan vakuutus, kaikki tähän tarkastukseen liittyvät tiedot olisi poistettava. Jos tarkastusjärjestelmällä ei voida määrittää, onko ajoneuvo vakuutettu, kyseisiä tietoja olisi säilytettävä enintään 30 päivän ajan

tai kunnes on osoitettu, että ajoneuvon vakuutusturva on voimassa, sen mukaan kumpi aika on lyhyempi. Jos todetaan, ettei ajoneuvolla ole voimassa olevaa vakuutusta, on kohtuullista edellyttää, että nämä tiedot säilytetään, kunnes kaikki hallinnolliset tai oikeudelliset prosessit on saatu päätökseen ja ajoneuvolla on voimassa oleva vakuutus.

Perustelu

Autojen skannaaminen antaa hallituksille mahdollisuuden seurata henkilöiden liikkumista. Tämä saattaa loukata heidän yksityisyyttään. Oikeus yksityisyyteen olisi poistettava vain perustelluista syistä. Tällainen syy voi olla se, että on havaittu, ettei ajoneuvolla ole vaadittavaa vakuutusta. Kuitenkin niiden ajoneuvojen tietoja, joilla on todettu olevan liikennevakuutus (niin kutsutut ”ei osumia” -ajoneuvot), ei saisi käyttää mihinkään muuhun tarkoitukseen, ja ne olisi poistettava kohtuullisen ajan kuluessa. Kyseistä säilytysaikaa olisi rajoitettava, ja se olisi määriteltävä lainsäädännössä unionin muun lainsäädännön, kuten E-call-järjestelmää koskevan direktiivin, mukaisesti.

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

7) **Liikenneonnettomuuksissa** vahingon kärsineiden tehokas ja vaikuttava suoja edellyttää, että vahingon kärsineet saavat aina **korvauksen** henkilövahingoistaan tai omaisuusvahingoistaan riippumatta siitä, onko korvausvastuussa olevan osapuolen vakuutusyrittäjä 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 vakuutusyrittäjän sijoittautumisjäsenvaltiossa, joka on vakuuttanut korvausvastuussa olevan osapuolen ajoneuvon. Jotta estettäisiin rinnakkaisten korvausvaatimusten esittäminen, ei pitäisi kuitenkaan sallia, että liikenteen vaaratilanteissa vahingon

Tarkistus

7) **Liikenneonnettomuuksien seurauksena** vahingon kärsineiden tehokas ja vaikuttava suoja edellyttää, että vahingon kärsineet saavat aina henkilövahingoistaan tai omaisuusvahingoistaan **johtuvan korvausmäärän** riippumatta siitä, onko korvausvastuussa olevan osapuolen vakuutusyrittäjä maksukykyinen vai ei. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi perustettava tai nimettävä elin, joka suorittaa **viipymättä** ensimmäisen korvauksen **ainakin direktiivin 2009/103/EY 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka, tai jäsenvaltion säätämiin takuurajoihin saakka, jos nämä ovat korkeammat**, vahingon kärsineille, jotka asuvat vakituisesti kyseisen jäsenvaltion alueella, ja jolla on oikeus saada korvaus takaisin elimeltä, joka on perustettu tai

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***.

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 ja korvausvaatimus on yhä käsiteltävänä.

Perustelu

Vaikka olisi estettävä monien korvausvaatimusten esittäminen eri korvauselimille, ei ole mitään syytä estää näitä vaatimuksia, jos haastetaan maksukyvyttömyysyritys. Voi olla monia syitä aloittaa oikeusriita maksukyvyttömän yrityksen kanssa, liikennevakuutuksen kattaman vähimmäismäärän lisäksi. Samalla maksukyvyttömyystapaukset voivat kestää vuosia ennen kuin saadaan lopullinen päätös. Siksi ei pitäisi edellyttää, että onnettomuuden uhri odottaa korvausta. Jäsenvaltiot voivat tietysti pyrkiä perimään korvaussumman oikeusteitse.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

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.

Tarkistus

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.

Lisäksi vakuutusyritysten olisi käsiteltävä toisesta jäsenvaltiosta peräisin olevaa todistusta tasavertaisesti kotimaiseen todistukseen verrattuna ja sovellettava kaikkia alennuksia, jotka ovat saatavilla muuten samanlaiselle mahdolliselle asiakkaalle, sekä jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön edellyttämiä alennuksia. Jäsenvaltioilla olisi edelleen oltava vapaus hyväksyä bonus-malus-järjestelmää koskevaa kansallista lainsäädäntöä, koska tällaiset järjestelmät ovat luonteeltaan kansallisia eikä niihin liity rajat ylittäviä tekijöitä, ja niitä koskevan päätäntävällän olisi siksi pysyttävä jäsenvaltioilla toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Jotta jäsenvaltiot voisivat tarkistaa, miten vakuutusyritykset käsittelevät vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia, vakuutusyritysten olisi julkaistava toimintaperiaatteet, joita ne soveltavat vakuutus- ja vahinkohistorian käyttöön vakuutusmaksujen laskennassa.

Perustelu

Vakuutuksenantajat eivät saisi syrjiä ulkomaalaisia tai pahuumuuttajia, jotka ovat oman maan kansalaisia, tai periä heiltä lisämaksuja, ja niiden olisi käsiteltävä heidän todistuksiaan tasavertaisesti kotimaiseen todistukseen verrattuna ja sovellettava kaikkia alennuksia, jotka ovat saatavilla muuten samanlaiselle mahdolliselle asiakkaalle, sekä jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämiä alennuksia. Bonus-malus-järjestelmää koskevan lainsäädännön hyväksymisen on kuuluttava edelleen jäsenvaltioiden toimivaltaan. Tällaiset järjestelmät ovat luonteeltaan kansallisia eikä niihin liity mitään rajat ylittäviä tekijöitä, ja niitä on sovellettava tasavertaisesti kaikkiin samalla alueella.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

Tarkistus

9) Jotta varmistettaisiin yhdenmukaiset edellytykset tämän direktiivin täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen sisällön ja muodon osalta. Tätä

Poistetaan.

täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁰ mukaisesti.

²⁰ ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).***

Tarkistus 16

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

9 a) Jotta vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten käyttö vakuutusmaksujen laskennassa olisi mahdollisimman tehokasta, jäsenvaltioiden olisi kannustettava vakuutuksenantajia osallistumaan avoimiin hintavertailuvälineisiin.

Tarkistus 17

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 10 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

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***

10) ***Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, jotka koskevat vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten sisällön ja muodon vahvistamista.*** Sen varmistamiseksi, että ***moottoriajoneuvon vastuuvakuutuksen kattamat*** vähimmäismäärät pysyvät muuttuvan taloustilanteen mukaisina (eivätkä pienene ajan myötä), komissiolle olisi siirrettävä

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 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.

valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, jotka koskevat vähimmäismäärien päivittämistä ja joissa määritellään sellaisten elinten menettelylliset tehtävät ja menettelylliset velvoitteet, jotka perustetaan suorittamaan korvausta tai joille annetaan tehtäväksi suorittaa korvausta **direktiivin 2009/103/EY** 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^{1 a} vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa 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.

