

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG, 90/232/EEG och direktiv 2000/26/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon

(2002/C 227 E/18)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2002) 244 slutlig — 2002/0124(COD)

(Framlagt av kommissionen den 7 juni 2002)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 47.2 första och tredje meningarna, 55 och 95.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i enlighet med det förfarande som anges i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) Ansvarsförsäkring för motorfordon (motorfordonsförsäkring) har stor betydelse för EU-medborgarna, både som försäkringstagare och som skadelidande. Även för försäkringsföretagen är sådan försäkring av stort intresse, eftersom den står för större delen av skadeförsäkringsrörelsen inom gemenskapen. Motorfordonsförsäkringen påverkar också den fria rörligheten för personer och fordon. Det bör därför vara ett viktigt mål för gemenskapens åtgärder på området för finansiella tjänster att den inre marknaden för motorfordonsförsäkring förstärks och befästs.
- (2) Stora framsteg i den riktningen har redan åstadkommits genom rådets direktiv 72/166/EEG av den 24 april 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet ⁽¹⁾, rådets andra direktiv 84/5/EEG av den 30 december 1983 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om ansvarsförsäkring för motorfordon ⁽²⁾, rådets tredje direktiv 90/232/EEG av den 14 maj 1990 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om ansvarsförsäkring för motorfordon ⁽³⁾ och Eu-

ropaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG av den 16 maj 2000 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar om ansvarsförsäkring för motorfordon samt om ändring av rådets direktiv 73/239/EEG och 88/357/EEG (fjärde direktivet om motorfordonsförsäkring) ⁽⁴⁾.

- (3) Gemenskapens system för motorfordonsförsäkring behöver aktualiseras och förbättras. Detta behov har bekräftats genom det samråd som organiserats med branschföreningar, konsumenter och föreningar för trafikoffer.
- (4) För att undvika möjliga feltolkningar av de nu gällande bestämmelserna i direktiv 72/166/EEG och underlätta försäkring av fordon med tillfälliga registreringsskyltar bör definitionen av det territorium där fordonet normalt är hemmahörande avse territoriet i den stat vars registreringsskylt fordonet bär, oavsett om denna skylt är permanent eller tillfällig.
- (5) Enligt direktiv 72/166/EEG skall fordon med falska eller olagliga registreringsskyltar anses vara normalt hemmahörande i den medlemsstats territorium där de ifrågavarande skyltarna utfärdades. Denna bestämmelse medför ofta att en nationell byrå måste bära de ekonomiska konsekvenserna av olyckor som inte har något samband med den medlemsstat där byrån i fråga är etablerad. Utan att ändra det allmänna kriteriet att det är registreringsskylten som avgör inom vilket territorium fordonet normalt skall anses vara hemmahörande, bör en specialbestämmelse införas för olyckor som vållas av fordon utan registreringsskylt eller med en registreringsskylt som inte, eller inte längre, tillhör fordonet. I sådana fall, och endast i skaderegleringssyfte, bör det territorium där olyckan inträffade anses vara det territorium inom vilket fordonet är normalt hemmahörande.
- (6) För att underlätta tolkningen och tillämpningen av termen "stickprovskontroller" i direktiv 72/166/EEG bör de relevanta bestämmelserna förtydligas. Förbudet mot systematiska kontroller av innehav av motorfordonsförsäkring bör gälla fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och fordon som är normalt hemmahörande inom tredje lands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstat. Endast icke-systematiska kontroller som inte är diskriminerande och som utförs inom ramen för en poliskontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll får tillåtas.

⁽¹⁾ EGT L 103, 2.5.1972, s. 1, senast ändrat genom direktiv 84/5/EEG (EGT L 8, 11.1.1984, s. 17).

⁽²⁾ EGT L 8, 11.1.1984, s. 17, senast ändrat genom direktiv 90/232/EEG (EGT L 129, 19.5.1990, s. 33).

⁽³⁾ EGT L 129, 19.5.1990, s. 33.

⁽⁴⁾ EGT L 181, 20.7.2000, s. 65.

