Europaparlamentet
2014-2019

Utskottet för rättsliga frågor

2018/0168(COD)

20.12.2018

YTTRANDE

från utskottet för rättsliga frågor

till utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

över förslaget 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)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Föredragande av yttrande: Joëlle Bergeron

PA_Legam

KORTFATTAD MOTIVERING

Det första EU-direktivet om motorfordonsförsäkring är från 1972. Sedan dess har det kommit fem andra direktiv som gradvis har skärpt och kompletterat detta, och alla dessa direktiv har kodifierats genom direktiv 2009/103/EG.

I sitt arbetsprogram för 2016 tillkännagav kommissionen att det sistnämnda direktivet skulle utvärderas. Under denna utvärdering framkom att vissa ändringar och anpassningar var nödvändiga för att uppfylla det primära syftet med detta direktiv, nämligen att skydda personer som drabbas av trafikolyckor i gränsöverskridande situationer. Fem nya punkter kan framhållas: försäkringsgivarens insolvens, erkännandet av intyg om skadehistorik, försäkringskontroller för att motverka oförsäkrad körning, harmonisering av minimibelopp för försäkringstäckning samt direktivets tillämpningsområde.

Föredraganden anser att detta förslag till direktiv väl uppfyller de nya kraven på skydd för personer som drabbas av trafikolyckor i en annan EU-medlemsstat än den där de är bosatta eller olyckor som orsakas av en förare från en annan medlemsstat.

Det blir allt vanligare med insolvens bland försäkringsgivare, särskilt i ett gränsöverskridande sammanhang, och ersättningsförfarandena kan vara långa och komplicerade i vissa EU-länder. Därför ser föredraganden möjligheten att införa en mekanism för snabb utbetalning av skälig ersättning till de skadelidande som ett steg i rätt riktning. Förslaget innebär bland annat att det i varje medlemsstat inrättas en ersättningsfond som finansieras av de nationella försäkringsgivarna och som inträder i den insolventa försäkringsgivarens ställe. I gränsöverskridande situationer kommer den skadelidande att få ersättning direkt från den nationella fonden i den stat där olyckan inträffade, och denna fond återbetalas sedan av ersättningsfonden i den insolventa försäkringsgivarens stat. Systemet med garantifonder finns redan i många medlemsstater, och att utvidga det till alla – i form av frivilliga avtal – skulle föredraganden se som ett verkligt framsteg.

Kommissionens förslag innehåller också bestämmelser om att försäkringsgivare ska behandla alla intyg om skadehistorik som utfärdas i EU på samma sätt. Föredraganden godkänner kommissionens strategi, som går ut på att harmonisera intygen om skadehistorik och samtidigt införa krav på att sådana intyg ska behandlas på samma sätt oberoende av vilken medlemsstat försäkringstagaren kommer från. Denna åtgärd bidrar till ökad jämlikhet mellan försäkringstagarna genom att försäkringsgivarna behandlar alla intyg om skadehistorik som utfärdas i Europa på samma sätt. Det mål som man vill uppnå är färre försäkringsbedrägerier och större öppenhet genom bestyrkande av intyg om skadehistorik.

När det gäller försäkringskontroller anser föredraganden att det är viktigt att begränsa det nuvarande förbudet och göra det möjligt för medlemsstaterna att på frivillig grund genomföra kontroller där fordonet inte behöver stoppas. Förutom att kontrollerna inte kräver att fordonet stannar är de icke-diskriminerande, nödvändiga och proportionella. Föredraganden anser också att det är ett bra initiativ att ge medlemsstaterna möjlighet att använda digitala verktyg för nummerplåtsavläsning. Alla nya bestämmelser som gör det möjligt att minska problemet med oförsäkrad körning bör uppmuntras.

I förslaget till direktiv föreskrivs också att det i händelse av personskada och sakskada, oberoende av fordonskategori, ska garanteras minimibelopp för försäkringsskyddet.

Föredraganden ger sitt fulla stöd till denna nya bestämmelse, eftersom stater kan gå längre än detta minimum och det inte handlar om att harmonisera försäkringspriserna. Detta vore inte möjligt i dagsläget, mot bakgrund av de rådande ekonomiska skillnaderna mellan de olika EU-länderna.