^{1 a} EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

11) Arvioidessaan direktiivin **2009/103/EY** toimivuutta Euroopan komission olisi seurattava **kyseisen** direktiivin soveltamista ottaen huomioon vahingon kärsineiden lukumäärän, sellaisten korvausten määrän, jotka ovat vielä maksamatta, koska maksut ovat myöhästyneet rajat ylittävien

vakuutusturvan vähimmäismäärien tason jäsenvaltioissa ja sellaisten korvausvaatimusten määrän, jotka johtuvat rajat ylittävään liikenteeseen liittyvästä vakuuttamattomalla ajoneuvolla ajamisesta, ja vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia koskevien valitusten lukumäärän.

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. ***Komission olisi myös seurattava ja tarkastettava uudelleen direktiiviä 2009/103/EY teknologian kehittymisen ja autonomisten ja puoliautonomisten ajoneuvojen lisääntyvän käytön valossa varmistaakseen, että direktiivi palvelee edelleen tarkoitustaan, joka on moottoriajoneuvojen aiheuttamissa onnettomuuksissa mahdollisesti vahingon kärsineiden suojaaminen. Sen olisi myös analysoitava nopeiden kevyiden ajoneuvojen vastuujärjestelmää sekä mahdollista unionin laajuista ratkaisua bonus-malus-järjestelmälle.***

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

12) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat erityisesti ***liikenneonnettomuuksissa*** vahingon kärsineiden yhtäläisen vähimmäissuojan varmistaminen koko unionissa ***ja vahingon kärsineiden suojan*** varmistaminen vakuutusyriyten 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

Tarkistus

12) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat erityisesti ***liikenneonnettomuuksien seurauksena*** vahingon kärsineiden yhtäläisen vähimmäissuojan varmistaminen koko unionissa, ***heidän suojansa*** varmistaminen vakuutusyriyten ollessa maksukyvyttömiä ***ja unionin sisäraajat ylittävien mahdollisten vakuutuksenottajien tasapuolinen kohtelu vakuutuksenantajien tarkistaessa vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten aitoutta***, vaan ne voidaan niiden vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista

näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

13 a) Jotta voidaan edistää johdonmukaista lähestymistapaa, joka koskee vahingon kärsineitä osapuolia tapauksissa, joissa moottoriajoneuvoa on käytetty aseena väkivaltaisen rikoksen tai terroriteon tekemiseen, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että niiden direktiivin 2009/103/EY 10 artiklan mukaisesti perustama tai hyväksymä korvauselin käsittelee kaikki tällaisesta rikoksesta tai teosta johtuvat korvausvaatimukset.

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Perustelu

Tällä tarkistuksella pyritään korjaamaan laiminlyönti, joka tapahtui, kun kaikki liikennevakuutusdirektiivit yhdistettiin vuonna 2009. Joidenkin artikloiden englanninkielinen versio sisältää ilmaisun ”uhri” (victim), jonka on katsottu tarkoittavan vain onnettomuuden välittömiä uhreja, kun taas joissakin artikloissa käytetään ilmaisua ”vahingon kärsinyt” (injured party), jonka on katsottu tarkoittavan sekä välittömiä että välillisiä uhreja (kuten perheenjäseniä kuolemaan johtaneen onnettomuuden jälkeen). Jotta voidaan varmistaa, että katetaan kaikki mahdolliset korvausvaatimukset, kaikkialla tekstissä olisi käytettävä ilmaisua ”vahingon kärsinyt/kärsineet”. Olisi pantava merkille, että ilmaisua ”uhri” ei ole määritelty, mutta ilmaisu ”vahingon kärsinyt” on määritelty 1 artiklassa.

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

1 artikla – 1 a kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

”1 a. ’ajoneuvon käytöllä’ **sellaista** ajoneuvon käyttöä **liikenteessä, joka** vastaa **ajoneuvon käyttötarkoitusta liikennevälineenä onnettomuuden sattuessa**, riippumatta ajoneuvon ominaisuuksista ja riippumatta siitä, missä maastossa ajoneuvoa käytetään ja onko ajoneuvo paikallaan vai liikkeessä;”;

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

2 artikla – 1 a ja 1 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a) Lisätään 2 artiklaan kohdat seuraavasti:

”Tätä direktiiviä sovelletaan ainoastaan asetuksessa (EU) 2018/858*, asetuksessa (EU) N:o 167/2013 tai asetuksessa (EU) N:o 168/2013*** tarkoitettuihin ajoneuvoihin.**

Tätä direktiiviä ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi yksinomaan kilpaurheilutoimintaan tai vastaavaan urheilutoimintaan osallistumiseen suljetulla alueella.

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien,**

komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 167/2013, annettu 5 päivänä helmikuuta 2013, maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 1).*

**** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 168/2013, annettu 15 päivänä tammikuuta 2013, kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten ajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 60, 2.3.2013, s. 52).”*

Perustelu

Vaikka sellaisten ajoneuvojen, joita ei ole tyyppihyväksytty, sisällyttäminen saattaa lisätä vakuutuskatetta, se myös hillitsee sähköpyöräisten kaltaisten, ympäristöystävällisempien vaihtoehtoisten ajoneuvojen käyttöönottoa. Lisäksi useimmat ajoneuvot, joita ei ole tyyppihyväksytty, ovat pieniä ja siksi huomattavan vahingon aiheutuminen henkilöille tai omaisuudelle on rajallista. Nämä ajoneuvot, joita ei ole tyyppihyväksytty, olisi katettava muilla vastuuvakuutuksilla kuin liikennevakuutuksella. Moottoriurheilu kuuluu yleensä muiden vakuutusmuotojen piiriin. Liikennevakuutusdirektiivin vaatimusten lisäämisestä aiheutuisi vain lisäkustannuksia. Vakuutusyhtiöt saattaisivat myös siirtää urheilutapahtumien riskit tavanomaisten ajoneuvojen käyttäjien vakuutusmaksuihin. Tällä olisi kielteinen vaikutus kuluttajiin, mutta se toisi vain vähän hyötyjä mahdollisten onnettomuuksien uhrien kannalta. Soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen ei saisi estää yksilöllistä ratkaisua, joka edellyttää vastaavaa vakuutusturvaa jäsenvaltioiden tasolla.

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 b alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

3 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 b) Lisätään 3 artiklaan kohta seuraavasti:

”Kun ajoneuvolla edellytetään olevan ensimmäisen kohdan mukainen vakuutus, jäsenvaltioiden on varmistettava, että vakuutus on myös voimassa ja suojaa vahingon kärsineitä onnettomuustapauksissa, jotka tapahtuvat

a) kun ajoneuvo on liikenteessä eikä sitä käytetä pääasiallisen tehtävänsä mukaisesti, ja

b) muulloin kuin käytettäessä ajoneuvoa liikenteessä.

