

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet

[COM(2018) 336 final – 2018/0168 (COD)]

(2018/C 440/13)

Föredragande: **Christophe LEFÈVRE**

Remiss	Rådet, 6.6.2018 Europaparlamentet, 11.6.2018
Rättslig grund	Artikel 114.1 i EUF-fördraget
Ansvarig facksektion	Facksektionen för inre marknaden, produktion och konsumtion
Antagande av facksektionen	4.9.2018
Antagande vid plenarsessionen	19.9.2018
Plenarsession nr	537
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	191/0/6

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) välkomnar de förslag som kommissionen lägger fram i samband med ändringen av direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet. Kommittén beklagar dock att kommissionen inte har tagit tillfället i akt att förutse utvecklingen av autonoma fordon, trots de iakttagelser som gjorts i den konsekvensbedömning⁽¹⁾ som åtföljer förslaget.

1.2 När det gäller förbättringen av skyddet för offer för trafikolyckor när en försäkringsgivare blir insolvent stöder kommittén förslaget att skadeersättningsorganet i den medlemsstat där den skadelidande är bosatt ska ersätta den skadelidande. Kommissionen utesluter dock att detta organ anlitas om den skadelidande har framfört ett direkt ersättningsanspråk till försäkringsgivaren eller vidtagit rättsliga åtgärder. Kommittén rekommenderar därför att detta undantag inte tillämpas om försäkringsgivaren under denna period hamnar på obestånd (konkurs, likvidation) eller om den skadelidande överlåter vinningen av de rättsliga åtgärderna till organet, i syfte att snabbare erhålla ersättningen. Kommittén rekommenderar att den tillämpade ersättningsnivån (skadeståndet) ska vara den som är mest fördelaktig för den skadelidande av följande nivåer: nivån i det land där olyckan inträffade och nivån i bosättningslandet.

1.3 När det gäller förbättringen av erkännandet av intyg om tidigare ersättningsanspråk rekommenderar kommittén att man anger namnet på den förare som är inblandad i olyckan och graden av dennes ansvar för olyckan (fullt, partiellt eller inget). Kommittén ställer sig frågande till intygets innehåll inom ramen för nationell lagstiftning där fordonet är försäkrat oavsett vem föraren är, jämfört med lagstiftning där ett fordon är försäkrat för en viss förare som betalar premier i enlighet med sin individuella riskprofil och skadehistorik, eller där körkortsinnehavaren är försäkrad oberoende av det fordon som används. Kommittén uppmanar kommissionen att föreskriva att försäkringsintygen och intygen om skadehistorik tillhandahålls i ett format som kan autentiseras, och att bemyndiga användning av en sammanlänkad databas som de rättsvärdande myndigheterna kan konsultera för att kontrollera intygens giltighet.

1.4 När det gäller försäkringskontroller för att bekämpa oförsäkrad körning välkomnar kommittén förslaget om att använda teknik för igenkänning av nummerplåtar för att i ett nationellt system kontrollera fordon utan att fordonet behöver stanna. I de fall då försäkringsavtal saknas rekommenderar kommittén att fordonet beläggs med körförbud till dess att ett giltigt försäkringsintyg uppvisas.

⁽¹⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2018/EN/SWD-2018-247-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>

1.5 När det gäller harmonisering av minimibeloppen för försäkringstäckning rekommenderar kommittén att kommissionen fastställer ett slutdatum för genomförandet av minimitrösklarna för ersättning.

1.6 När det gäller direktivets tillämpningsområde välkomnar kommittén förtydligandet av begreppet transportmedel på allmän eller privat mark, stillastående eller i rörelse, där de identifierade fordonen inte används uteslutande för jordbruksändamål. Det bör dock säkerställas att jordbruksfordon som färdas på allmän väg omfattas av direktivet.

1.7 När det gäller förenligheten med befintliga bestämmelser på det berörda området noterar kommittén slutligen att kommissionens förslag stöder den fria rörligheten för personer och varor samt de principer för den inre marknaden som säkerställer fritt tillhandahållande av tjänster och fri etableringsrätt för försäkringsgivarna.