När det slutligen gäller direktivets tillämpningsområde stöder föredraganden kommissionens avsikt att kodifiera domstolens rättspraxis genom en definition av begreppet ”användning av ett fordon”. Hon anser dock att den valda definitionen fortfarande är alltför begränsande och kan utesluta vissa fordon som inte ”normalt är avsedda som transportmedel” men som ändå kan orsaka person- eller egendomsskadeolyckor. Det bör inte vara en avgörande faktor för tillämpning av direktivet att det handlar om fordonstrafik i egentlig mening. Olyckor kan också orsakas av exempelvis fordon som används i gränsöverskridande byggverksamhet. Föredraganden anser att definitionen av användning av ett fordon bör vara så bred som möjligt, så att de som drabbas av olyckor tillförsäkras största möjliga skydd. Ett ändringsförslag läggs därför fram i detta avseende.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för rättsliga frågor uppmanar utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd att som ansvarigt utskott beakta följande ändringsförslag:

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv
Skäl 1

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

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv
Skäl 2

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
2) Kommissionen har genomfört en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG[15], bland annat i fråga om dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet med unionens politik inom andra områden. Slutsatsen av utvärderingen var att direktiv 2009/103/EG på det hela taget fungerar väl, och att det i de flesta avseenden inte finns något behov av ändringar. Emellertid identifierades fyra områden där riktade ändringar skulle vara lämpliga, nämligen ersättning till skadelidande i fall då ett försäkringsföretag är insolvent, ett minsta obligatoriskt belopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt nya försäkringsföretags användning av ett intyg om försäkringstagarens skadehistorik.	2) Kommissionen har genomfört en utvärdering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG[15], bland annat i fråga om dess effektivitet, ändamålsenlighet och samstämmighet med unionens politik inom andra områden. Slutsatsen av utvärderingen var att direktiv 2009/103/EG på det hela taget fungerar väl, och att det i de flesta avseenden inte finns något behov av ändringar. Emellertid identifierades fyra områden där riktade ändringar skulle vara lämpliga, nämligen ersättning till skadelidande i fall då ett försäkringsföretag är insolvent, ett minsta obligatoriskt belopp av försäkringsskydd, försäkringskontroller av fordon från medlemsstaternas sida samt nya försäkringsföretags användning av ett intyg om försäkringstagarens skadehistorik. ***Ett obligatoriskt ”bonus–malus”-system bör också införas och tillämpas vid försäkringsföretagens beräkning av försäkringspremier på grundval av intyg om skadehistorik. Ett sådant system skulle ge ett incitament till säker körning och därmed göra vägtrafiken säkrare. Det skulle också leda till rättvisare försäkringspremier för konsumenterna.***
[15] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet,(EUT L 263.7.10.2009, s.11).	[15] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, (EUT L 263.7.10.2009, s.11).

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	3a) Enligt domstolens rättspraxis omfattas i princip alla befintliga och nya motorfordon av tillämpningsområdet för direktiv 2009/103/EG. Särskilt när det gäller nya fordonstyper, såsom elcyklar, elskotrar och segway, verkar detta dock inte vara absolut nödvändigt. De är mycket mindre och har en lägre topphastighet, så deras skadepotential är inte så stor. En odifferentierad tillämpning av obligatorisk försäkring förefaller oproportionerlig, särskilt med tanke på behovet att främja utvecklingen av nya alternativa transportsätt som upptar mindre vägutrymme och är mer miljövänliga. Detta direktiv bör därför tillämpas endast på fordon som enligt unionsrätten måste uppfylla säkerhetskrav som ett villkor för godkännande. Det kan naturligtvis inträffa olyckor också när sådana fordon används, så det bör stå medlemsstaterna fritt att på nationell nivå anta eller behålla bestämmelser om ansvarsförsäkring för fordon som inte är föremål för typgodkännande. Genom att eftersträva de allmänna målen att säkerställa en hög skyddsnivå för skadelidande vid vägtrafikolyckor och underlätta den fria rörligheten för personer och fordon i hela unionen kommer detta direktiv att bidra till att öka förtroendet för den inre marknaden för motorfordonsförsäkringar genom att klargöra rättsläget i fråga om gränsöverskridande försäljning av motorfordonsförsäkringar på grundval av friheten att tillhandahålla tjänster, samtidigt som de risker som kan uppstå under processen för ersättning till skadelidande minskar.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv
Skäl 3b (nytt)