Jäsenvaltiot voivat hyväksyä tähän vakuutusturvaan rajoituksia, jotka koskevat viidennen kohdan b alakohdassa tarkoitettua muuta käyttöä kuin ajoneuvon käyttöä liikenteessä. Tätä säännöstä käytetään vain poikkeuksellisesti ja vain tarpeen vaatiessa, jos jäsenvaltiot katsovat, että tällainen turva ylittäisi liikennevakuutukselta kohtuullisesti edellytettävän turvan. Tätä säännöstä ei saa koskaan käyttää tässä direktiivissä vahvistettujen periaatteiden ja sääntöjen kiertämiseksi.”

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

4 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat kuitenkin tarkastaa vakuutuksia edellyttäen, että tarkastukset ovat syrjimättömiä, tarpeellisia ja oikeasuhteisia asetetun tavoitteen saavuttamiseksi, ***kunnioittavat asianomaisen henkilön oikeuksia, vapauksia ja oikeutettuja etuja*** ja

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

4 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

b) ne ovat osa yleistä tarkastusjärjestelmää, jota käytetään kansallisella alueella **ja jolla tarkastetaan myös ajoneuvoja, joiden tavanomainen kotipaikka on tarkastuksen tekevän jäsenvaltion alueella**, eivätkä edellytä ajoneuvon pysäyttämistä.

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

4 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen vakuutusta koskevien tarkastusten tekemistä varten jäsenvaltioiden on annettava muille jäsenvaltioille pääsy seuraaviin kansallisiin ajoneuvorekisteritietoihin ja oikeus tehdä niissä automaattisia hakuja:

a) tieto siitä, onko ajoneuvolla pakollinen vakuutus;

b) ajoneuvon omistajiin tai haltijoihin liittyvät tiedot, jotka ovat olennaisia 3 artiklassa tarkoitettun, ajoneuvon käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavan vakuutuksen kannalta.

Pääsy näihin tietoihin on myönnettävä direktiivin (EU) 2015/413* 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti nimettyjen jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden välityksellä.

*** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015,**

liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9).

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

4 artikla – 1 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 b. Tehdessään lähetettävän pyynnön muodossa suoritettavaa hakua vakuutustarkastusta tekevän jäsenvaltion kansallisen yhteyspisteen on käytettävä täydellistä rekisteritunnusta. Kyseisten hakujen suorittamisessa noudatetaan päätöksen 2008/616/YOS liitteessä olevassa 3 luvussa vahvistettuja menettelyjä. Vakuutustarkastusta tekevän jäsenvaltion on käytettävä saatuja tietoja selvittääkseen, onko ajoneuvolla tämän direktiivin 3 artiklassa tarkoitettua, voimassa olevaa pakollista vakuutusta.*

** Neuvoston päätös 2008/616/YOS, tehty 23 päivänä kesäkuuta 2008, rajatylittävän yhteistyön tehostamisesta erityisesti terrorismin ja rajatylittävän rikollisuuden torjumiseksi tehdyn päätöksen 2008/615/YOS täytäntöönpanosta (EUVL L 210, 6.8.2008, s. 12).*

Perustelu

Vakuutuksia koskeva tiedonvaihto on tarpeen, jotta saavutetaan tämän direktiivin päätavoite eli muun muassa helpotetaan ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä sekä poistetaan suoria ja välillisiä esteitä, jotka haittaavat yhdentyneiden liikennevakuutusmarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Lisäksi olisi käytettävä olemassa olevaa, neuvoston päätöksellä 2008/616/YOS vahvistettua EUCARIS-järjestelmää, jotta voidaan varmistaa, että tämä tietojenvaihto voidaan toteuttaa.

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

4 artikla – 1 c kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 c. Jäsenvaltioiden on varmistettava toimitettujen tietojen turvallisuus ja suojaus käyttäen mahdollisuuksien mukaan olemassa olevia ohjelmistosovelluksia, kuten päätöksen 2008/616/YOS 15 artiklassa tarkoitettua sovellusta ja näiden sovellusten muutettuja versioita päätöksen 2008/616/YOS liitteessä olevan 3 luvun mukaisesti. Ohjelmistosovellusten muutettujen versioiden on mahdollistettava sekä verkon välityksellä tapahtuva reaaliaikainen vaihto että erissä tapahtuva vaihto, joista jälkimmäinen mahdollistaa monien pyyntöjen tai vastausten vaihdon yhdessä viestissä.

Perustelu

Vakuutuksia koskeva tiedonvaihto on tarpeen, jotta saavutetaan tämän direktiivin päätavoite eli muun muassa helpotetaan ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä sekä poistetaan suoria ja välillisiä esteitä, jotka haittaavat yhdentyneiden liikennevakuutusmarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Lisäksi olisi käytettävä olemassa olevaa, neuvoston päätöksellä 2008/616/YOS vahvistettua EUCARIS-järjestelmää, jotta voidaan varmistaa, että tämä tietojenvaihto voidaan toteuttaa.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

4 artikla – 2 kohta – 1 a–1 c kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on erityisesti mainittava täsmällinen tarkoitus, viitattava asiaankuuluvaan oikeusperustaan, noudatettava asiaankuuluvia

turvallisuusvaatimuksia, noudatettava tarpeellisuuden, oikeasuhteisuuden ja käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteita sekä vahvistettava tietojen säilyttämisen oikeasuhteinen enimmäisaika.

Tämän artiklan mukaisesti käsitellyjä henkilötietoja ei saa säilyttää pidempään kuin on tarpeen vakuutusta koskevan tarkastuksen käsittelyä varten. Nämä tiedot on poistettava kokonaan heti, kun niitä ei enää tarvita mainittuun tarkoitukseen. Jos vakuutustarkastuksesta käy ilmi, että ajoneuvolla on 3 artiklan mukainen pakollinen vakuutus, rekisterinpitäjän on välittömästi poistettava kyseiset tiedot. Jos tarkastuksessa ei saada selville, onko ajoneuvolla 3 artiklan mukainen pakollinen vakuutus, tiedot on säilytettävä kohtuullisen ajan, joka on enintään 30 päivää, tai vakuutusturvan olemassa olon todentamiseen tarvittavan ajan, sen mukaan, kumpi aika on lyhyempi.

Kun jäsenvaltio toteaa, että ajoneuvo on liikkeellä ilman 3 artiklan mukaista pakollista vakuutusta, se voi soveltaa 27 artiklassa vahvistettuja seuraamuksia.

Perustelu

Autojen skannaaminen antaa hallituksille mahdollisuuden seurata henkilöiden liikkumista. Tämä saattaa loukata heidän yksityisyyttään. Oikeus yksityisyyteen olisi poistettava vain perustelluista syistä. Tällainen syy voi olla se, että on havaittu, ettei ajoneuvolla ole vaadittua vakuutusta. Kuitenkin niiden ajoneuvojen tietoja, joilla on todettu olevan liikennevakuutus (niin kutsutut ”ei osumia” -ajoneuvot), ei saisi käyttää mihinkään muuhun tarkoitukseen ja ne olisi poistettava kohtuullisen ajan kuluessa. Kyseistä säilytysaikaa olisi rajoitettava ja se olisi määriteltävä lainsäädännössä unionin muun lainsäädännön, kuten E-call-järjestelmää koskevan direktiivin, mukaisesti.

