



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De richtlijn motorrijtuigenverzekering is een belangrijk rechtsinstrument dat de goede werking van de eengemaakte markt ondersteunt. Zij maakt het mogelijk dat inwoners van de EU zowel voor zaken als in hun vrije tijd zeer vlot de binnengrenzen van de EU kunnen passeren met hun voertuigen. Op basis van één enkele premie kunnen inwoners van de EU overal reizen zonder dat zij extra verzekering hoeven te kopen en in dezelfde geest streeft de richtlijn naar een hoge mate van convergentie qua bescherming van potentiële slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen. De richtlijn is ook nuttig voor de werking van het Schengengebied.

De eerste EU-richtlijn betreffende de motorrijtuigenverzekering¹ werd aangenomen in 1972, met twee doelstellingen: de slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen beschermen (met of zonder een grensoverschrijdend element) en het vrije verkeer van motorrijtuigen tussen de lidstaten vergemakkelijken. De grondslagen van de EU-wetgeving betreffende de motorrijtuigenverzekering zijn te vinden in het internationale groenekaartsysteem, een niet-EU-overeenkomst waarbij 48 landen betrokken zijn, maar de EU-wetgeving gaat verder. Sinds 1972 hebben vijf richtlijnen motorrijtuigenverzekering de eerste richtlijn geleidelijk versterkt en de bepalingen ervan verbeterd; ze werden geconsolideerd in Richtlijn 2009/103/EG (hierna "de richtlijn" genoemd). De belangrijkste elementen van de richtlijn zijn de volgende:

- Een verplichting voor motorrijtuigen om een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering te hebben, geldig voor alle delen van de EU, tegen betaling van één enkele premie.
- Verplichte minimumdekkingsbedragen die deze verzekeringspolissen moeten bieden (de lidstaten kunnen op nationaal niveau een hogere dekking vereisen).
- Een verbod voor de lidstaten op systematische verzekeringscontroles van voertuigen die gewoonlijk in een andere lidstaat zijn gestald.
- Een verplichting voor de lidstaten om een garantiefonds in te stellen voor de vergoeding van slachtoffers van ongevallen die door onverzekerde of niet-geïdentificeerde voertuigen zijn veroorzaakt.
- Bescherming voor de slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen in een andere lidstaat dan hun lidstaat van woonplaats ("buitenlandse slachtoffers").
- Een recht voor verzekeringnemers om van hun verzekeraar een verklaring betreffende hun schadeverleden gedurende de laatste vijf jaar te verkrijgen.

In het werkprogramma 2016 van de Commissie werd een evaluatie van de richtlijn aangekondigd² om de doeltreffendheid, de efficiëntie en de coherentie van de wetgeving

¹ Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid.

² Zie de aanvangseffectbeoordeling van 24 juli 2017, [hier](#) te vinden. De voltooiing van de evaluatie werd uitgesteld naar 2017 om te wachten op het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie in de zaak Andrade (uitspraak op 28 november 2017) en het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie in de zaak Torreiro (uitspraak op 20 december 2017).

betreffende de motorrijtuigenverzekering te beoordelen. De conclusie van de evaluatie luidde dat de meeste elementen van de richtlijn nog steeds geschikt zijn voor hun doel, maar dat op specifieke gebieden bepaalde wijzigingen passend zouden zijn.

Voorts kondigde de Commissie in het actieplan inzake financiële diensten voor de consument van maart 2017³ aan dat zij na een evaluatie snel een beslissing zou nemen over mogelijke wijzigingen van de richtlijn om de slachtoffers van verkeersongevallen beter te beschermen in geval van insolventie van de verzekeraar, en om de erkenning van verklaringen betreffende het schadeverleden te verbeteren, vooral in een grensoverschrijdende context. Dit voorstel betreft die twee punten en daarnaast drie andere punten die in de evaluatie naar voren zijn gekomen: verzekeringscontroles om onverzekerd rijden te bestrijden, harmonisatie van de minimumdekkingsbedragen en het precieze toepassingsgebied van de richtlijn.

1) Insolventie van de verzekeraar

Volgens de richtlijn moet in elke lidstaat een schadevergoedingsorgaan worden opgericht om de kosten te vergoeden ten gevolge van ongevallen die door onverzekerde of niet-geïdentificeerde voertuigen zijn veroorzaakt. Momenteel moeten die organen echter geen kosten ten gevolge van ongevallen vergoeden wanneer de motorrijtuigenverzekeraar van de voor het ongeval aansprakelijke persoon insolvent is. Dit betekent dat als het nationale recht niet in een specifieke beschermingsregeling voorziet, de slachtoffers van ongevallen die zijn veroorzaakt door een voertuig dat door een insolvente verzekeraar verzekerd is, soms niet worden vergoed.

Een ongeval waarbij de verzekeraar van de aansprakelijke insolvent is, geeft aanleiding tot twee soorten problemen. Het is niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is - als er al iemand is - voor de initiële vergoeding van het slachtoffer ("front office"). Ten tweede is het onduidelijk wie de financiële eindverantwoordelijkheid draagt ("back office"). Deze problemen zijn vooral belangrijk wanneer de verzekeraar grensoverschrijdend actief is op grond van het vrij verrichten van diensten. In een aantal recente gevallen van insolventie werden de slachtoffers van ongevallen met voertuigen die door verzekeringnemers van insolvente verzekeraars waren veroorzaakt, met vertraging vergoed, omdat de verantwoordelijkheid voor de schadevergoeding en de hoogte daarvan volgens nationale juridische procedures werden bepaald.

2) Schadeverleden

In het actieplan inzake financiële diensten voor de consument⁴ werd een mogelijke actie op het gebied van verklaringen betreffende het schadeverleden beschreven, waarbij burgers die naar een andere lidstaat verhuizen, gebaat zouden zijn. Om de overstap naar een nieuwe verzekeraar te vergemakkelijken, voorziet de huidige richtlijn erin dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de verzekeringnemer het recht heeft een verklaring betreffende zijn schadeverleden gedurende de laatste vijf jaar te vragen. Verzekeraars zijn echter niet verplicht om bij de premieberekening rekening te houden met dergelijke verklaringen. Uit de evaluatie bleek dat verzekeraars vaak geen rekening houden met die verklaringen, vooral wanneer ze zijn afgegeven door een verzekeraar in een andere lidstaat, en dat de authenticiteit ervan soms in twijfel wordt getrokken. Om de authenticatie van verklaringen betreffende het schadeverleden door verzekeraars te vergemakkelijken, is het nuttig dat de vorm en inhoud ervan in de hele EU dezelfde zijn. Bovendien mogen verzekeraars, als zij bij de premiebepaling met het schadeverleden rekening houden, geen onderscheid maken op basis

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

⁴ Zie voetnoot 3.

van nationaliteit of louter op basis van de vorige lidstaat van woonplaats van de verzekeringnemer.

3) Risico's ten gevolge van onverzekerd rijden

Volgens de Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EREG⁵) wordt onverzekerd rijden, dat wil zeggen het rijden met een motorrijtuig zonder de verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering, een steeds groter probleem in de EU. De kosten voor de EU zijn geraamd op 870 miljoen EUR aan schadevorderingen in 2011 voor de EU als geheel.

Onverzekerd rijden heeft negatieve gevolgen voor een breed scala van belanghebbenden: slachtoffers van ongevallen, verzekeraars, garantiefondsen en motorrijtuigenverzekeringnemers.