- (7) Enligt direktiv 72/166/EEG får medlemsstaterna i vissa fall göra undantag från det allmänna kravet på obligatorisk motorfordonsförsäkring. I en del av dessa fall är medlemsstaterna skyldiga att se till att ersättning betalas för varje förlust eller skada som fordonet vållar inom en annan medlemsstats territorium. I sådana fall äventyrar inte undantaget ersättningen till skadelidande, och det kan därför behållas. I andra fall är inte den medlemsstat som utnyttjar undantaget skyldig att ersätta skadelidande vid olyckor som inträffar utomlands så länge andra medlemsstater vid inresan i deras territorier får kräva innehav av grönt kort eller gränsförsäkring. Efter det att gränskontroller inom gemenskapen avskaffats genom Schengenavtalet kan dock ersättning inte längre garanteras för skadelidande vid olyckor som vållas av sådana oförsäkrade fordon. Undantaget i dessa fall enligt direktiv 72/166/EEG bör därför inte längre tillåtas. Motsvarande bestämmelser i direktiv 2000/26/EG bör också utgå.
- (8) Medlemsstaternas skyldighet att se till att försäkringen överstiger vissa minimibelopp utgör ett viktigt inslag i fråga om skyddet av skadelidande. De minimibelopp som föreskrivs i direktiv 84/5/EEG bör inte bara aktualiseras för att ta hänsyn till inflationen utan även de reala beloppen bör ökas för att förbättra skyddet av de skadelidande. Dessutom bör såväl det nuvarande sammanlagda minimibeloppet för ersättningen av personskador om det finns mer än en skadelidande, som det kombinerade beloppet för personskador och sakskador, vilka minskar det faktiska försäkringsskyddet för de skadelidande vid vissa olyckor, avskaffas.
- (9) För att säkerställa att minimibeloppet för täckningskapaciteten inte urholkas bör en klausul om regelbunden översyn införas, varvid man bör använda som referens det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) som offentliggörs av Eurostat i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2494/95 av den 23 oktober 1995 om harmoniserade konsumentprisindex⁽¹⁾. Förfarandet för en sådan översyn bör fastställas.
- (10) Bestämmelsen i direktiv 84/5/EEG, enligt vilken medlemsstaterna för att förhindra bedrägerier kan begränsa eller hindra betalningar från ersättningsorganet för skador orsakade av oidentifierade fordon, kan i vissa fall lägga hinder i vägen för berättigade ersättningar till skadelidande. Denna möjlighet att välja att begränsa eller hindra ersättning bör inte kunna tillämpas om betydande personskador orsakats samtidigt med sakskadorna vid samma olycka, och bedrägeririsken därför är försumbar. Begreppet "betydande personskador" bör definieras i varje medlemsstats nationella lagstiftning.
- (11) För närvarande ges medlemsstaterna en möjlighet i direktiv 84/5/EEG att, upp till ett angivet tak, godkänna självriskebelopp som den skadelidande skall ansvara för vid sakskador som vållats av oförsäkrade fordon. Denna möjlighet minskar på ett omotiverat sätt skyddet för de skadelidande och verkar diskriminerande i förhållande till skadelidande vid andra olyckor. Denna möjlighet bör därför inte längre tillåtas.
- (12) Rådets andra direktiv 88/357/EEG av den 22 juni 1988 om samordning av lagar och andra författningar som avser annan direkt försäkring än livförsäkring, och med bestämmelser avsedda att göra det lättare att effektivt utöva friheten att tillhandahålla tjänster samt om ändring av direktiv 73/239/EEG⁽²⁾ bör ändras så att det blir möjligt för filialer till försäkringsföretag att verka som representeranter vid motorförsäkringsverksamhet, så som redan sker i samband med andra försäkringstjänster än motorfordonsförsäkring.
- (13) Att samtliga passagerare i ett fordon omfattas av försäkringen är ett viktigt framsteg som uppnåts genom nu gällande lagstiftning. Detta förhållande skulle dock äventyras om passagerare uteslöts från försäkringsskyddet enligt nationell lagstiftning på grund av att de hade, eller borde ha haft, kännedom om att föraren av fordonet vid tillfället för olyckan var påverkad av alkohol eller av något annat berusningsmedel. En passagerare har vanligen inte förutsättningar för att korrekt avgöra graden av berusning hos föraren. Målet att motverka att personer som är påverkade av alkohol eller av något annat berusningsmedel kör bil uppnås inte genom att minska försäkringsskyddet för passagerare som drabbas av en olycka. Skyddet för passagerarna genom den obligatoriska motorfordonsförsäkringen påverkar dock varken det eventuella ansvar som passagerarna kan ha ådragit sig enligt den tillämpliga nationella lagstiftningen eller nivån på eventuella skadestånd vid en enskild olycka.
- (14) Försäkringsskyddet för fotgängare och cyklistar vid olyckor med fordon inblandade varierar kraftigt inom gemenskapen. I några medlemsstater omfattas fotgängare och cyklistar av motorfordonsförsäkringen endast om någon form av ansvar för föraren kan fastställas. I andra medlemsstater omfattas fotgängare och cyklistar av sådan försäkring, eftersom de vanligen är den minst skyddade parten vid olyckor. För att dessa skillnader skall kunna minskas, bör det föreskrivas att fotgängare och cyklistar omfattas av den obligatoriska försäkringen för ett fordon som är inblandat i en olycka, oavsett om föraren begått något fel eller ej. Detta skydd genom den obligatoriska motorfordonsförsäkringen påverkar inte fastställandet av fotgängarens eller cyklistens ansvar eller nivån på skadestånden vid en enskild olycka enligt nationell lagstiftning.