2. Bakgrund och inledning

2.1 Kommissionen lägger fram ett förslag om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG⁽²⁾ om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet.

2.2 Kommissionen avser att förbättra det för närvarande otillräckliga skyddet av offer för trafikolyckor där motorfordon är inblandade, minska skillnaderna i hur försäkringstagare i EU behandlas i fråga om bonus/malus samt införliva EU-domstolens domar sedan genomförandet av det första direktivet om motorfordonsförsäkring, som antogs 1972.

2.3 Direktivet är ett rättsligt instrument som är av avgörande betydelse för den inre marknads funktion när det gäller fri rörlighet, och bygger på att det ska räcka med en enda premie och att man inte ska behöva teckna en kompletterande försäkring för resa i en annan medlemsstat. Det syftar också till att garantera en hög grad av konvergens i fråga om skyddet av offer för trafikolyckor.

2.4 Grunden till lagstiftningen är det internationella systemet med gröna kort, som inte är ett EU-initiativ och omfattar 48 länder. De viktigaste inslagen i direktiv 2009/103/EG är

- krav på att motorfordon omfattas av en ansvarsförsäkring som är giltig överallt i EU på grundval av en enda premie,
- krav på de lägsta täckningsbelopp som försäkringar måste omfatta (med möjlighet för medlemsstaterna att kräva en högre täckning nationellt),
- förbud för medlemsstaterna att utföra systematiska gränskontroller av försäkringar för fordon som är normalt hemmahörande i en annan medlemsstat,
- skyldighet för medlemsstaterna att inrätta garantifonder för ersättning till skadelidande vid olyckor som orsakats av oförsäkrade eller oidentifierade fordon,
- försäkringskydd för skadelidande vid trafikolyckor i en annan medlemsstat än den medlemsstat där de är bosatta,
- rättighet för försäkringstagarna att få ett intyg över sin skadehistorik under de senaste fem åren från sin försäkringsgivare.

2.5 Inom ramen för kommissionens arbetsprogram för 2016 och handlingsplanen för finansiella tjänster från mars 2017 genomfördes 2017 en utvärdering⁽³⁾ av direktiv 2009/103/EG och EU-domstolen avkunnade samma år två domar. Kommissionen har intagit sin ståndpunkt utifrån detta.

⁽²⁾ EUT L 263, 7.10.2009, s. 11. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:263:SOM:EN:HTML>

⁽³⁾ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-3714481_en

2.5.1 Förbättring av skyddet av offer för trafikolyckor i händelse av att en försäkringsgivare blir insolvent

2.5.1.1 Kommissionen föreslår att ett organ i varje medlemsstat ska bemyndigas att ersätta skadelidande som är stadigvarande bosatta inom dess territorium, minst upp till gränserna för försäkringsskyldighet, för personskador eller saksador som orsakats av ett försäkrat fordon, i avsaknad av ett motiverat svar inom tre månader på vad som anförts i ersättningsanspråket, eller vid konkurs eller likvidation av försäkrings- eller återförsäkringsbolaget. Detta skulle inte gälla om den skadelidande redan har framfört ett direkt ersättningsanspråk till försäkringsgivaren eller vidtagit rättsliga åtgärder som fortfarande pågår.

2.5.1.2 Enligt kommissionens förslag skulle detta organ kunna motta ersättning från det berörda organet i det land där den person som är ansvarig för olyckan är bosatt.

2.5.2 Förbättring av erkännandet av intyg om skadehistorik, särskilt i gränsöverskridande sammanhang

2.5.2.1 Enligt direktivet har man rätt att få ett intyg om skadehistoriken under de senaste fem åren inom ramen för sin motorfordonsförsäkring. Försäkringsgivare är inte skyldiga att beakta det vid beräkningen av premierna.

2.5.2.2 Kommissionen rekommenderar att man standardiserar innehållet i och utformningen av dessa intyg om skadehistorik, som bör innehålla de uppgifter som behövs för att premierna ska kunna anpassas i enlighet med skadehistoriken och för att försäkringsintyget ska kunna autentiseras.