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

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv
Skäl 4

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
4) Enligt gällande regelverk utför medlemsstaterna inga kontroller av trafikförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Ny teknik möjliggör kontroller utan att fordonen behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten ***av*** fordon och personer inskränks. Det är därför lämpligt att tillåta sådana kontroller av fordonsförsäkringar förutsatt att kontrollerna är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet ***och*** att de inte kräver att fordonet stannar.	4) Enligt gällande regelverk utför medlemsstaterna inga kontroller av trafikförsäkring för fordon som är normalt hemmahörande inom en annan medlemsstats territorium och för fordon som är normalt hemmahörande inom tredjelands territorium vid inresa till det egna territoriet från en annan medlemsstats territorium. Ny teknik***, såsom teknik för nummerplåtsavläsning,*** möjliggör ***diskreta*** kontroller ***av försäkringar*** utan att fordonen behöver stanna och därmed utan att den fria rörligheten ***för*** fordon och personer inskränks. Det är därför lämpligt att tillåta sådana kontroller av fordonsförsäkringar förutsatt att kontrollerna är nödvändiga och proportionella, att de utgör en del av ett allmänt system av kontroller på det nationella territoriet***,*** att de inte kräver att fordonet stannar ***och att de garanterar den berörda personens rättigheter, friheter och legitima intressen***.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv

Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	4a) Enligt EREG (Association of European Vehicle Registration Authorities) är oförsäkrad körning, dvs. framförande av motorfordon utan den obligatoriska ansvarsförsäkringen, ett växande problem inom unionen. Kostnaden för hela unionen har uppskattats till 870 miljoner euro i ersättningskrav under 2011. Det bör betonas att oförsäkrad körning påverkar många olika parter negativt, däribland skadelidande vid trafikolyckor, försäkringsföretag, garantifonder och försäkringstagare.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv
Skäl 7

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

försäkringsföretaget och om detta ersättningsanspråk fortfarande är under behandling i väntan på åtgärd.	berörda försäkringsföretaget och om detta ersättningsanspråk fortfarande är under behandling i väntan på åtgärd.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv
Skäl 8

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
8) Skadehistoriken för försäkringstagare som avser att ingå nya försäkringsavtal med försäkringsföretag bör enkelt kunna bestyrkas för att underlätta erkännandet av skadehistoriken när ett nytt försäkringsavtal ingås. För att förenkla verifieringen och bestyrkandet av intyg om skadehistorik är det viktigt att innehåll i och format på detta intyg är samma i alla medlemsstater. Vidare bör ***försäkringsföretag som beaktar intyg om skadehistorik*** när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring ***inte diskriminera på grundval av nationalitet eller med den medlemsstat där försäkringstagaren tidigare varit bosatt som enda skäl för särbehandling***. För att göra det möjligt att verifiera hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik bör försäkringsföretag offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier.	8) Skadehistoriken för försäkringstagare som avser att ingå nya försäkringsavtal med försäkringsföretag bör enkelt kunna bestyrkas för att underlätta erkännandet av skadehistoriken när ett nytt försäkringsavtal ingås. För att förenkla verifieringen och bestyrkandet av intyg om skadehistorik är det viktigt att innehåll i och format på detta intyg är samma i alla medlemsstater. Vidare bör ***försäkringsföretagen tillämpa ett obligatoriskt ”bonus–malus”-system*** när de fastställer premier för motorfordonsförsäkring***. Intyg om skadehistorik bör beaktas. Det bör inte ske någon diskriminering på grund av nationalitet eller enbart på grundval av försäkringstagarens tidigare bosättningsmedlemsstat***. För att göra det möjligt att verifiera hur försäkringsföretag behandlar intyg om skadehistorik bör försäkringsföretag offentliggöra sin policy i fråga om hur de använder skadehistorik vid beräkning av premier.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv
Skäl 11

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
11) Som ett led i utvärderingen av hur detta direktiv fungerar bör Europeiska kommissionen övervaka tillämpningen av direktivet, med beaktande av antalet	11) Som ett led i utvärderingen av hur detta direktiv fungerar bör Europeiska kommissionen övervaka tillämpningen av direktivet, med beaktande av antalet

skadelidande, utestående ersättningsbelopp till följd av förseningar orsakade av gränsöverskridande insolvensärenden, miniminivån för försäkringstäckning i medlemsstaterna, utestående ersättningsbelopp till följd av oförsäkrad körning över landsgränser samt antalet klagomål avseende intyg om skadehistorik.

skadelidande, utestående ersättningsbelopp till följd av förseningar orsakade av gränsöverskridande insolvensärenden, miniminivån för försäkringstäckning i medlemsstaterna, utestående ersättningsbelopp till följd av oförsäkrad körning över landsgränser samt antalet klagomål avseende intyg om skadehistorik. ***Inom ramen för utvärderingen av hur direktiv 2009/103/EG fungerar bör kommissionen också undersöka och bedöma huruvida det, mot bakgrund av de tekniska framstegen, inbegripet den ökande användningen av autonoma och halvautonoma fordon, fortsätter att tjäna sitt syfte att skydda skadelidande vid vägtrafikolyckor från försäkringsgivares insolvens vid olyckor som orsakas av fordon. Samtidigt bör denna övervakning framtidssäkras och syfta till att säkerställa att direktivets mål uppfylls i fråga om ny teknisk utveckling på områden såsom elfordon och autonoma och halvautonoma fordon.***