Onverzekerd rijden is zowel op nationaal als op Europees niveau een probleem. Artikel 3 van de richtlijn legt de lidstaten de verplichting op de nodige maatregelen te treffen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op hun grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt. De richtlijn schrijft weliswaar niet voor welke maatregelen moeten worden getroffen, maar de lidstaten zijn verplicht doeltreffende maatregelen te nemen om de risico's van onverzekerd rijden te verkleinen. Zij mogen op hun grondgebied systematische controles op de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering op basis van geregistreerde polissen verrichten, controles langs de weg houden en doeltreffende straffen voor eigenaars van onverzekerde voertuigen vaststellen.

Onverzekerd rijden heeft een Europese dimensie omdat onverzekerde voertuigen niet alleen rijden in de lidstaat waar ze geregistreerd zijn, maar ook in andere lidstaten. Artikel 4 van de richtlijn verbiedt echter verzekeringscontroles van voertuigen die gewoonlijk in een andere lidstaat zijn gestald, omdat dit belemmering is voor het vrije verkeer van voertuigen in de interne markt (en indirect, van personen).

Artikel 4 van de huidige richtlijn verbiedt alle systematische verzekeringscontroles van voertuigen die gewoonlijk in een andere lidstaat zijn gestald, ook die waarbij het voertuig geen halt hoeft te houden. Bepaalde nieuwe technologische ontwikkelingen (technologie voor de herkenning van kentekenplaten) maken het mogelijk om voertuigen te controleren zonder dat deze halt hoeven te houden, en zouden het vrije verkeer van personen en voertuigen niet belemmeren. Het voorstel zou dus verzekeringscontroles van voertuigen toestaan, als de controles deel uitmaken van een algemeen systeem van controles op het nationale grondgebied, niet discriminerend zijn en niet vereisen dat het voertuig halthoudt, en noodzakelijk en evenredig zijn om het nagestreefde doel te bereiken.

Bovendien moeten er voor dergelijke verzekeringscontroles van voertuigen die het nationale grondgebied binnenkomen, gegevens tussen de lidstaten worden uitgewisseld; in dit geval moeten de rechten, vrijheden en rechtmatige belangen van de betrokkene worden gewaarborgd. De bepalingen van de algemene verordening gegevensbescherming van de EU⁶ zijn van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens met het oog op de bestrijding van onverzekerd rijden. De nationale wetgeving zou moeten voldoen aan de voorwaarden en

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

⁶ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

vereisten die in die verordening zijn vastgesteld, met name om te garanderen dat persoonsgegevens rechtmatig, behoorlijk en transparant worden verwerkt, voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden worden verzameld, naar de rechtsgrond voor de verwerking verwijzen, aan de in de algemene verordening gegevensbescherming vastgestelde vereisten inzake beveiliging en vertrouwelijkheid voldoen, en de beginselen van noodzaak, evenredigheid, doelbinding en evenredige termijn voor gegevensbewaring eerbiedigen. Ook moeten in alle gegevensverwerkingssystemen die in het kader van de wetgeving van de lidstaten worden ontwikkeld en gebruikt, de beginselen persoonsgegevensbescherming door ontwerp en gegevensbescherming door standaardinstellingen in acht worden genomen. Alle verwerkingen, met inbegrip van die met betrekking tot administratieve samenwerking en wederzijdse bijstand tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, moeten worden verricht in overeenstemming met de in de algemene verordening gegevensbescherming vastgelegde regels inzake de bescherming van persoonsgegevens, en in overeenstemming met de desbetreffende nationale wetgeving.

4) Minimumdekkingsbedragen

Artikel 9 van de richtlijn stelt verplichte minimumdekkingsbedragen vast waarvoor op grond van een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering schadevergoeding moet worden uitgekeerd. Deze minimumbedragen garanderen dat slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen in de hele EU in voldoende mate beschermd zijn in geval van lichamelijk letsel en materiële schade, ongeacht de categorie van het voertuig. Hoewel de richtlijn gelijke minimumdekkingsbedragen in alle lidstaten van de EU beoogt, zijn echter momenteel in 13 lidstaten lagere minimumbedragen van toepassing dan de in de richtlijn vastgestelde bedragen. Dit is het gevolg van de overgangsperioden overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Richtlijn 84/5/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2005/14/EG, op grond waarvan sommige lidstaten de toepassing van de volledige minimumbedragen mochten uitstellen. Door de verschillende referentiedata voor verschillende lidstaten voor de periodieke herberekening van de minimumbedragen blijft er echter een kloof bestaan tussen die 13 lidstaten die voor overgangsperioden in aanmerking kwamen, en alle andere lidstaten. Inmiddels zijn de overgangsperioden weliswaar verstreken, maar de respectieve data van afloop van de overgangsperioden worden nog altijd gebruikt als referentiedata voor de vijfjaarlijkse herziening in het licht van de inflatie. Daardoor zijn deze minimumbedragen nog altijd niet even hoog in alle lidstaten. De lidstaten zijn vrij om voor te schrijven dat nationale dekkingsbedragen in wettelijke-aansprakelijkheidsverzekeringspolissen hoger zijn dan de bij de richtlijn opgelegde minima, maar de meeste van de 13 lidstaten met lagere verplichte bedragen schrijven geen hogere dekkingsbedragen voor.

5) Toepassingsgebied van de richtlijn

Een aantal arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie, voornamelijk die in de zaken Vnuk, Andrade en Torreiro⁷, hebben het toepassingsgebied van de richtlijn verduidelijkt. In het arrest Vnuk van september 2014 werd het toepassingsgebied van de verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering in artikel 3 van de richtlijn verduidelijkt: zij ziet op elke deelneming aan het verkeer van een voertuig die overeenstemt met de gebruikelijke functie ervan, ongeacht de plaats waar het voertuig wordt gebruikt. In het arrest Rodrigues de Andrade van 28 november 2017 werd verduidelijkt dat alleen het normale gebruik van het voertuig als vervoermiddel, en dit ongeacht het terrein, onder de verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering valt, met uitsluiting van ongevallen waarbij het voertuig uitsluitend voor landbouw wordt gebruikt. Deze uitspraken hebben verduidelijkt dat motorrijtuigen normaal gezien bestemd zijn als vervoermiddel, ongeacht hun kenmerken, en

⁷ Arrest Vnuk (C-162/13), arrest Rodrigues de Andrade (C-514/16), arrest Torreiro (C-334/16).

dat de deelneming aan het verkeer van een voertuig ziet op het gebruik van een motorrijtuig dat overeenstemt met zijn gebruikelijke functie van vervoermiddel, ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het motorrijtuig stilstaat of in beweging is. De uitspraak maakt duidelijk dat ongevallen die tijdens de normale deelneming aan het verkeer van een voertuig met het oog op vervoer worden veroorzaakt, met inbegrip van het gebruik ervan op particulier eigendom, onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen.

Ten behoeve van de rechtszekerheid en de duidelijkheid codificeert dit voorstel de rechtspraak van het Hof in de EU-wetgeving. Dit garandeert dat de rechtspraak van het Hof op eenvormige wijze in het nationale recht wordt uitgevoerd.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De voorgestelde wijzigingen stroken met de algemene doelstellingen van de richtlijn om de slachtoffers van verkeersongevallen een hoog niveau van bescherming te garanderen, en het vrije verkeer van personen en voertuigen in de hele EU te vergemakkelijken. Ze zullen ook zorgen voor meer vertrouwen in de eengemaakte markt voor motorrijtuigenverzekering, doordat de rechtszekerheid in verband met de grensoverschrijdende verkoop van motorrijtuigenverzekering op grond van het vrij verrichten van diensten groter wordt, en het risico ten gevolge van de potentiële insolventie van de verzekeraar van een motorrijtuig kleiner wordt. De interne markt in motorrijtuigenverzekering is ook van groot belang voor de verzekeringsondernemingen, omdat de motorrijtuigenverzekering een aanzienlijk deel van het schadeverzekeringsbedrijf in de Unie vormt. De versterking en consolidering van de interne markt op dit gebied moet dus een hoofddoelstelling van het optreden van de Unie op het gebied van financiële diensten zijn.