2.5.3 Försäkringskontroller för att motverka oförsäkrad körning

2.5.3.1 Kommissionen rekommenderar att teknik för igenkänning av nummerplåtar används för att utföra kontroller utan att fordonet behöver stanna, inom ramen för ett allmänt nationellt kontrollsystem. Detta förfarande skulle inte påverka den fria rörligheten för personer och fordon.

2.5.3.2 Kommissionen påpekar att det för att kontrollera att fordon är försäkrade när de förs in på en medlemsstats territorium krävs ett utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna.

2.5.4 Harmonisering av minimibelopp för försäkringstäckning

2.5.4.1 Kommissionen noterar vidare att de lägsta ersättningsnivåerna skiljer sig mellan länderna, bl.a. på grund av att dessa nivåer inte justerats under övergångsperioden. Kommissionen rekommenderar att minimibeloppen för försäkringstäckning harmoniseras, samtidigt som varje medlemsstat kan föreskriva högre minimitröskelvärden.

2.5.5 Direktivets tillämpningsområde

2.5.5.1 Genom att införliva tre domar av EU-domstolen⁽⁴⁾ klargör kommissionen tillämpningsområdet för skyldigheten att teckna en ansvarsförsäkring för motorfordon, med undantag för olyckor där fordonet använts uteslutande för jordbruksändamål: all verksamhet som överensstämmer med fordonets normala funktion som transportmedel på allmän väg eller privat mark och oavsett om det står stilla eller befinner sig i rörelse.

2.6 Förenlighet med unionens politik inom andra områden

2.6.1 Kommissionen noterar att dess förslag stöder den fria rörligheten för personer och varor samt de principer för den inre marknaden som säkerställer fritt tillhandahållande av tjänster och fri etableringsrätt för försäkringsgivarna.

3. Kommentarer

3.1 EESK välkomnar de förslag som kommissionen lägger fram i samband med ändringen av direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet. Ändringen är ett resultat av den återkoppling som föreskrivs i den rättsliga ramen, av konsekvensbedömningen och de offentliga samråden samt av införlivandet av EU-domstolens rättspraxis.

3.2 Förbättring av skyddet av offer för trafikolyckor i händelse av att en försäkringsgivare blir insolvent

3.2.1 Kommittén stöder förslaget om att den skadelidande ska få ersättning av ett skadeersättningsorgan i den medlemsstat där denne är bosatt, för att avhjälpa situationer där försäkringsgivare befinner sig på obestånd, eller om ett motiverat svar inte lämnats inom rimlig tid, och välkomnar det faktum att organet i den skadelidandes bosättningsland kan kräva återbetalning från det berörda organet i det tredjeland där den försäkrade person som är ansvarig för olyckan är bosatt.

⁽⁴⁾ Domar i målen Vnuk (2014 C-162/13), Rodrigues de Andrade (2017 C-514/16) och Torreiro (2017 C-334/16).

3.2.2 Med tanke på att kommissionen dock utesluter att det handläggande organet ersätter den skadelidande om denne framfört ett direkt ersättningsanspråk till försäkringsgivaren eller om rättsliga åtgärder pågår, rekommenderar kommittén att detta undantag inte ska tillämpas i följande fall:

- Om försäkringsgivaren under denna period hamnar på obestånd (konkurs, likvidation).
- Om kontrollmyndigheterna återkallar tillståndet att bedriva verksamhet.
- Om den skadelidande överlåter vinningen av de rättsliga åtgärderna till organet, i syfte att erhålla ersättningen mycket snabbt.

Kommittén rekommenderar att den tillämpade ersättningsnivån (skadeståndet) ska vara den som är mest fördelaktig för den skadelidande av följande nivåer: nivån i det land där olyckan inträffade och nivån i bosättningslandet.

3.3 Förbättring av erkännandet av intyg om skadehistorik, särskilt i gränsöverskridande sammanhang

3.3.1 Kommittén välkomnar att standardiserade intyg om den eventuella förekomsten av olyckor under de fem senaste åren utfärdas systematiskt.

3.3.2 Kommittén rekommenderar att man dessutom anger namnet på den inblandade föraren och graden av dennes ansvar för olyckan (fullt, partiellt eller inget).