⁽¹⁾ EGT L 257, 27.10.1995, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 172, 4.7.1988, s. 1, senast ändrat genom direktiv 2000/26/EG.

- (15) Vissa försäkringsgivare inför i sina avtal klausuler enligt vilka avtalet upphör att gälla om fordonet befinner sig utanför den medlemsstat där det är registrerat under längre tid än en angiven period. En sådan praxis strider mot den princip som fastställs i direktiv 90/232/EEG, enligt vilken den obligatoriska motorfordonsförsäkringen skall omfatta hela gemenskapens territorium på grundval av en enda premie. Det bör därför särskilt anges att försäkringsskyddet skall fortsätta att gälla under hela avtalstiden, oavsett om fordonet under någon tid befinner sig i en annan medlemsstat, dock utan att detta påverkar kraven på registrering av motorfordon i den nationella lagstiftningen i en medlemsstat.
- (16) Åtgärder bör vidtas för att göra det lättare för konsumenter att skaffa försäkringsskydd för fordon som förs in från en medlemsstat till en annan för tiden mellan avlämnandet till köparen och registreringen i den importerande medlemsstaten. Ett tillfälligt undantag bör införas från den allmänna regeln för fastställandet av den medlemsstat där risken är belägen. Under en tid av trettio dagar efter avlämnandet till köparen bör införselmedlemsstaten, i stället för den medlemsstat som ansvarar för registreringen, anses vara den medlemsstat där risken är belägen.
- (17) Den som önskar ingå ett nytt avtal om motorfordonsförsäkring med ett annat försäkringsföretag bör kunna styrka olyckor och försäkringsfall som inträffat under tiden för det föregående avtalet. Då ett avtal upphör bör försäkringsföretaget förse försäkringstagaren med ett intyg om försäkringsfall, eller frånvaro av försäkringsfall, under avtalstiden, dock för högst fem år, utan att detta påverkar rätten för parterna i försäkringsavtal att fastställa premien.
- (18) För att säkerställa ett tillfredsställande skydd av skadelidande vid trafikolyckor bör medlemsstaterna inte tillåta att självrisk tas ut av en skadelidande part.
- (19) Rätten att åberopa försäkringsavtalet och rikta anspråk direkt mot försäkringsföretaget är av stor betydelse för skyddet av personer som skadas i varje slag av trafikolycka. Genom direktiv 2000/26/EG föreskrivs redan en rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen för personer som skadas i olyckor som inträffar i en annan medlemsstat än den där den skadelidande har sin stadigvarande bostad och som orsakats genom användning av fordon som är försäkrade och normalt är hemmahörande i en medlemsstat. För att underlätta en snabb och effektiv skadereglering och för att kosta samma rättsliga förfaranden så långt möjligt skall kunna undvikas bör denna rätt utsträckas till alla som drabbas av trafikolyckor.
- (20) För att skyddet av skadelidande vid trafikolyckor skall förbättras i sin helhet bör förfarandet med motiverat ersättningsanbud som föreskrivs i direktiv 2000/26/EG ut-

sträckas till att omfatta varje slag av trafikolycka. För att se till att denna mekanism fungerar tillfredsställande utan att inverka på den struktur som krävs enligt det direktivet bör den representant som försäkringsföretaget utsett för de specifika uppgifter som avses i direktiv 2000/26/EG även kunna ansvara för behandlingen av varje slag av trafikolycka. Detta förfarande är förenligt med det system med gröna-kort-byråer som föreskrivs i direktiv 72/166/EEG för skaderegleringen av olyckor som vållas av fordon som normalt är hemmahörande i en annan medlemsstats territorium.