De voorgestelde wijziging met betrekking tot de insolventie van een verzekeraar vult met name artikel 10 aan dat ziet op de bescherming van slachtoffers van ongevallen waarbij onverzekerde of niet-geïdentificeerde voertuigen betrokken zijn. De wijziging van artikel 4 van de richtlijn vergroot de mogelijkheden van de lidstaten om ervoor te zorgen dat de verzekeringsverplichting van de richtlijn wordt nageleefd, terwijl het vrije verkeer van personen en voertuigen gehandhaafd blijft. Voorts garandeert de wijziging van artikel 9 betreffende de minimumdekkingsbedragen gelijke minimumbescherming in alle lidstaten. De wijziging met betrekking tot de verklaringen betreffende het schadeverleden vult de bestaande vereisten van artikel 16 aan en garandeert gemakkelijkere authenticatie van verklaringen betreffende het schadeverleden en gelijke behandeling van verzekeringnemers. Bovendien wordt het toepassingsgebied van de richtlijn verduidelijkt door de codificatie van de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel ondersteunt het vrije verkeer van personen en goederen, wat fundamentele vrijheden van de Europese Unie zijn. Het strookt ook met de beginselen van de interne markt die het vrij verrichten van diensten en de vrije vestiging van verzekeraars garanderen. Bijvoorbeeld het versterkte recht met betrekking tot de verklaring betreffende het schadeverleden zal het vrije verkeer van personen vergemakkelijken en de bepalingen betreffende de insolventie van verzekeraars zullen het publiek meer vertrouwen doen krijgen in de grensoverschrijdende verkoop van motorrijtuigenverzekering.

Het voorstel strookt ook met de algemene verordening gegevensbescherming van de EU⁸ doordat het passende verzameling en behandeling van gegevens garandeert met het oog op rechtshandhaving die in het kader van de richtlijn is toegestaan.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag van het voorstel tot wijziging van de richtlijn is artikel 114, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Op grond hiervan kunnen maatregelen voor de onderlinge aanpassing van nationale bepalingen worden vastgesteld die de instelling en de goede werking van de interne markt tot doel hebben. De voorgestelde wijzigingen elimineren verder bepaalde directe en indirecte obstakels voor de goede werking en voltooiing van een geïntegreerde markt voor motorrijtuigenverzekering, vergemakkelijken het vrije verkeer van voertuigen tussen de lidstaten en waarborgen vergelijkbare behandeling ongeacht de plaats waar een ongeval zich voordoet in de EU. Ze zullen de eengemaakte markt voor motorrijtuigenverzekering versterken, doordat verzekeringnemers en potentiële slachtoffers kunnen vertrouwen op volledige schadeloosstelling, zelfs in geval van insolventie van een grensoverschrijdende motorrijtuigenverzekeraar.

• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

Volgens artikel 4 VWEU moet EU-actie voor de voltooiing van de interne markt worden getoetst aan het in artikel 5, lid 3, VEU neergelegde subsidiariteitsbeginsel.

In dit verband zij eraan herinnerd dat de richtlijn slachtoffers van ongevallen beschermt in andere EU-lidstaten dan de lidstaat van hun woonplaats, en binnenlandse slachtoffers van een ongeval dat is veroorzaakt door een chauffeur uit een andere lidstaat. De in het voorstel overwogen maatregelen kunnen alleen op EU-niveau worden vastgesteld, omdat ze betrekking hebben op verzekeraars die grensoverschrijdend actief zijn, motorrijtuigenverzekeringnemers die grensoverschrijdend mobiel zijn en verzekeringscontroles van voertuigen uit andere lidstaten.

Vergoeding van slachtoffers van verkeersongevallen in het geval van insolventie van een grensoverschrijdende verzekeraar is uiterst belangrijk voor de goede werking van de eengemaakte markt. Ongecoördineerde actie in de vorm van een lappendeken van vrijwillige kaders en overeenkomsten tussen nationale bureaus van motorrijtuigenverzekeraars kan niet waarborgen dat slachtoffers naar behoren worden vergoed en dat de risico's gelijk tussen de lidstaten worden gedeeld. Een gelijk speelveld in alle lidstaten qua minimumdekkingsbedragen om de slachtoffers van verkeersongevallen in de hele EU een gelijke minimumbescherming te garanderen, kan niet worden bereikt door ongecoördineerde inspanningen van de lidstaten. Onverzekerd rijden kan in het geval van grensoverschrijdend verkeer niet worden aangepakt door actie op nationaal niveau. Voorts kan alleen actie op EU-niveau de bescherming van slachtoffers garanderen in het geval van ongevallen waarbij een insolvente grensoverschrijdende verzekeraar betrokken is. Alleen actie op EU-niveau kan zorgen voor eenvormigheid wat het toepassingsgebied van de richtlijn betreft. Ten slotte is het niet mogelijk om door middel van ongecoördineerde actie toekomstige verzekeringnemers gelijke behandeling van verklaringen betreffende het schadeverleden te garanderen.

• Evenredigheid

Het voorstel neemt het evenredigheidsbeginsel volledig in acht, met name dat EU-actie niet verder mag gaan dan nodig om de doelstellingen van de Verdragen te verwezenlijken. De

⁸ Zie voetnoot 6.

geselecteerde beleidsopties zijn zorgvuldig beoordeeld en ontworpen om het juiste evenwicht te vinden tussen het openbare belang in kwestie (met name dat onverzekerd rijden moet worden verminderd en slachtoffers een gelijk minimumbeschermingsniveau moet worden gegarandeerd) en de potentiële kosten voor overheidsinstanties, verzekeraars en verzekeringnemers, zodat de voorgestelde maatregelen kostenefficiënt zijn.

- **Keuze van het instrument**

Artikel 114 VWEU maakt de goedkeuring van handelingen in de vorm van een verordening of richtlijn mogelijk. Er is gekozen voor een richtlijn omdat de rechtshandeling waarop de voorgestelde wijzigingen betrekking hebben, ook een richtlijn is.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Om de doeltreffendheid en de efficiëntie van de werking van de richtlijn te beoordelen, werd een evaluatie verricht, die een openbare raadpleging behelsde die van 28 juli tot en met 20 oktober 2017 werd gehouden⁹.

Uit de resultaten van de openbare raadpleging bleek dat belanghebbenden over het algemeen tevreden zijn over de werking van de meeste elementen van de richtlijn. Er was bij alle categorieën belanghebbenden brede steun voor een EU-initiatief om te garanderen dat slachtoffers van ongevallen snel worden vergoed in geval van insolventie van een motorrijtuigenverzekeraar, vooral in een grensoverschrijdende context. De meeste belanghebbenden ondersteunen de optie om de financiële eindverantwoordelijkheid in dergelijke gevallen te leggen bij de lidstaat van vestiging van de betrokken motorrijtuigenverzekeraar, met een eerste verantwoordelijkheid bij de lidstaat van woonplaats van het slachtoffer om een snelle vergoeding te garanderen.

Er was bij de belanghebbenden geen verzet tegen de harmonisatie van de minimumdekkingsbedragen voor de motorrijtuigenverzekering tot het hogere niveau dat al in 15 lidstaten van toepassing is. Sommige consumentenorganisaties waren voorstander van een gedifferentieerd hoger niveau van verplichte dekking voor grotere voertuigen zoals vrachtwagens en bussen, maar daartegen kwam verzet van de verzekeringssector en vervoers- en busondernemingen omdat het niet empirisch onderbouwd zou zijn en tot hogere verzekeringskosten zou leiden die aan de eindconsumenten zouden worden doorberekend (vooral omdat een ongeval met een bus met veel passagiers ook door een kleiner voertuig kan zijn veroorzaakt).