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

9 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – a alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

9 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – b alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Perustelu

Jotta voidaan välttää virheellinen saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä, englannin kielen ilmaisu ”per claim” (vahinkotapausta kohden), jolla on käännettäessä erilaisia merkityksiä, olisi korvattava ilmaisulla ”per accident” (onnettomuutta kohden), jolloin se ymmärretään samoin.

Tarkistukset 33

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 a alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

10 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Nykyinen teksti

”Jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava elin suorittamaan korvausta ainakin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka omaisuusvahingoista tai henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta ei ole täytetty 3 artiklassa

Tarkistus

3 a) Korvataan 10 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Jokaisen jäsenvaltion on perustettava tai valtuutettava elin suorittamaan korvausta ainakin **9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin** vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka **tai jäsenvaltion säätämiin takuurajoihin saakka, jos nämä ovat korkeammat**, omaisuusvahingoista tai

tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta.”

henkilövahingoista, jotka on aiheuttanut tuntematon ajoneuvo tai ajoneuvo, jonka osalta ei ole täytetty 3 artiklassa tarkoitettua vakuuttamisvelvollisuutta, ***mukaan lukien tapaukset, joissa moottoriajoneuvoa on käytetty aseena väkivaltaisen rikoksen tai terroriteon tekemiseen.***”

Perustelu

Tarkistus on välttämätön, sillä se liittyy erottamattomasti 10 a artiklan säännöksiin, jotka koskevat vahingon kärsineiden suojaa, kun vakuutusyritys on maksukyvytön tai ei tee yhteistyötä.

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

10 a artikla

Komission teksti

10 a artikla

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

Tarkistus

10 a artikla

Vahingon kärsineiden suoja, kun vakuutusyritys on maksukyvytön

-1. Jäsenvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimiin varmistaakseen, että vahingon kärsineillä on oikeus vaatia korvausta ainakin 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin vakuuttamisvelvollisuuden vastuurajoihin saakka tai jäsenvaltion säätämiin takuurajoihin saakka, jos nämä ovat korkeammat, henkilö- tai omaisuusvahingoista, jotka on aiheuttanut vakuutusyrityksen vakuuttama ajoneuvo, seuraavissa tilanteissa:

a) vakuutusyritys on konkurssimenettelyssä; tai

b) vakuutusyritys on likvidaatiomenettelyssä, sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/138/EY*

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 tarkoitettun elimen on annettava vastaus korvausvaatimukseen kahden kuukauden kuluessa päivästä, jona vahingon kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksensa.*

268 artiklan d alakohdassa.

1. *Kunkin jäsenvaltion* on perustettava tai valtuutettava elin suorittamaan vahingon kärsineille, jotka asuvat vakituisesti jäsenvaltion alueella, korvausta -1 kohdassa *tarkoitetuissa* tilanteissa.

3. *Vahingon kärsinyt voi hakea korvausta suoraan 1 kohdassa tarkoitettulta elimeltä. Elimen on vahingon kärsineeltä pyytämänsä tiedot saatuaan annettava vahingon kärsineelle korvauksen maksamista koskeva perusteltu päätös kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona vahingon kärsinyt haki korvausta.*

Jos korvausta on maksettava, 1 kohdassa tarkoitettun elimen on kolmen kuukauden

kuluessa vastauksensa toimittamisesta suoritettava vahingon kärsineelle täysimääräinen korvaus tai, jos korvaus maksetaan sovituksi toistuvina maksuina, aloitettava kyseisten maksujen maksaminen.

Jos vahingon kärsinyt on esittänyt korvausvaatimuksen vakuutusyritykselle tai sen korvausedustajalle, joka on ennen vaatimuksen esittämistä tai sen aikana joutunut -1 kohdassa tarkoitettuihin tilanteisiin, ja jos vahingon kärsinyt ei ole vielä saanut perusteltua vastausta kyseiseltä vakuutusyritykseltä tai sen korvausedustajalta, vahingon kärsinyt voi esittää korvausvaatimuksensa uudelleen 1 kohdassa tarkoitettulle elimelle.

4. Jos vahingon kärsinyt asuu toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa 1 kohdassa tarkoitettulla vakuutusyrityksellä on toimipaikka, 1 kohdassa tarkoitettulla elimellä, joka on suorittanut vahingon kärsineelle korvauksen hänen asuinjäsenvaltiossaan, on oikeus vaatia hyvitys maksamastaan korvauksesta 1 kohdassa tarkoitettulta 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 tarkoitettun 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

4. Jos vakuutusyritys on saanut direktiivin 2009/138/EY 14 artiklan mukaisen toimiluvan muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa 1 kohdassa tarkoitettu elin on toimivaltainen, kyseisellä elimellä on oikeus vaatia hyvitys maksamastaan korvauksesta 1 kohdassa tarkoitettulta elimeltä siinä jäsenvaltiossa, jossa vakuutusyritys sai toimiluvan.

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

- a) jäsenvaltioiden oikeus pitää 1 kohdassa tarkoitettun 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 tarkoitettun menettelyn mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa määritellään 10 a artiklan nojalla perustettujen tai valtuutettujen elinten menettelylliset tehtävät ja menettelylliset velvoitteet hyvittämisen osalta.

sallia sitä, että 1 kohdassa tarkoitettu elin asettaa korvauksen maksamiselle muita kuin tässä direktiivissä vahvistettuja **alennuksia tai** vaatimuksia. Eivätkä **jäsenvaltiot saa** erityisesti sallia sitä, **että 1 kohdassa tarkoitettu elin asettaa korvauksen maksamisen ehdoksi vaatimuksen**, että vahingon kärsineen on osoitettava korvausvastuussa olevan osapuolen **tai vakuutusyrityksen** olevan kyvytön maksamaan tai kieltäytyvän maksamasta.

7. Tämä artikla tulee voimaan

a) sen jälkeen, kun kaikki 1 kohdassa tarkoitettut, jäsenvaltioiden perustamat tai hyväksymät elimet ovat keskenään tehneet sopimuksen toiminnoistaan ja velvollisuuksistaan sekä hyvitysmenettelyistä;

b) siitä päivästä, jonka komissio vahvistaa todettuaan tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa, että a alakohdassa tarkoitettu sopimus on tehty.

7 a. Jäljempänä 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut vahingon kärsineet voivat -1 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa hakea korvausta 24 artiklassa tarkoitettulta korvauselimeltä asuinjäsenvaltiossaan.

7 b. Vahingon kärsinyt voi hakea korvausta suoraan korvauselimeltä, jonka on vahingon kärsineeltä pyytämänsä tiedot saatuaan annettava vahingon kärsineelle perusteltu päätös kolmen kuukauden kuluessa siitä päivästä, jona vahingon kärsinyt haki korvausta.