- (21) För att göra det lättare för skadelidande att begära ersättning bör de informationscentrum som upprättats enligt direktiv 2000/26/EG inte begränsa sin verksamhet till att informera om olyckor som omfattas av det direktivet utan kunna lämna samma slag av information om varje annan trafikolycka.

- (22) Direktiven 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG, 90/232/EEG och 2000/26/EG bör därför ändras i enlighet med ovanstående.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 72/166/EEG

Direktiv 72/166/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 skall punkt 4 ändras på följande sätt:

- a) Första strecksatsen skall ersättas med följande:

”— territoriet i den stat vars registreringsskylt fordonet bär, oavsett om denna är permanent eller tillfällig, eller”

- b) Följande strecksats skall läggas till:

”— i de fall där fordon som saknar registreringsskylt eller har en registreringsskylt som inte, eller inte längre, tillhör fordonet blir inblandade i en olycka, den stats territorium inom vilket olyckan inträffade, när det gäller skadereglering enligt första strecksatsen i artikel 2.2”.

2. I artikel 2 skall punkt 1 ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna skall avstå från att kontrollera innehav av ansvarsförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredje lands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstat.

Medlemsstaterna får dock utföra icke-systematiska kontroller av försäkringar under förutsättning att de genomförs på ett icke-diskriminerande sätt och inom ramen för en poliskontroll som inte uteslutande syftar till försäkringskontroll."

3. I artikel 4 skall punkt b utgå.

Artikel 2

Ändringar av direktiv 84/5/EEG

Artikel 1 i direktiv 84/5/EEG skall ersättas med följande:

"Artikel 1

1. Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall obligatoriskt omfatta både sakskador och personskador.

2. Varje medlemsstat skall, utan att det påverkar dess rätt att fastställa högre garantibelopp, kräva att den obligatoriska försäkringen ger ersättning med minst följande:

a) Vid personskador: 1 000 000 euro för varje skadelidande.

b) Vid sakskador: 500 000 euro för varje försäkringsfall, oavsett antalet skadelidande.

3. De belopp som anges i punkt 2 skall ses över vart femte år för att ta hänsyn till förändringar i det europeiska konsumentprisindexet (EKPI) som inrättats genom rådets förordning (EG) nr 2494/95 (*). Den första översynen skall äga rum [fem år efter ikraftträdandet av direktiv 2003/. . ./EG].

Denna justering skall ske automatiskt. Beloppen skall höjas med den procentuella förändring som anges i EKPI för den aktuella perioden, dvs. de fem år som omedelbart föregår översynen och rundas av uppåt till närmaste 10 000-tal euro.

Kommissionen skall meddela de justerade beloppen till Europaparlamentet och rådet och se till att de offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

4. Varje medlemsstat skall inrätta eller auktorisera ett organ med uppgift att svara för ersättning, åtminstone upp till den gräns som den obligatoriska försäkringen skall ersätta, för sakskador och personskador orsakade av oidentifierade fordon eller av fordon för vilka sådan obligatorisk försäkring som avses i punkt 1 inte tecknats.

Vad som sägs i första stycket skall inte påverka medlemsstaternas rätt att anse ersättning från detta organ som subsidiär eller ej och inte heller rätten att införa regler om skadereglering mellan detta organ och den person eller de

personer som är ansvariga för olyckshändelsen och andra försäkringsgivare eller socialförsäkringsorgan som skall ersätta den skadelidande för samma skada. Medlemsstaterna får dock inte tillåta att organet, som villkor för betalning av ersättning, ställer krav på att den skadelidande kan visa att den som är ansvarig inte har förmåga eller vägrar att betala.

5. Den skadelidande skall i vart fall kunna vända sig direkt till detta organ, som skall ha skyldighet att, på grundval av uppgifter som inhämtats från den skadelidande, lämna denne ett motiverat besked angående utbetalning av ersättning.

Medlemsstaterna får emellertid utesluta ersättning från organet när det gäller personer som frivilligt har stigit in i det fordon som orsakade sak- eller personskadan, om organet kan styrka att personerna visste att fordonet var oförsäkrat.

6. Medlemsstaterna får begränsa eller utesluta ersättning från organet när det gäller sakskador orsakade av oidentifierade fordon.

Denna möjlighet får dock inte utnyttjas om den skadelidande till följd av samma olycka har lidit betydande personskador.

Villkoren för att personskador skall betraktas som betydande skall varje medlemsstat själv fastställa i sin nationella lagstiftning.

7. Varje medlemsstat skall tillämpa sina lagar och andra författningar vid utbetalning av ersättning från detta organ, dock inte i strid med annan praxis som är förmånligare för den skadelidande.