Met betrekking tot de erkenning van verklaringen betreffende het schadeverleden door een nieuwe verzekeraar, vooral in een nieuwe lidstaat, meldden een aantal individuele burgers hun negatieve ervaringen en vroegen zij om tussenkomst om te garanderen dat grensoverschrijdend mobiele burgers op dit punt door verzekeraars niet anders worden behandeld dan de bestaande bewoners van een lidstaat. De verzekeringssector was gekant tegen bindende verplichtingen voor verzekeraars in dit verband, omdat die onevenredig zouden zijn.

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

Met betrekking tot onverzekerd rijden was er geen verzet tegen het toestaan van onopvallende verzekeringscontroles aan de hand van technologie voor kentekenplaatherkenning waarbij voertuigen geen halt hoeven te houden.

Voorts was er brede steun om het toepassingsgebied van de richtlijn te verduidelijken in het licht van de nieuwe rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie. Belanghebbenden uit de motorsportsector vroegen om een uitsluiting van die sector van de richtlijn.

Het voorstel is ook gebaseerd op de resultaten van:

- een openbare raadpleging (van 30 september 2015 tot en met 31 januari 2016) in het kader van de enquête over het Europese regelgevingskader voor financiële diensten waarin om feedback en empirisch bewijs van de voordelen, onbedoelde effecten, samenhang en coherentie van de financiële wetgeving¹⁰ werd gevraagd en een openbare hoorzitting over de enquête die op 17 mei 2016 plaatsvond¹¹;
- een rondetafelconferentie over de evaluatie van de richtlijn, die plaatsvond op 12 juli 2017, met groepen belanghebbenden, met name verzekeraars, consumentenorganisaties, de raad van bureaus en de autoriteiten van de lidstaten;
- gedachtewisselingen met deskundigen van de autoriteiten van de lidstaten (deskundigengroep Banken, Betalingen en Verzekeringen);
- statistieken en verslagen van de raad van bureaus van motorrijtuigenverzekeraars (privaatrechtelijke lichamen die bij de richtlijn met bepaalde taken zijn belast).

• **Effectbeoordeling**

Overeenkomstig haar beleid voor betere regelgeving heeft de Commissie een effectbeoordeling van de beleidsalternatieven verricht¹². De effectbeoordeling kreeg op 9 maart 2018 een positief advies van de Raad voor regelgevingstoetsing¹³. In zijn opmerkingen suggereerde de Raad dat de effectbeoordeling de omvang van de overwogen wijziging van het toepassingsgebied van de richtlijn moest verduidelijken, en de redenen waarom de gevolgen niet volledig werden beoordeeld. Voorts vroeg de Raad om de effectbeoordeling aan de evaluatie te koppelen en om de voorgestelde wetgevingsmaatregelen beter te motiveren. De Raad vroeg ook om beter uit te leggen waarom de richtlijn toekomstbestendig wordt geacht in het licht van nieuwe technologische ontwikkelingen zoals zelfrijdende voertuigen en elektrische fietsen. Het voorstel is in overeenstemming met de conclusies van de effectbeoordeling.

In antwoord op de opmerkingen van de Raad legt de herziene effectbeoordeling uit dat, wat het toepassingsgebied van de richtlijn betreft, codificatie de voorkeur geniet ten behoeve van de rechtszekerheid, door in essentie de hoofdconclusie van de opeenvolgende arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie over het toepassingsgebied in de richtlijn op te nemen. Daardoor zouden de lidstaten de wijzigingen die uit de arresten voortvloeien, op een ordelijke en transparante manier kunnen implementeren. Dit zou voorts de belanghebbenden meer rechtszekerheid bieden over het toepassingsgebied van de richtlijn, omdat de arresten van het Hof van Justitie direct in nationale wetgeving zouden worden omgezet. Codificatie

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

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

¹² TO BE ADDED before publication of the document.

¹³ TO BE ADDED before publication of the document.

vergemakkelijkt ook de handhaving van de EU-wetgeving op dit gebied, omdat zij gepaard zou gaan met een gebruikelijke omzettingsprocedure.

Voorts legt de effectbeoordeling met betrekking tot toekomstige technologische ontwikkelingen uit dat de verplichting van de richtlijn om een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering te hebben, al van toepassing is op autonome en semi-autonome voertuigen. De hoofdreden daarvoor is het feit dat slachtoffers van ongevallen ook moeten worden beschermd en vergoed als bij het ongeval in de EU rijdende autonome voertuigen betrokken zijn. Er zijn al een aantal ongevallen veroorzaakt door autonome (en semi-autonome) voertuigen, wat bevestigt dat de EU-burgers tegen dat risico moeten worden beschermd. Voorts legt de effectbeoordeling uit dat nieuwe soorten motorrijtuigen, zoals elektrische fietsen, segways en elektrische scooters, al onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen. Het gebruik van deze nieuwe soorten elektrische motorrijtuigen in het verkeer kan potentieel ongevallen veroorzaken, en de slachtoffers van die ongevallen moeten worden beschermd en snel worden vergoed. De huidige richtlijn verleent de lidstaten echter ook de bevoegdheid om dergelijke voertuigen van de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering uit te sluiten, mochten zij dit noodzakelijk achten. Tijdens de openbare raadpleging vroeg een aantal verenigingen die de sector van de elektrische fietsen vertegenwoordigen, om een uitsluiting van dergelijke voertuigen in de richtlijn zelf, met als argument dat een verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering de invoering van elektrische fietsen zou kunnen ondermijnen. Dit wordt niet nodig geacht gelet op de bevoegdheid van de lidstaten om elektrische fietsen of andere nieuwe elektrische motorrijtuigen uit te sluiten. In dat geval zouden de nationale garantiefondsen de kosten van vergoeding van slachtoffers van ongevallen die door deze nieuwe soorten voertuigen worden veroorzaakt, voor hun rekening nemen. Dit biedt het hoogste beschermingsniveau voor slachtoffers zonder dat aanvullende EU-maatregelen hoeven te worden genomen.

De effectbeoordeling analyseerde verschillende beleidsopties voor elk van de vastgestelde problemen:

Omdat de richtlijn al bestaat, is de basisoptie in alle gevallen om de richtlijn niet te wijzigen. Naast het basisscenario analyseerde de effectbeoordeling ook een reeks andere mogelijke beleidsopties.

Met betrekking tot de insolventie van verzekeraars, een punt dat momenteel niet onder de richtlijn valt, was een tweede optie om een verantwoordelijkheid voor initiële vergoeding van slachtoffers op te leggen, maar geen eindverantwoordelijkheid. Een derde optie was beide verantwoordelijkheden toe te wijzen, met initiële verantwoordelijkheid voor de lidstaat van woonplaats van het slachtoffer en eindverantwoordelijkheid voor de lidstaat van vestiging van de insolvente verzekeraar. De effectbeoordeling concludeerde dat de derde optie de beleidsoptie is die de voorkeur verdient, omdat zij niet alleen een snelle vergoeding van slachtoffers zou garanderen, maar ook verzekeraars, nationale schadevergoedingsorganen en motorrijtuigenverzekeringnemers meer rechtszekerheid zou bieden in verband met de initiële en uiteindelijke afwikkeling van vorderingen, zodat minder gerechtelijke procedures nodig zijn.