Korvauselimen on korvausvaatimuksen saatuaan ilmoitettava seuraaville henkilöille tai elimille siitä, että se on saanut korvausvaatimuksen vahingon

kärsineeltä:

- a) konkurssi- tai likvidaatiomenettelyssä oleva vakuutusyrittäjä;***
- b) kyseiselle vakuutusyrittäjälle nimitetty direktiivin 2009/138/EY 268 artiklan f alakohdassa tarkoitettu selvittäjä;***
- c) sen jäsenvaltion korvauselin, jossa onnettomuus tapahtui; sekä***
- d) korvauselin jäsenvaltiossa, jossa vakuutusyrittäjä on saanut direktiivin 2009/138/EY 14 artiklan mukaisen toimiluvan, jos kyseinen jäsenvaltio on eri jäsenvaltio kuin se, jossa onnettomuus tapahtui.***

7 c. Siinä jäsenvaltiossa, jossa onnettomuus tapahtui, sijaitsevan korvauselimien on 7 b kohdassa tarkoitettujen tietojen saatuaan ilmoitettava vahingon kärsineen henkilön asuinjäsenvaltion korvauselimelle, katsotaanko 1 kohdassa tarkoitettujen elimen suorittaman korvauksen olevan ensisijainen vai toissijainen. Vahingon kärsineen asuinjäsenvaltion korvauselimien on otettava kyseinen tieto huomioon suorittaessaan korvausta.

7 d. Korvauselimellä, joka on suorittanut vahingon kärsineelle korvauksen tämän asuinjäsenvaltiossa, on oikeus vaatia hyvitys maksamastaan korvauksesta korvauselimeltä siinä jäsenvaltiossa, jossa vakuutusyrittäjä sai direktiivin 2009/138/EY 14 artiklan mukaisen toimiluvan.

7 e. Vahingon kärsineen oikeus saada korvausta 1 kohdassa tarkoitettujen elimeltä, joka toimii siinä jäsenvaltiossa, jossa vakuutusyrittäjä sai direktiivin 2009/138/EY 14 artiklan mukaisen toimiluvan, siirtyy viimeksi mainitulle elimelle siltä osin kuin sen jäsenvaltion, jossa vahingon kärsinyt asuu, korvauselin on suorittanut korvausta kärsitystä henkilö- tai omaisuusvahingosta.

Kukin jäsenvaltio on velvollinen

tunnustamaan tämän korvausoikeuden siirtymisen sellaisena kuin siitä toisessa jäsenvaltiossa säädetään.

7 f. Jäljempänä 24 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun korvauselinten väliseen sopimukseen on sisällyttävä määräyksiä korvauselinten toiminnasta ja velvoitteista ja tämän artiklan mukaisista korvausmenettelyistä.

7 g. Jos 7 kohdan a alakohdassa tarkoitettua sopimusta ei ole tai jos 7 f kohdassa tarkoitettua sopimusta ei ole muutettu viimeistään [kahden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta], siirretään komissiolle valta antaa 28 b artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan nojalla perustettujen tai valtuutettujen elinten menettelylliset tehtävät ja menettelylliset velvoitteet hyvittämisen osalta tai muutetaan 24 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sopimusta tai tarvittaessa molempia.

** 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).*

**** 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).”;*

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 a alakohta (uusi)
Direktiivi 2009/103/EY
15 artikla

”15 artikla

Ajoneuvon toimittaminen jäsenvaltiosta toiseen

1. Poiketen siitä, mitä säädetään direktiivin **88/357/ETY** 2 artiklan **d alakohdan toisessa luetelmakohdassa**, jos ajoneuvo on toimitettu toisesta jäsenvaltiosta toiseen, jäsenvaltioksi, jossa riski sijaitsee, on katsottava ajoneuvon määränpääjäsenvaltio 30 päivän ajan siitä alkaen, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.

2. **Siinä tapauksessa, että vakuuttamaton ajoneuvo on osallisena liikennevahingossa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna aikana, 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu elin ajoneuvon määränpääjäsenvaltiossa on korvausvelvollinen 9 artiklan mukaisesti.**

”15 artikla

Ajoneuvon toimittaminen jäsenvaltiosta toiseen

1. Poiketen siitä, mitä säädetään **Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/138/EY* 13 artiklan 13 kohdan b alakohdassa**, jos ajoneuvo on toimitettu toisesta jäsenvaltiosta toiseen, jäsenvaltioksi, jossa riski sijaitsee, on katsottava **joko** ajoneuvon **rekisteröintijäsenvaltio tai välittömästi ostajan hyväksyttyä toimituksen**, määränpääjäsenvaltio 30 päivän ajan siitä alkaen, kun ostaja on hyväksynyt toimituksen, vaikka ajoneuvoa ei ole virallisesti rekisteröity määränpääjäsenvaltiossa.

2. **Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vakuutusyritykset ilmoittavat sen jäsenvaltion tietokeskukselle, jossa ajoneuvo on rekisteröity, että ne ovat myöntäneet vakuutuksen kyseessä olevan ajoneuvon käyttöä varten.**

* 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).

Perustelu

Toisesta jäsenvaltiosta toimitettuja ajoneuvoja koskeva 15 artikla laadittiin, jotta kuluttajan olisi helpompi ostaa ajoneuvo toisesta jäsenvaltiosta tarvitsematta hankkia vakuutuksenantajaa kyseisestä toisesta jäsenvaltiosta. Tämä ei nykyisin toimi käytännössä. Siitä huolimatta tämän poistaminen vain mitätöisi aiemmat yritykset ratkaista kyseinen ongelma tarjoamatta ratkaisua. Tarkistuksella pyritään ratkaisemaan asia antamalla kuluttajille enemmän vaihtoehtoja sallimalla vakuutuksen ottaminen kuluttajan kotijäsenvaltiossa tai siinä jäsenvaltiossa, josta ajoneuvo on ostettu. He löytävät itselleen

parhaiten sopivan ratkaisun sen rajoitetun ajanjakson ajaksi, jona ajoneuvo siirretään yhdestä jäsenvaltiosta ajoneuvon omistajan asuinjäsenvaltioon.