(*) EGT L 257, 27.10.1995, s. 1."

Artikel 3

Ändringar av direktiv 88/357/EEG

Andra meningen i fjärde stycket i artikel 12a.4 i direktiv 88/357/EEG skall utgå.

Artikel 4

Ändring av direktiv 90/232/EEG

Direktiv 90/232/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1 skall följande stycke införas mellan det första och det andra stycket:

"En passagerare får inte undantas från försäkringsskyddet på den grunden att han eller hon hade eller borde ha haft kännedom om att föraren vid olyckstillfället var påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel."

2. Följande artikel 1a skall införas:

"Artikel 1a

Den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG skall omfatta personskador som drabbar fotgängare och cyklister till följd av en olycka i vilken ett motorfordon var inblandat, oberoende av om föraren av detta begått något fel."

3. I artikel 2 skall första strecksatsen ersättas med följande:

"— på grundval av en enda premie och för hela avtalstiden omfatta hela gemenskapens territorium, även under perioder när fordonet befinner sig i andra medlemsstater under avtalstiden, och"

4. Följande artiklar 4a–4f skall införas:

"Artikel 4a

1. Med undantag från andra strecksatsen i artikel 2 d i direktiv 88/357/EEG skall, när ett fordon förs in från en medlemsstat till en annan, den medlemsstat där risken är belägen anses vara införselmedlemsstaten omedelbart efter avlämnandet till köparen och för en period av trettio dagar, trots att fordonet inte är formellt registrerat i införselmedlemsstaten.

2. Om fordonet är inblandat i en olycka under den tidsperiod som nämns i punkt 1 och inte är försäkrat, skall det organ i införselmedlemsstaten som avses i artikel 1.4 i direktiv 84/5/EEG vara ersättningsskyldigt i enlighet med den artikeln.

Artikel 4b

Medlemsstaterna skall se till att försäkringstagaren inom två veckor efter det att ett försäkringsavtal som avser ett fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG har upphört att gälla, förses med ett intyg om försäkringsfall eller om frånvaro av försäkringsfall för fordonet under de föregående fem åren av avtalsförhållandet.

Artikel 4c

Självrisk skall inte tillämpas gentemot den skadelidande parten i en olycka när det gäller den försäkring som avses i artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.

Artikel 4d

Medlemsstaterna skall se till att skadelidande parter vid olyckor vållade av ett fordon som omfattas av försäkring enligt

artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG har rätt att rikta anspråk direkt mot det försäkringsföretag som tillhandahåller ansvarsförsäkring för den ansvariga personen.

Artikel 4e

1. Medlemsstaterna skall se till att den representant som utses av ett försäkringsföretag i enlighet med artikel 4.1–4.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/26/EG (*), utan att det påverkar hans skyldigheter inom ramen för det direktivet, också kan ansvara för handläggning och reglering av ersättningsanspråk rörande olyckor som vållas i den medlemsstat där han har utsetts, av motorfordon som omfattas av en obligatorisk försäkring enligt artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG som tecknats av det försäkringsföretag som han representerar.

2. Medlemsstaterna skall införa det förfarande som föreskrivs i artikel 4.6 i direktiv 2000/26/EG för skadereglering av alla former av olyckor orsakade av fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.

3. Punkterna 1 och 2 skall inte påverka det system med byråer som föreskrivs i artikel 2.2 i direktiv 72/166/EEG för skadereglering av olyckor som orsakats av fordon som normalt är hemmahörande i en annan medlemsstats territorium, oavsett om dessa fordon är försäkrade eller ej.

Artikel 4f

Medlemsstaterna skall se till att de informationscentrum som inrättas eller godkänns i enlighet med artikel 5 i direktiv 2000/26/EG, utan att det påverkar deras skyldigheter enligt det direktivet, ger den i artikeln angivna informationen till alla parter som har lidit sakskador eller personskador till följd av en olycka orsakad av ett fordon som omfattas av försäkring i enlighet med artikel 3.1 i direktiv 72/166/EEG.

(*) EGT L 181, 20.7.2000, s. 65."

*Artikel 5***Ändringar av direktiv 2000/26/EG**

I artikel 5.1 i direktiv 2000/26/EG skall punkt a ändras på följande sätt:

1. Punkt 2.ii skall utgå.

2. Punkt 5.ii skall utgå.

*Artikel 6***Genomförande**

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast före den 31 december 2004. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 7***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

*Artikel 8***Mottagare**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.