3.3.3 Kommittén ställer sig frågande till intygets innehåll inom ramen för nationell lagstiftning där fordonet är försäkrat oavsett vem föraren är, jämfört med lagstiftning där ett fordon är försäkrat för en viss förare som betalar premier i enlighet med sin individuella riskprofil och skadehistorik, eller där körkortsinnehavaren är försäkrad oberoende av det fordon som används.

3.3.4 Kommittén undrar dock vad som gäller beträffande motorfordon utan förare, eller vad begreppet ansvarig "förare" innebär när motorfordonet fjärrstyrs.

3.3.5 Kommittén noterar att kommissionen inte avser att lagstifta om dokumentförfalskning i samband med intyg om skadehistorik eller försäkringsintyg.

3.3.6 Kommittén uppmanar kommissionen att föreskriva att försäkringsintygen och intygen om skadehistorik tillhandahålls i ett format som kan autentiseras, och att bemyndiga användning av en sammanlänkad databas som de rättsvårdande myndigheterna kan konsultera för att kontrollera intygens giltighet.

3.3.7 Kommittén noterar att kommissionen inte nämner hur inrättandet av dessa system som är sammanlänkade över gränserna ska finansieras.

3.4 Försäkringskontroller för att motverka oförsäkrad körning

3.4.1 Kommittén välkomnar förslaget om att använda teknik för igenkänning av nummerplåtar för att kontrollera fordon utan att fordonet behöver stanna, förutsatt att de genomförda kontrollerna är en del av ett allmänt nationellt kontrollsystem, inte är diskriminerande och inte innebär att fordonet måste stanna.

3.4.2 Kommissionen nämner dock inte hur de oförsäkrade fordon som upptäcks på detta sätt ska hanteras. Kommittén rekommenderar att fordonet beläggs med körförbud till dess ett försäkringsintyg uppvisas som antingen är giltigt eller vars sista giltighetsdag ligger mindre än en månad tillbaka i tiden.

3.4.3 Kommissionen påpekar att det för att kontrollera att fordon är försäkrade när de förs in på en medlemsstats territorium krävs ett utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna, och att berörda personers rättigheter, friheter och berättigade intressen måste skyddas i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen.

3.4.4 Kommissionen nämner dock inte vem som ska ansvara för driften och inte heller hur kostnaderna för att inrätta och förvalta en sammanlänkad databas över giltiga eller ogiltiga försäkringsavtal ska finansieras.

3.5 Harmonisering av minimibelopp för försäkringstäckning

3.5.1 Kommittén instämmer i kommissionens analys som visar på att minimitrösklarna skiljer sig åt och framför allt att de inte uppfyller kraven, eftersom de i nästan hälften av EU:s medlemsstater understiger de tröskelvärden som anges i direktivet.

3.5.2 Istället för en enkel rekommendation om att tröskelvärdena ska harmoniseras ⁽⁵⁾ rekommenderar kommittén att kommissionen fastställer ett slutdatum (möjligen i slutet av 2019) för fastställandet av minimitrösklar för ersättning, med tanke på att tidsfristen redan har löpt ut.

3.5.3 Kommittén rekommenderar att den tillämpade ersättningsnivån (skadeståndet) ska vara den som är mest fördelaktig för den skadelidande av följande nivåer: nivån i det land där olyckan inträffade och nivån i bosättningslandet.

3.6 Direktivets tillämpningsområde

3.6.1 Kommittén välkomnar förtydligandet av begreppet transportmedel som befinner sig på allmän eller privat mark, oavsett om det är stillastående eller i rörelse, och som inte används uteslutande för jordbruksändamål. Det bör dock säkerställas att jordbruksfordon som färdas på allmän väg omfattas av direktivet.

3.7 Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

3.7.1 Kommittén noterar också att kommissionens förslag stöder den fria rörligheten för personer och varor samt de principer för den inre marknaden som säkerställer fritt tillhandahållande av tjänster och fri etableringsrätt för försäkringsgivarna.

Bryssel den 19 september 2018.

Luca JAHIER
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande

⁽⁵⁾ Direktiv 84/5/EEG, i dess ändrade lydelse enligt direktiv 2005/14/EG.