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 b alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

15 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

4 b) Lisätään artikla seuraavasti:

”15 a artikla

***Vastuuvollisuus
onnettomuustapauksessa, jossa on
osallisena moottorikäyttöisen ajoneuvon
vetämä perävaunu***

***Tapauksessa, jossa onnettomuuden on
aiheuttanut ajoneuvojen ryhmä, johon
kuuluu moottorikäyttöisen ajoneuvon
vetämä perävaunu, korvauksen vahingon
kärsineelle suorittaa se yritys, joka on
vakuuttanut perävaunun, jos***

- erilliset kolmansia osapuolia
koskevat vastuut oli poistettu; ja***
- perävaunu voidaan tunnistaa, mutta
sitä vetänyttä moottorikäyttöistä
ajoneuvoa ei voida tunnistaa.***

***Vahingon kärsineelle tässä tapauksessa
korvauksen suorittava yritys voi vaatia
korvausta yritykseltä, joka vakuutti
perävaunua vetäneen moottorikäyttöisen
ajoneuvon, jos tästä säädetään
kansallisessa lainsäädännössä.”***

Perustelu

Rekisterikilven tunnistaminen voi olla ongelma onnettomuudessa, jossa on osallisena kuorma-auto tai perävaunullinen ajoneuvo, jolloin varsinaisen ajoneuvon rekisterikilpi ei ole selvästi nähtävissä takaapäin. Tämä voi johtaa tilanteisiin, joissa kuljettajaa ei ole mahdollista tunnistaa. Kaupallisessa liikenteessä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla on myös usein eri omistaja (ja joskus kansallinen rekisteröinti), kuin vedettävällä perävaunulla, jolla on omat erilliset vakuutukset. Näin ollen onnettomuustapauksissa, joissa on osallisena moottorikäyttöinen vetoajoneuvo, ja moottorikäyttöisellä vetoajoneuvolla ja perävaunulla on eri vakuutuksenantajat, perävaunun vakuutuksenantajan olisi maksettava korvausta vahingon

kärsineille, jos vetoautoa ei pystytä tunnistamaan. Perävaunun vakuutuksenantajalla on kuitenkin oikeus vaatia korvausta vetoajoneuvon vakuutuksenantajalta. Tämän muutoksen pitäisi parantaa vahingon kärsineiden suojaa.

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – b alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

16 artikla – 3 kohta

Komission teksti

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun vakuutusyritykset ***tai*** toisessa kohdassa tarkoitetut 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.

Tarkistus

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun vakuutusyritykset ***ja*** toisessa kohdassa tarkoitetut 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.

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – b alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

16 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jos vakuutusyritys ottaa vakuutusmaksuja määrittäessään huomioon vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset, sen on otettava huomioon myös muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden vakuutusyritysten antamat vakuutus- ja vahinkohistoriatodistukset tasavertaisesti saman jäsenvaltion vakuutusyritysten antamiin todistuksiin verrattuna, ja sen on sovellettava kansallisen lain mukaisia lakisääteisiä vaatimuksia vakuutusmaksujen käsittelyssä.

Tarkistus

Perustelu

Vakuutuksenantajat eivät saisi syrjiä ulkomaalaisia eikä paluumuuttajia, jotka ovat oman maan kansalaisia, tai periä heiltä lisämaksuja, ja niiden olisi käsiteltävä heidän todistuksiaan tasavertaisesti kotimaiseen todistukseen verrattuna ja sovellettava kaikkia alennuksia, jotka ovat saatavilla muuten samanlaiselle mahdolliselle asiakkaalle, sekä jäsenvaltion lainsäädännön edellyttämiä alennuksia. Bonus-malus-järjestelmää koskevan lainsäädännön hyväksymisen on kuuluttava edelleen jäsenvaltioiden toimivaltaan. Tällaiset järjestelmät ovat luonteeltaan kansallisia eikä niihin liity mitään rajatylittäviä tekijöitä, ja niitä on sovellettava tasavertaisesti kaikkiin samalla alueella.

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – b alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

16 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vakuutusyritykset julkaisevat toimintaperiaatteensa, joiden mukaisesti ne käyttävät vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksia laskiessaan vakuutusmaksuja, **sanotun kuitenkaan rajoittamatta vakuutusyritysten hinnoittelukäytäntöjä.**

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – b alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

16 artikla – 5 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa 28 b artiklan mukaisesti **delegoituja säädöksiä**, joissa **vahvistetaan** toisessa kohdassa tarkoitettujen vakuutus- ja vahinkohistoriatodistusten sisältö ja muoto. Todistuksessa on oltava tiedot **vähintään** 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.”;

vahinkohistoriatodistuksen antavan vakuutusyrityksen tunnistetiedot;

b) vakuutuksenottajan henkilöllisyys, *mukaan lukien syntymäaika, yhteystiedot ja tarvittaessa ajokortin numero ja myöntämispäivä*;

c) vakuutettu ajoneuvo *ja sen rekisterinumero*;

d) *ajoneuvon vakuutuksen alkamis- ja päättymispäivä*;

e) *sellaisten* kolmansien ilmoitettujen korvausvaatimusten lukumäärä ajanjaksona, jota vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus koskee, *joissa vaatimuksen syynä oli vakuutuksenottaja, mukaan lukien kunkin vaatimuksen päivämäärä ja luonne, tieto siitä, oliko kyseessä omaisuus- vai henkilövahinko, ja siitä, onko vaatimuksen käsittely tällä hetkellä käynnissä vai päättynyt.”*;

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – b alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

16 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Komissio kuulee kaikkia asianomaisia sidosryhmiä ennen kyseisten delegoitujen säädösten hyväksymistä ja pyrkii pääsemään sidosryhmien väliseen yhteisymmärrykseen vakuutus- ja vahinkohistoriatodistuksen sisällöstä ja muodosta.

Perustelu

Todistukset ovat hyödyllisiä vain, jos ne ovat tarkoituksenmukaisia ja sisältävät tietoja, joilla on merkitystä mahdollisen vakuutuksenottajan riskin määrittämiseksi. Ymmärtääkseen mikä on asianmukaista komission olisi kuultava sidosryhmiä ennen täytäntöönpanosäädöksen hyväksymistä.

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 a alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

16 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a) Lisätään artikla seuraavasti:

”16 a artikla

Hintavertailuväline

- 1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuluttajilla on maksuton käyttöoikeus vähintään yhteen riippumattomaan vertailuvälineeseen, jonka avulla he voivat vertailla ja arvioida 3 artiklan mukaisen pakollisen vakuutuksen tarjoajien yleisiä hintoja ja tariffeja kuluttajien antamien tietojen perusteella.**
- 2. Pakollisen vakuutuksen tarjoajien on annettava toimivaltaisille viranomaisille kaikki tällaista välinettä varten tarvittavat tiedot ja varmistettava, että tiedot ovat mahdollisimman tarkkoja ja ajantasaisia oikeellisuuden varmistamiseksi. Tällainen väline voi sisältää myös muita liikennevakuutusturvan vaihtoehtoja kuin 3 artiklan mukainen pakollinen vakuutus.**
- 3. Vertailuvälineen on**
 - a) oltava toiminnallisesti riippumaton palveluntarjoajista siten, että palveluntarjoajilla on tasapuolinen asema hakutuloksissa;**
 - b) ilmoitettava selvästi vertailuvälineen omistajat ja operaattorit;**
 - c) asetettava selkeät ja puolueettomat vertailuperusteet;**
 - d) käytettävä selkeää ja yksiselitteistä kieltä;**
 - e) annettava paikkansapitäviä ja ajantasaisia tietoja sekä ilmoitettava viimeinen päivitysajankohta;**

f) oltava avoin kaikille asianomaiset tiedot toimittaville pakollisen vakuutuksen tarjoajille ja sisällettävä laaja valikoima tarjouksia, jotka kattavat merkittävän osan alan markkinoista, ja jos esitetyt tiedot eivät anna täyttä käsitystä markkinoista, siitä on ilmoitettava selkeästi ennen tulosten esittämistä;

g) tarjottava toimiva menettely vääristä tiedoista ilmoittamiseksi;

h) ilmoitettava, että hinnat perustuvat toimitettuihin tietoihin eivätkä ne sido vakuutusten tarjoajia.