Met betrekking tot de minimumdekkingsbedragen was een tweede optie, naast de basisoptie, de harmonisatie van de dekkingsbedragen tot het hoogste verplichte minimumniveau dat momenteel in de lidstaten van toepassing is. Een derde overwogen optie was het opleggen van hogere verplichte dekkingsbedragen voor grotere voertuigen zoals vrachtwagens en bussen. De effectbeoordeling concludeerde dat de tweede optie de beleidsoptie is die de voorkeur geniet, omdat zij gelijke minimumbescherming van slachtoffers in de hele EU garandeert en er onvoldoende bewijs is ter staving van de derde optie.

Met betrekking tot de verklaring betreffende het schadeverleden was een tweede optie, naast het basisscenario, een aanbeveling aan de lidstaten betreffende de behandeling van verklaringen betreffende het schadeverleden. Een derde optie was alleen het model voor verklaringen betreffende het schadeverleden te harmoniseren, zonder verzekeraars een verplichte behandeling van dergelijke verklaringen op te leggen, om authenticatie te vergemakkelijken en fraude te voorkomen. Een vierde optie was verzekeraars verder een non-discriminatievereiste op te leggen voor de behandeling van verklaringen betreffende het schadeverleden die door verzekeraars uit andere lidstaten zijn afgegeven, en een transparantievereiste over het gebruik van de verklaring. De effectbeoordeling concludeerde dat die laatste optie de beleidsoptie is die de voorkeur verdient, omdat zij niet alleen normalisatie van de verklaringen betreffende het schadeverleden zou vergemakkelijken, maar ook zou garanderen dat verklaringen betreffende het schadeverleden van binnenlandse verzekeringnemers en die van verzekeringnemers die uit een andere lidstaat komen, gelijk worden behandeld.

Met betrekking tot onverzekerd rijden was een tweede optie, naast het basisscenario, om onopvallende controles (die momenteel verboden zijn) op vrijwillige basis voor de lidstaten toe te staan. Een derde optie was onopvallende verzekeringscontroles aan de grens verplicht te maken. De derde optie werd geacht een groter potentieel te hebben om onverzekerd rijden te verminderen in vergelijking met de tweede optie. De effectbeoordeling overwoog niettemin dat de kosten van de derde optie in veel lidstaten hoger zouden uitvallen dan de baten, omdat in de EU niet overal in dezelfde mate onverzekerd wordt gereden. De effectbeoordeling concludeerde derhalve dat de tweede optie (vrijwillige onopvallende controles) de beleidsoptie is die de voorkeur verdient.

Met betrekking tot het toepassingsgebied van de richtlijn wordt in een bijlage bij de effectbeoordeling uitgelegd dat de bestaande rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie zal worden gecodificeerd door opname van een definitie van "deelneming aan het verkeer van een voertuig", omdat de belanghebbenden niet hebben aangetoond dat een wijziging van het toepassingsgebied zoals het in de rechtspraak is omschreven, tot buitensporige kosten zal leiden. In sommige lidstaten wordt immers al een verplichte wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering in lijn met de rechtspraak vereist, zonder buitensporig hoge verzekeringspremies, inclusief voor motorsportevenementen.

Het voorstel zal geen enkel significant milieu-effect hebben, aangezien de voorgestelde wijzigingen geen effect zullen hebben op het verkeersvolume.

Het voorstel heeft naar verwachting geen andere significante sociale effecten dan de reeds beschreven baten. De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel onverzekerd rijden te verminderen, wat tot lagere premies voor de motorrijtuigenverzekering kan leiden, en slachtoffers van ongevallen met voertuigen beter te beschermen, wat alle burgers in de EU ten goede kan komen. Het voorstel voorkomt het risico van grote potentiële premieverhogingen voor de motorrijtuigenverzekering. De voorgestelde maatregelen betreffende de minimumdekking leiden met name alleen tot een gelijktrekking van de minimumdekkingsbedragen om in alle lidstaten een gelijke minimumbescherming te garanderen.

Het voorstel heeft geen specifieke effecten voor kleine en middelgrote ondernemingen tenzij in hun hoedanigheid van gewone verzekeringnemer van een motorrijtuigenverzekering. Kmo's en micro-ondernemingen zullen worden getroffen als exploitanten van voertuigen die moeten worden verzekerd. In de lidstaten waar de minimumdekkingsbedragen licht opwaarts worden herzien, zijn kleine premieverhogingen mogelijk voor verzekeringnemers in die lidstaten, waaronder voor kmo's en micro-ondernemingen.

- **Grondrechten**

Het voorstel is in overeenstemming met de grondrechten en beginselen die door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie worden erkend, in het bijzonder het recht op de bescherming van persoonsgegevens (artikel 8 van het Handvest), het recht op eigendom (artikel 17 van het Handvest), en de gelijkheid van vrouwen en mannen (artikel 23 van het Handvest). Het draagt ook bij aan de doelstellingen van artikel 16 van het Handvest dat voorziet in de vrijheid van ondernemerschap, de doelstellingen van artikel 38 van het Handvest dat voorziet in een hoog niveau van consumentenbescherming en de doelstellingen van artikel 45 van het Handvest betreffende de vrijheid van verkeer en van verblijf van de burgers.

REFIT

Het voorstel strookt met de doelstellingen van vereenvoudiging en kostenverlaging. Met betrekking tot de insolventie van verzekeraars zullen er minder kosten van procesvoering zijn omdat de richtlijn duidelijke rollen zou vastleggen voor de initiële betaling van het slachtoffer en de eindverantwoordelijkheid voor de vordering. Voorts kan een vermindering van onverzekerd rijden door middel van onopvallende controles ertoe leiden dat minder een beroep wordt gedaan op de schadevergoedingsorganen en de bijdragen voor verzekeraars verlagen. Bovendien zou meer normalisatie van de verklaringen betreffende het schadeverleden het eenvoudiger maken om de authenticiteit te verifiëren van dergelijke verklaringen die door buitenlandse verzekeraars zijn afgegeven. Ten slotte leidt het voorstel niet tot nieuwe rapportageverplichtingen aan overheidsinstanties.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de EU.

Het voorstel kan gevolgen hebben voor de nationale begrotingen van de lidstaten die zouden kiezen voor de optie van onopvallende verzekeringscontroles aan de grens van voertuigen die gewoonlijk in een andere lidstaat zijn gestald; daarvoor zou technologie voor kentekenplaatherkenning moeten worden gebruikt en zou met andere lidstaten informatie moeten worden uitgewisseld over de verzekeringsstatus van voertuigen.

Bovendien zullen de lidstaten een orgaan moeten aanwijzen dat verantwoordelijk is voor de vergoeding van slachtoffers in gevallen van grensoverschrijdende insolventie van verzekeraars, maar verwacht wordt dat dit een extra taak kan zijn voor een bestaand orgaan (hetzij een algemeen verzekeringsgarantiefonds, hetzij het nationale garantiefonds voor ongevallen die door onverzekerde of niet-geïdentificeerde voertuigen zijn veroorzaakt). De kosten zullen worden gefinancierd met bijdragen van de verzekeringsondernemingen.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal in samenwerking met de lidstaten toezien op de uitvoering van het beleid. Vijf jaar na de omzettingsdatum zal de Commissie een evaluatie van deze richtlijn opstellen. De evaluatie zal onderzoeken of het voorstel doeltreffend, efficiënt, relevant en coherent is, en meerwaarde biedt, en of er significante effecten voor ondernemingen zijn.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Om de doelstelling van dit voorstel te verwezenlijken en mogelijke lacunes en mismatches te vermijden wat betreft de omzetting in nationaal recht door de lidstaten, zullen toelichtende stukken nodig zijn om te helpen bij de omzetting en een doeltreffende verificatie mogelijk te maken. Dit rechtvaardigt dat de lidstaten de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld moeten doen gaan van toelichtende stukken, bijvoorbeeld in de vorm van een concordantietabel.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 van het voorstel wijzigt de richtlijn. De referenties hieronder verwijzen naar de gewijzigde of nieuwe artikelen in de richtlijn, tenzij anders vermeld.