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv
Skäl 12

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

mål.	fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Ändringsförslag 11

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

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	1a. I artikel 2 ska en ny punkt läggas till:
	”Detta direktiv ska endast tillämpas på motorfordon som omfattas av förordning (EU) 2018/858*, förordning (EU) nr 167/2013** eller förordning (EU) nr 168/2013.***
	**** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).***
	***** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon (EUT L 60, 2.3.2013, s. 1).***
	****** Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).”***

Ändringsförslag 12

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

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
De får dock utföra sådana kontroller av försäkring förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, och	De får dock utföra sådana kontroller av försäkring förutsatt att kontrollerna inte är diskriminerande, att de är nödvändiga och står i proportion till ändamålet med kontrollen, ***att de garanterar den berörda personens rättigheter, friheter*** och ***legitima intressen, och***
	(Denna ändring berör hela texten. Om ändringen antas ska hela texten anpassas i överensstämmelse härmed.)

Ändringsförslag 13

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5 – led b
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 16 – punkt 2a (ny)

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

Ändringsförslag 14

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

Artikel 16 – punkt 2aa (ny)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
	Medlemsstaterna ska se till att försäkringsföretagen och de organ som avses i andra stycket i sina avtal om ansvarsförsäkring för motorfordon inlemmar ett obligatoriskt ”bonus–malus”-system genom vilket beloppet för försäkringspremien för varje försäkringstagare beräknas i enlighet med intyg om skadehistorik.

Ändringsförslag 15

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 5 – led b
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 16 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag offentliggör sin policy när det gäller deras användning av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier.	Medlemsstaterna ska säkerställa att försäkringsföretag offentliggör sin policy när det gäller deras användning av intyg om skadehistorik i samband med beräkning av premier***, i synnerhet också med avseende på det ”bonus–malus”-system som de tillämpar***.

Ändringsförslag 16

Förslag till direktiv
Artikel 1 – led 6
Direktiv 2009/103/EG
Artikel 28c

Kommissionens förslag	*Ändringsförslag*
Senast ***sju*** år efter dagen för detta direktivs införlivande ska en utvärdering av detta direktiv genomföras. Kommissionen ska ***delge*** Europaparlamentet, rådet ***samt*** Ekonomiska och sociala kommittén ***resultaten av denna utvärdering, åtföljda av egna anmärkningar***.	Senast ***fem*** år efter dagen för detta direktivs införlivande ska en utvärdering av detta direktiv genomföras. ***I synnerhet ska det göras en bedömning av detta direktivs ändamålsenlighet med avseende på den tekniska utvecklingen av autonoma och halvautonoma fordon, och det ska***

undersökas om ansvarsordningen i detta direktiv tar hänsyn till de nya tekniska villkoren eller om det bör införas ett nytt strikt ansvarsbrott som enbart rör autonoma fordon som en orsak till fara och som samtidigt inte medför några okontrollerade ansvarsrisker, så att det inte står i vägen för användningen av ny teknik. Kommissionen ska ***överlämna slutsatserna från utvärderingen tillsammans med sina egna kommentarer till*** Europaparlamentet, rådet ***och Europeiska*** ekonomiska och sociala kommittén ***och vid behov bifoga ett lagstiftningsförslag***.

(Tekniskt fel: det aktuella direktivet är ett förslag till direktiv 2018/0168(COD) om ändring av direktiv 2009/103/EG.)

ÄRENDETS GÅNG I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Titel	Ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet
Referensnummer	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	IMCO 11.6.2018
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	JURI 11.6.2018
Föredragande av yttrande Utnämning	Joëlle Bergeron 9.7.2018
Behandling i utskott	11.10.2018 20.11.2018
Antagande	10.12.2018
Slutomröstning: resultat	+: 18 –: 0 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, António Marinho e Pinto, Julia Reda, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski

SLUTOMRÖSTNING MED NAMNUPPROP
I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

18	+
ALDE	Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto
ECR	Kosma Złotowski
EFDD	Joëlle Bergeron
GUE/NGL	Kostas Chrysogonos
PPE	Daniel Buda, Luis de Grandes Pascual, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
S&D	Sergio Gaetano Cofferati, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Evelyn Regner, Tiemo Wölken
VERTS/ALE	Julia Reda

0	-

0	0

Teckenförklaring:
+ : Ja-röster
- : Nej-röster
0 : Nedlagda röster