4. Toimivaltaisten viranomaisten on välineen tarjoajan pyynnöstä sertifioitava vertailuvälineet, jotka täyttävät 3 kohdan a–h alakohdan vaatimukset.

5. Siirretään komissiolle valta antaa 28 b artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti delegoitu säädös, jolla täydennetään tätä direktiiviä vahvistamalla tällaisen vertailuvälineen muoto ja toiminnot sekä niiden tietojen luokat, joita vakuutuspalvelujen tarjoajien on toimitettava, ottaen huomioon vakuutussopimusten yksilöllisen luonteen.

6. Rajoittamatta unionin muun lainsäädännön soveltamista ja 27 artiklan mukaisesti jäsenvaltiot voivat säätää seuraamuksia, myös sakkoja, sellaisille vertailuvälineiden operaattoreille, jotka johtavat kuluttajia harhaan tai eivät selvästi ilmoita omistuksestaan ja siitä, saavatko ne korvausta joltakin vakuutuspalvelunantajalta.”

Perustelu

Aivan kuten muidenkin rahoitusalojen tapauksessa, kuluttajat tekevät yhä useammin verkkohakuja liikennevakuutuksesta. Tämä on johtanut lukuisiin vertailusivustoihin, jotka voivat olla (tai eivät ole) kuluttajien kannalta tasapuolisia tai harhaanjohtavia. Kuten muussa unionin lainsäädännössä edellytetään, kunkin jäsenvaltion olisi pyrittävä siihen, että sillä on vähintään yksi verkkosivusto, jolla voidaan vertailla tarjouksia. Jäsenvaltioiden olisi voitava myös määrätä seuraamuksia sivustoille, jos ne eivät ilmoita selvästi omistustaan ja vakuutusyhtiöiltä saamaansa korvausta.

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 b alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

18 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 b) Lisätään artikla seuraavasti:

”18 a artikla

Onnettomuusraporttien saatavuus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vahingon kärsineellä on oikeus saada toimivaltaisilta viranomaisilta jäljennös onnettomuusraportista oikea-aikaisesti. Jos jäsenvaltio ei kansallisen lainsäädännön mukaisesti voi luovuttaa koko onnettomuusraporttia välittömästi, sen on toimitettava asianomistajalle muokattu versio, kunnes koko raportti on saatavilla. Kaikki tekstiin tehtävät muutokset on rajoitettava niihin, jotka ovat ehdottoman välttämättömiä ja tarpeen unionin tai kansallisen lainsäädännön noudattamiseksi.”;

Perustelu

On tärkeää, että poliisin onnettomuusraportti on vahingon kärsineen saatavilla onnettomuuden jälkeen. Tämä ei tällä hetkellä aina toteudu, eikä tätä kysymystä ole ratkaistu nykyisellä 26 artiklalla. Sen vuoksi olisi oltava selvää, että onnettomuusraportti, tai edes sen muokattu versio, olisi asetettava saataville heti, kun se on mahdollista, jotta vahingon kärsinyt voi hakea korvausta.

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 c alakohta (uusi) – a alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

23 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 c) Muutetaan 23 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että vakuutusyritykset veloitetaan toimittamaan kaikki 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettun rekisterin edellyttämät tarvittavat tiedot, myös kaikki yrityksen antaman vakuutuksen kattamat rekisterinumerot. Jäsenvaltioiden on myös vaadittava vakuutusyrityksiä ilmoittamaan tietokeskukselle, jos vakuutuksen voimassaolo lakkaa ennen vakuutuksen päättymispäivää tai se ei muutoin enää koske ajoneuvon rekisterinumeroa.”;

Perustelu

Direktiivin 23 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on pidettävä kirjaa kaikista rekisteröidyistä ajoneuvoista ja näitä ajoneuvoja koskevasta vakuutuksesta. Vakuutusyhtiöiden ei kuitenkaan tarvitse ilmoittaa näitä tietoja tietokeskuksille. Nämä tiedot voivat olla saatavilla muiden viranomaisten (esim. moottoriajoneuvojen rekisteröintiviranomaisten) kautta, mutta näin ei aina ole. Vielä tärkeämpää on se, ettei ole tarpeen ilmoittaa, jos rekisteröidyn ajoneuvon liikennevakuutus ei enää ole voimassa. Ei ole mitään näyttöä siitä, että ajoneuvojen omistajat ilmoittaisivat järjestelmällisesti viranomaisille, kun niiden vakuutukset raukeavat. Siksi vakuutusyhtiöiden olisi ilmoitettava näistä tiedoista suoraan jäsenvaltioille ja kansalliselle tietokeskukselle.

Tarkistus 45

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 c alakohta (uusi) – b alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

23 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

b) lisätään kohta seuraavasti:

”5 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettua rekisteriä ylläpidetään ja päivitetään ja että se sisällytetään kokonaisuudessaan ajoneuvojen rekisteröintitietokantoihin ja että se on direktiivin (EU) 2015/413 mukaisten kansallisten yhteyspisteiden käytettävissä.”

Perustelu

Vakuutuksen tarkastaminen on mahdollista vain, jos ajoneuvon rekisteröinti- ja vakuutustiedot ovat ajoneuvojen valvonnasta vastaavien viranomaisten saatavilla. Tämä tietokanta on jo olemassa 21 artiklassa, mutta sitä ei vaadita ylläpitämään tai antamaan se ajoneuvorekisteritietoja valvovien saataville. Asia korjataan tällä tarkistuksella.

Tarkistus 46

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 c alakohta (uusi) – c alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

23 artikla – 6 kohta

Nykyinen teksti

6. Edellä 1–5 kohdasta johtuva henkilötietojen käsittely on tehtävä **direktiivin 95/46/EY täytäntöön panemiseksi annettujen kansallisten säännösten** mukaisesti.

Tarkistus

c) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Edellä 1–5 **a** kohdasta johtuva henkilötietojen käsittely on tehtävä **asetuksen (EU) 2016/679** mukaisesti.”.

Perustelu

Sen jälkeen kun liikennevakuutusdirektiivin tarkistus hyväksyttiin vuonna 2009, yleinen tietosuojasetus on korvannut tietosuojadirektiivin, minkä vuoksi viittaus olisi korjattava.

Tarkistus 47

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 d alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

26 a artikla (uusi)

Komission teksti

1. **Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että 10, 10 a ja 24 artiklassa tarkoitettuja korvauselimii hallinnoidaan yhtenä hallinnollisena yksikkönä, joka kattaa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien eri**

Tarkistus

5 d) Lisätään 26 a artikla seuraavasti:

”26 a artikla

Korvauselimet

1. **Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että 10, 10 a ja 24 artiklassa tarkoitettuja korvauselimii hallinnoidaan yhtenä hallinnollisena yksikkönä, joka kattaa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien eri**

korvaukselinten kaikki tehtävät.