In artikel 1 wordt de definitie van "deelneming aan het verkeer van een voertuig" ingevoerd om de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie in de zaak Vnuk (C-162/13 van 14 september 2014), de zaak Rodrigues de Andrade (C-514/16 van 28 november 2017) en de zaak Torreiro (C-334/16 van 20 december 2017) te incorporeren. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft in zijn uitspraken verduidelijkt dat motorrijtuigen normaal gezien bestemd zijn als vervoermiddel, ongeacht hun kenmerken. Voorts heeft het Hof verduidelijkt dat de deelneming aan het verkeer van een voertuig ziet op het gebruik van een motorrijtuig dat overeenstemt met zijn gebruikelijke functie van vervoermiddel, ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het motorrijtuig stilstaat of in beweging is.

Met betrekking tot onverzekerd rijden wordt artikel 4 gewijzigd om de lidstaten toe te staan verzekeringscontroles te verrichten van voertuigen die gewoonlijk in een andere lidstaat zijn gestald en van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een derde land zijn gestald wanneer deze hun grondgebied binnenkomen vanuit het grondgebied van een andere lidstaat, maar alleen als die controles niet-discriminerend, noodzakelijk en evenredig zijn, deel uitmaken van een algemeen systeem van controles op het nationale grondgebied en niet vereisen dat het voertuig met het oog op een dergelijke controle halthoudt. Die controles moeten worden verricht overeenkomstig Verordening 2016/679 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.

Om een gelijk niveau van minimumbescherming van slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen op EU-niveau te garanderen:

- wordt artikel 9, lid 1, gewijzigd om de verplichte minimumdekkingsbedragen voor slachtoffers in de hele EU te harmoniseren, onverminderd hogere garanties die de lidstaten kunnen voorschrijven;
- wordt artikel 9, lid 2, gewijzigd om de Commissie de bevoegdheid toe te kennen om gedelegeerde handelingen vast te stellen om de geharmoniseerde minimumdekkingsbedragen voor slachtoffers om de vijf jaar te herzien in het licht van de inflatie.

Om de bescherming van slachtoffers in geval van insolventie of afwikkeling of niet-medewerking van een verzekeraar te garanderen, voorziet een nieuw artikel 10 bis er met name in dat:

- elke lidstaat een orgaan opricht of aanwijst met de taak materiële schade of lichamelijk letsel te vergoeden veroorzaakt door een voertuig dat verzekerd is door een onderneming waartegen een faillissements- of afwikkelingsprocedure loopt of wanneer de verzekeraar geen met

redenen omkleed antwoord heeft gegeven binnen drie maanden vanaf de datum waarop de benadeelde een verzoek tot schadevergoeding heeft ingediend;

- benadeelden worden vergoed door een dergelijk orgaan van de lidstaat van hun woonplaats;
- dit orgaan het recht heeft die schadevergoeding te verhalen op het orgaan van de lidstaat waar de verzekeringsonderneming die de polis heeft afgegeven, gevestigd is (dit laatste orgaan draagt de eindverantwoordelijkheid);
- de Commissie de bevoegdheid wordt toegekend om gedelegeerde handelingen vast te stellen om de procedurele taken en verplichtingen van de overeenkomstig artikel 10 bis opgerichte of erkende organen met betrekking tot de terugbetaling te omschrijven.

Met betrekking tot verklaringen betreffende het schadeverleden wordt artikel 16 gewijzigd om:

- de verklaringen betreffende de succesvolle schadevorderingen die derden in de voorbije vijf jaar tegen de verzekeringnemer hebben ingediend, te harmoniseren. Die verklaringen worden gebaseerd op een gestandaardiseerd model, dat door de Europese Commissie bij een uitvoeringshandeling moet worden vastgesteld;
- niet-discriminerende behandeling van de verklaringen betreffende het schadeverleden door verzekeringsondernemingen te garanderen, ongeacht de nationaliteit of de vorige lidstaat van woonplaats van een burger.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (motorrijtuigenverzekering) is van bijzonder groot belang voor de Europese burgers, of zij nu verzekeringnemers zijn of potentiële slachtoffers van een ongeval. De motorrijtuigenverzekering is tevens van groot belang voor verzekeringsondernemingen: zij vormt een aanzienlijk segment van het schadeverzekeringsbedrijf in de Unie. Daarnaast heeft de motorrijtuigenverzekering gevolgen voor het vrije verkeer van personen, goederen en voertuigen. Een van de hoofddoelstellingen van het optreden van de Unie op het gebied van financiële diensten moet derhalve een versterking en consolidering van de interne markt voor motorrijtuigenverzekering zijn.
- (2) De Commissie heeft een evaluatie verricht van de werking van Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁵, met name van haar efficiëntie en doeltreffendheid en haar coherentie met andere beleidsmaatregelen van de Unie. De conclusie van de evaluatie was dat Richtlijn 2009/103/EG in het algemeen goed werkt en op de meeste punten geen wijziging behoeft. Er werden echter vier gebieden onderkend waarop gerichte wijzigingen passend zouden zijn: vergoeding van slachtoffers van ongevallen in geval van insolventie van een verzekeringsonderneming, verplichte minimumbedragen van verzekeringsdekking,

¹⁴ PB C , blz. .

¹⁵ Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PB L 263 van 7.10.2009, blz. 11).

verzekeringscontroles van voertuigen door de lidstaten en het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden van verzekeringnemers door een nieuwe verzekeringsonderneming.

- (3) Voorts heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie in recente arresten, namelijk in de zaken Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ en Torreiro¹⁸, de betekenis van de woorden "deelneming aan het verkeer van een voertuig" verduidelijkt. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft met name verduidelijkt dat motorrijtuigen normaal gezien bestemd zijn als vervoermiddel, ongeacht hun kenmerken, en dat de deelneming aan het verkeer van een voertuig ziet op het gebruik van een motorrijtuig dat overeenstemt met zijn gebruikelijke functie van vervoermiddel, ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het motorrijtuig stilstaat of in beweging is. Ten behoeve van de rechtszekerheid is het passend om die rechtspraak in Richtlijn 2009/103/EG te laten doorklinken door opname van een omschrijving van het begrip "deelneming aan het verkeer van een voertuig".
- (4) De lidstaten moeten er zich momenteel van onthouden verzekeringscontroles te verrichten van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een andere lidstaat zijn gestald en van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een derde land zijn gestald wanneer deze hun grondgebied binnenkomen vanuit het grondgebied van een andere lidstaat. Nieuwe technologische ontwikkelingen maken het mogelijk verzekeringscontroles van voertuigen te verrichten zonder dat deze halt hoeven te houden, en dus zonder het vrije verkeer van voertuigen en personen te belemmeren. Het is dus passend verzekeringscontroles van voertuigen toe te staan, maar alleen als die controles niet-discriminerend, noodzakelijk en evenredig zijn, deel uitmaken van een algemeen systeem van controles op het nationale grondgebied en niet vereisen dat het voertuig halthoudt.
- (5) De lidstaten die ervoor opteren om een systeem op te zetten dat persoonsgegevens verwerkt die vervolgens met andere lidstaten kunnen worden gedeeld, zoals gegevens van technologie voor kentekenplaatherkenning, moeten wetgeving aannemen die de verwerking van persoonsgegevens met het oog op de bestrijding van onverzekerd rijden mogelijk maakt, en tegelijk geschikte maatregelen nemen om de rechten, vrijheden en gerechtvaardigde belangen van de betrokkene te vrijwaren. De bepalingen van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹ zijn van toepassing op de verwerking van persoonsgegevens met het oog op de bestrijding van onverzekerd rijden. De wetgeving van de lidstaten moet met name de precieze doeleinden specificeren, naar de desbetreffende rechtsgrond verwijzen, voldoen aan de desbetreffende beveiligingsvereisten en de beginselen van noodzaak, evenredigheid en doelbinding eerbiedigen, en moet een evenredige termijn voor gegevensbewaring vaststellen. Bovendien moeten in alle gegevensverwerkingssystemen die in het kader van de wetgeving van de lidstaten worden ontwikkeld en gebruikt, de beginselen persoonsgegevensbescherming door ontwerp en gegevensbescherming door standaardinstellingen in acht worden genomen.