2. Jos jäsenvaltio ei hallinnoi näitä elimiä yhtenä hallinnollisena yksikkönä, sen on ilmoitettava tästä ja päätöksensä syistä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.”;

Perustelu

Jotta hallinnon, vakuutusenantajien ja vahingon kärsineiden osapuolten olisi mahdollisimman helppo hakea korvausta, olisi kannustettava siihen, että jäsenvaltiot perustavat yhden elimen, joka kattaa kaikki tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvat eri korvaustoimielinten tehtävät. Jäsenvaltioiden olisi voitava valita toisin, mutta niiden olisi ilmoitettava komissiolle syyt, joiden vuoksi ne katsovat sen olevan tarpeen.

Tarkistus 48

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 e alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

26 b artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 e) Lisätään artikla seuraavasti:

”26 b artikla

Vanhentumisaika

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 19 artiklan ja 20 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan kuuluviin, rajat ylittävistä liikennevahingosta aiheutuneita henkilö- ja omaisuusvahinkoja koskeviin korvausvaatimuksiin sovelletaan vähintään neljän vuoden vanhentumisaikaa. Vanhentumisaika alkaa kulua päivästä, jona vahingon kärsinyt on saanut tiedon tai hänen on perusteltua olettaa saaneen tiedon vahingon tai vamman laajuudesta, sen syystä ja vastuussa olevan henkilön henkilöllisyydestä sekä vakuutusyrityksestä, joka on myöntänyt vahingon aiheuttajalle vastuuvakuutuksen, taikka korvausedustajasta tai korvaukselimestä, joka on vastuussa korvauksen

suorittamisesta vahingon aiheuttajan aiheuttamasta vahingosta ja jolle korvausvaatimus on esitettävä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jos korvausvaatimukseen sovellettavassa kansallisessa laissa säädetään neljää vuotta pidemmästä vanhentumisajasta, kyseistä pidempää vanhentumisaikaa sovelletaan.

3. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle ajantasaista tietoa liikennevahingosta aiheutuneiden vahinkojen vanhentumista koskevista kansallisista säännöistään. Komissio asettaa yhteenvedon jäsenvaltioiden toimittamista tiedoista julkisesti saataville kaikilla unionin virallisilla kielillä.”

Tarkistus 49

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 f alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

26 c artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 f) Lisätään artikla seuraavasti:

”26 c artikla

Vanhentumisajan keskeyttäminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 26 a artiklassa säädetty vanhentumisaika keskeytetään ajanjaksoksi, joka alkaa siitä, kun vahingon kärsinyt esittää korvausvaatimuksensa

a) onnettomuuden aiheuttaneen henkilön vakuutusyriykselle tai tämän korvausedustajalle 21 ja 22 artiklan mukaisesti; tai

b) tämän direktiivin 24 ja 25 artiklassa tarkoitetulle korvauselimelle, ja päättyy siihen, kun vastaaja hylkää korvausvaatimuksen.

2. *Jos vanhentumisaikaa on keskeyttämisaajan päättyessä jäljellä vähemmän kuin kuusi kuukautta, jäsenvaltioiden on varmistettava, että vahingon kärsineelle myönnetään vähintään kuuden kuukauden lisäaika tuomioistuinmenettelyn vireille panemiseksi.*

3. *Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jos määräaika päättyy lauantaina, sunnuntaina tai jonakin niiden yleisistä vapaapäivistä, sitä jatketaan ensimmäisen seuraavan arkipäivän päättymiseen saakka.”*

Tarkistus 50

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 g alakohta (uusi)

Direktiivi 2009/103/EY

26 d artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 g) *Lisätään artikla seuraavasti:*

”26 d artikla

Määräaikojen laskeminen

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki tässä direktiivissä säädetyt määräajat lasketaan seuraavasti:

- a) *määräaikojen laskeminen aloitetaan asiaankuuluvaa tapahtumaa seuraavana päivänä;*
- b) *jos määräaika ilmaistaan vuosina, se päättyy seuraavan vuoden sinä kuukautena ja päivänä, jotka vastaavat nimeltään ja luvultaan sitä kuukautta ja päivää, jona kyseinen tapaus oli sattunut. Jos kyseisessä kuukaudessa ei ole vastaavaa päivää, määräaika päättyy kyseisen kuukauden viimeisenä päivänä;*
- c) *määräaikojen kulumisen ei keskeydy tuomioistuinten lomakausina.”*

Tarkistus 51

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

28 a artikla

Komission teksti

Tarkistus

28 a artikla

Poistetaan.

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.

Tarkistus 52

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

28 b artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Siirretään komissiolle **30 artiklassa tarkoitetusta päivästä** määräämättömäksi ajaksi 9 artiklan 2 kohdassa ja 10 a artiklan 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

2. Siirretään komissiolle ... **päivästä ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä]** määräämättömäksi ajaksi 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. **Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 10 a artiklan 7 kohdan g alakohdassa, 16 artiklan viidennessä kohdassa ja 16 a artiklan 5 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.**

Tarkistus 53

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

28 b artikla – 5 kohta

Komission teksti

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 määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus

5. Edellä olevien 9 artiklan 2 kohdan ja 10 a artiklan **7 g kohdan, 16 artiklan viidennen kohdan ja 16 a artiklan 5** kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole **kolmen** 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 määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus 54

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 2009/103/EY

28 c artikla

Komission teksti

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.

Tarkistus

28 c artikla

Arviointi **ja uudelleentarkastelu**

Komissio toimittaa viimeistään **viiden** vuoden kuluttua päivästä, johon mennessä tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä, Euroopan parlamentille, neuvostolle ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle **kertomuksen, jossa se arvioi tämän direktiivin täytäntöönpanoa erityisesti seuraavien seikkojen osalta:**

a) **sen soveltaminen erityisesti**

autonomisten ja puoliautonomisten ajoneuvojen teknologian kehittymisen osalta;

b) sen soveltamisalan asianmukaisuus, ottaen huomioon eri moottoriajoneuvojen onnettomuusriskit markkinoiden todennäköisten muutosten valossa, erityisesti kun on kyse nopeista kevyistä ajoneuvoista, jotka kuuluvat asetuksen (EU) N:o 168/2013 2 artiklan 2 kohdan h, i, j ja k alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoluokkiin, kuten sähköpyörät, segway-pyörät tai sähköskootterit, ja siitä, vastaako sen tarjoama vahinkovastuujärjestelmä todennäköisesti tulevaisuuden tarpeita;

c) vakuutusyritysten kannustaminen sisällyttämään vakuutussopimukseen bonus-malus-järjestelmä, jossa annetaan bonusalennuksia ja jossa vakuutus- ja vahinkohistoriatodistus vaikuttaa vakuutuksenottajan vakuutusmaksuihin.

Kertomukseen on liitettävä komission huomautukset ja tarvittaessa lainsäädäntöehdotus.