¹⁶ Arrest van het Hof van Justitie van 4 december 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷ Arrest van het Hof van Justitie van 28 november 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Arrest van het Hof van Justitie van 20 december 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

- (6) Richtlijn 2009/103/EG stelt momenteel verschillende referentiedata vast voor de periodieke herberekening van de minimumdekkingsbedragen in verschillende lidstaten, waardoor de minimumdekkingsbedragen uiteenlopen van lidstaat tot lidstaat. Om benadeelden in de hele Unie gelijke minimumbescherming te garanderen, moeten die minimumbedragen worden geharmoniseerd en moet een eenvormige herzieningsclausule, die het door Eurostat gepubliceerde geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen als benchmark gebruikt, worden ingevoerd, alsook procedurele regels voor die herziening volgens een eenvormig tijdschema.
- (7) Doeltreffende en efficiënte bescherming van slachtoffers van verkeersongevallen vereist dat die slachtoffers altijd worden vergoed voor hun lichamelijk letsel of voor hun materiële schade, ongeacht of de verzekeringsonderneming van de aansprakelijke voor het ongeval al dan niet solvent is. De lidstaten moeten derhalve een orgaan oprichten of aanwijzen dat benadeelden die gewoonlijk op hun grondgebied wonen, initieel vergoedt en het recht heeft om die schadevergoeding te verhalen op het orgaan dat voor hetzelfde doel is opgericht of aangewezen in de lidstaat van vestiging van de verzekeringsonderneming die de polis van het voertuig van de aansprakelijke voor het ongeval heeft afgegeven. Om te voorkomen dat parallel vorderingen worden ingediend, mag slachtoffers van verkeersongevallen echter niet worden toegestaan dat zij een verzoek tot schadevergoeding bij dat orgaan indienen als zij hun verzoek tot schadevergoeding al bij de betrokken verzekeringsonderneming hebben ingediend of daartegen al een vordering hebben ingesteld, en dat verzoek nog in behandeling is of die vordering nog aanhangig is.
- (8) Eerdere verklaringen betreffende het schadeverleden van verzekeringnemers die een nieuw verzekeringscontract met een verzekeringsonderneming willen sluiten, moeten gemakkelijk authenticeerbaar zijn, zodat dergelijke verklaringen gemakkelijker kunnen worden erkend bij de sluiting van een nieuwe verzekeringspolis. Om de verificatie en de authenticatie van verklaringen betreffende het schadeverleden te vereenvoudigen, is het belangrijk dat de vorm en inhoud van die verklaringen in alle lidstaten dezelfde zijn. Bovendien mogen verzekeringsondernemingen die bij de bepaling van de premies voor de motorrijtuigenverzekering met het schadeverleden rekening houden, niet discrimineren op basis van nationaliteit of louter op basis van de vorige lidstaat van woonplaats van de verzekeringnemer. Om de lidstaten in staat te stellen te verifiëren hoe verzekeringsondernemingen de verklaringen betreffende het schadeverleden behandelen, moeten verzekeringsondernemingen hun beleid op het gebied van het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden bij de premieberekening bekendmaken.
- (9) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te garanderen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot de vorm en inhoud van de verklaring betreffende het schadeverleden. Die uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁰.
- (10) Om te garanderen dat de minimumdekkingsbedragen in lijn blijven met de evoluerende economische werkelijkheid (en niet mettertijd worden uitgehold), moet

²⁰ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen betreffende de aanpassing van die minimumdekkingsbedragen van de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid om rekening te houden met de evoluerende economische werkelijkheid, en om de procedurele taken en verplichtingen van de organen die overeenkomstig artikel 10 bis zijn opgericht om vergoeding te verlenen of met die taak zijn belast, met betrekking tot de terugbetaling te omschrijven. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (11) In het kader van de evaluatie van de werking van de richtlijn moet de Europese Commissie de toepassing van de richtlijn monitoren, rekening houdend met het aantal slachtoffers, het bedrag aan uitstaande verzoeken ten gevolge van vertragingen bij de uitkering naar aanleiding van gevallen van grensoverschrijdende insolventie, het niveau van de minimumdekkingsbedragen in de lidstaten, het bedrag aan verzoeken ten gevolge van onverzekerd rijden met betrekking tot grensoverschrijdend verkeer en het aantal klachten over verklaringen betreffende het schadeverleden.
- (12) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, met name de slachtoffers van verkeersongevallen in de hele Unie een gelijke minimumbescherming garanderen en de bescherming van slachtoffers in geval van insolventie van verzekeringsondernemingen garanderen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege hun gevolgen beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (13) In de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken²¹ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.
- (14) Richtlijn 2009/103/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

²¹ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2009/103/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) in artikel 1 wordt het volgende punt 1 bis ingevoegd:

"1 bis. "deelneming aan het verkeer van een voertuig": het gebruik van een voertuig, normaal gezien bestemd als vervoermiddel, dat overeenstemt met de gebruikelijke functie van dat voertuig, ongeacht de kenmerken van het voertuig en ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het stilstaat of in beweging is;"

- (2) artikel 4 wordt vervangen door:

"Artikel 4

Verzekeringscontroles

1. De lidstaten onthouden zich ervan controle te verrichten op de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid bij voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een andere lidstaat zijn gestald en bij voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een derde land zijn gestald wanneer deze hun grondgebied binnenkomen vanuit het grondgebied van een andere lidstaat.

Zij kunnen echter dergelijke verzekeringscontroles verrichten mits die controles niet-discriminerend zijn en noodzakelijk en evenredig om het nagestreefde doel te bereiken, en:

- a) worden verricht als onderdeel van een controle die niet uitsluitend op de controle van de verzekering is gericht, of
- b) deel uitmaken van een algemeen systeem van controles op het nationale grondgebied en niet vereisen dat het voertuig halthoudt.

2. Op basis van het recht van de lidstaat waaronder de verwerkingsverantwoordelijke valt, mogen persoonsgegevens worden verwerkt wanneer dat nodig is met het oog op de bestrijding van onverzekerd rijden van voertuigen die in andere lidstaten reizen dan die waar zij gewoonlijk zijn gestald zoals beschreven in artikel 1. Dit recht is in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679* en legt ook geschikte maatregelen vast om de rechten, vrijheden en gerechtvaardigde belangen van de betrokkene te vrijwaren.

* Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).;"

- (3) artikel 9 wordt vervangen door:

"1. Onverminderd door de lidstaten voorgeschreven hogere dekkingen, eist iedere lidstaat dat de in artikel 3 bedoelde verzekering verplicht is voor de volgende minimumbedragen:

- (a) voor lichamelijk letsel: 6 070 000 EUR per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers, of 1 220 000 EUR per slachtoffer;

- (b) voor materiële schade: 1 220 000 EUR per verzoek, ongeacht het aantal slachtoffers.

Voor de lidstaten die de euro niet als munteenheid hebben ingevoerd, worden de minimumbedragen in hun nationale valuta omgerekend tegen de wisselkoers op [Publications Office – set the date the date of entry in force of this Directive], die in het Publicatieblad van de Europese Unie is bekendgemaakt.

2. De Commissie herziet elke vijf jaar na [date of entry into force of this Directive] de in lid 1 genoemde bedragen in het licht van het geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen (HICP) dat overeenkomstig Verordening (EU) 2016/792 van het Europees Parlement en de Raad** wordt vastgesteld.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 28 bis gedelegeerde handelingen betreffende de aanpassing van die bedragen aan het HICP vast te stellen binnen zes maanden na afloop van elke periode van vijf jaar.

Voor de lidstaten die de euro niet als munteenheid hebben ingevoerd, worden de bedragen in hun nationale valuta omgerekend tegen de wisselkoers van de datum van de berekening van de nieuwe minimumbedragen en zoals bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.

** Verordening (EU) 2016/792 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende geharmoniseerde indexcijfers van de consumptieprijzen en van de huizenprijzen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2494/95 van de Raad (PB L 135 van 24.5.2016, blz. 11).";

- (4) het volgende artikel 10 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 10 bis

Bescherming van benadeelden in geval van insolventie van of gebrek aan samenwerking door een verzekeringsonderneming

1. De lidstaten stellen een orgaan in of erkennen een orgaan dat benadeelden die gewoonlijk op hun grondgebied wonen, ten minste binnen de grenzen van de in artikel 9, lid 1, bedoelde verplichte verzekering vergoedt voor lichamelijk letsel of materiële schade veroorzaakt door een voertuig dat verzekerd is door een verzekeringsonderneming die zich in een van de volgende situaties bevindt:

- (a) de verzekeringsonderneming is onderworpen aan een faillissementsprocedure;
- (b) de verzekeringsonderneming is onderworpen aan een afwikkelingsprocedure in de zin van artikel 268, onder d), van Richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad***;
- (c) de verzekeringsonderneming of haar schaderegelaar heeft geen met redenen omkleed antwoord op de punten in een verzoek tot vergoeding verstrekt binnen drie maanden na de datum waarop de benadeelde zijn verzoek tot schadevergoeding bij die verzekeringsonderneming heeft ingediend.

2. Benadeelden mogen geen verzoek bij het in lid 1 bedoelde orgaan indienen, als zij direct een verzoek hebben ingediend bij of direct een vordering hebben ingesteld tegen de verzekeringsonderneming en dat verzoek nog in behandeling of die vordering nog aanhangig is.

3. Het in lid 1 bedoelde orgaan doet een voorstel voor het verzoek binnen twee maanden na de datum waarop de benadeelde zijn verzoek tot vergoeding heeft ingediend.
4. Indien de benadeelde in een andere lidstaat woont dan de lidstaat waar de in lid 1 bedoelde verzekeringsonderneming gevestigd is, kan het in lid 1 bedoelde orgaan dat de benadeelde in zijn lidstaat van woonplaats heeft vergoed, de betaalde schadevergoeding verhalen op het in lid 1 bedoelde orgaan in de lidstaat waar de verzekeringsonderneming die de polis van de aansprakelijke voor het ongeval heeft afgegeven, gevestigd is.
5. De leden 1 tot en met 4 doen geen afbreuk aan:
- (a) het recht van de lidstaten om aan de door het in lid 1 bedoelde orgaan betaalde vergoeding al dan niet een subsidiair karakter te geven;
 - (b) het recht van de lidstaten om te voorzien in de afhandeling van de verzoeken ter zake van hetzelfde ongeval tussen:
 - (i) het in lid 1 bedoelde orgaan;
 - (ii) de aansprakelijke of aansprakelijken voor het ongeval;
 - (iii) andere verzekeringsondernemingen of socialezekerheidsorganen die gehouden zijn de benadeelde te vergoeden.
6. De lidstaten mogen het in lid 1 bedoelde orgaan niet toestaan de uitkering van de vergoeding afhankelijk te stellen van andere dan de in deze richtlijn vastgestelde vereisten en met name niet van de vereiste dat de benadeelde aantoonst dat de aansprakelijke voor het ongeval niet kan of niet wil betalen.
7. De Commissie wordt de bevoegdheid toegekend om volgens de in artikel 28 bis bedoelde procedure gedelegeerde handelingen vast te stellen om de procedurele taken en verplichtingen van de overeenkomstig artikel 10 bis opgerichte of erkende organen met betrekking tot de terugbetaling te omschrijven.
-

*** Richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II) (PB L 335 van 17.12.2009, blz. 1).";

- (5) artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) de volgende zin wordt aan het einde van de tweede alinea toegevoegd:

"Zij doen dit aan de hand van het formulier van de verklaring betreffende het schadeverleden.";
 - (b) de volgende alinea's worden toegevoegd:

"De lidstaten zorgen ervoor dat verzekeringsondernemingen of organen als bedoeld in de tweede alinea, wanneer zij rekening houden met verklaringen betreffende het schadeverleden die door andere verzekeringsondernemingen of andere organen als bedoeld in de tweede alinea zijn verstrekt, verzekeringnemers niet op een discriminerende manier behandelen of geen hogere premies in rekening brengen vanwege hun nationaliteit of louter op basis van hun vorige lidstaat van woonplaats.

De lidstaten zorgen ervoor dat verzekeringsondernemingen hun beleid op het gebied van het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden bij de premieberekening bekendmaken.

De Commissie wordt de bevoegdheid toegekend om volgens de in artikel 28 bis, lid 2, bedoelde procedure gedelegeerde handelingen vast te stellen tot nadere bepaling van de vorm en inhoud van de in de tweede alinea bedoelde verklaring betreffende het schadeverleden. Die verklaring bevat informatie over alle volgende punten:

- (a) de identiteit van de verzekeringsonderneming die de verklaring betreffende het schadeverleden verstrekt;
- (b) de identiteit van de verzekeringnemer;
- (c) het verzekerde voertuig;
- (d) de periode van dekking van het verzekerde voertuig;
- (e) het aantal en de waarde van de door derden ingediende schadevorderingen tijdens de periode waarop de verklaring betreffende het schadeverleden ziet.";

(6) de volgende artikelen 28 bis, 28 ter en 28 quater worden ingevoegd:

"Artikel 28 bis

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Europees Comité voor verzekeringen en bedrijfspensioenen, ingesteld bij Besluit 2004/9/EG van de Commissie****. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad*****.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 28 ter

Uitoefening van gedelegeerde bevoegdheden

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 9, lid 2, en artikel 10 bis, lid 7, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van de in artikel 30 bedoelde datum voor onbepaalde tijd aan de Commissie verleend.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 9, lid 2, en artikel 10 bis, lid 7, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 9, lid 2, en artikel 10 bis, lid 7, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen

binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 28 quater

Evaluatie

Uiterlijk zeven jaar na de datum van omzetting van deze richtlijn wordt een evaluatie van deze richtlijn verricht. De Commissie deelt de conclusies van de evaluatie samen met haar opmerkingen mee aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité.

**** Besluit 2004/9/EG van de Commissie van 5 november 2003 tot instelling van het Europees Comité voor verzekeringen en bedrijfspensioenen (PB L 3 van 7.1.2004, blz. 34).

***** Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13)."

Artikel 2

Omzetting

De lidstaten dienen vóór [PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force] de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast te stellen en bekend te maken die nodig zijn om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Zij passen die bepalingen toe vanaf [PO: Please insert date 12 months after the date of entry into force].

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter