



Commissione giuridica

2018/0168(COD)

20.12.2018

PARERE

della commissione giuridica

destinato alla commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Relatore per parere: Joëlle Bergeron

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

La prima direttiva concernente l'assicurazione sugli autoveicoli risale al 1972. Da allora sono venute gradualmente a rafforzarla e integrarla altre cinque direttive che sono state codificate dalla direttiva 2009/103/CE.

Nel suo programma di lavoro per il 2016, la Commissione ne aveva annunciato una valutazione. A seguito di tale valutazione, è emerso che era necessaria una serie di modifiche e adeguamenti per soddisfare lo scopo principale della presente direttiva, vale a dire la protezione delle vittime di incidenti stradali in situazioni transfrontaliere. Si possono mettere in evidenza cinque nuovi punti: il caso di insolvenza dell'assicuratore, il riconoscimento delle attestazioni di sinistralità, i controlli dell'assicurazione per contrastare la circolazione di veicoli non assicurati, l'armonizzazione degli importi minimi di copertura e infine il campo di applicazione della direttiva.

Il relatore ritiene che la presente proposta di direttiva risponda correttamente alle nuove esigenze di protezione delle vittime degli incidenti stradali in uno Stato membro dell'UE diverso da quello di residenza, o di un incidente causato da un conducente proveniente da un altro Stato membro.

I casi di insolvenza degli assicuratori, soprattutto in un contesto transfrontaliero, sono in aumento e poiché le procedure di indennizzo in vigore in alcuni paesi dell'UE sono talvolta lunghe e complesse, la possibilità di prevedere un meccanismo di indennizzo rapido e adeguato delle vittime costituisce, per il relatore, un passo avanti. La proposta comprende infatti la creazione, in ciascuno Stato membro, di un fondo di compensazione finanziato dagli assicuratori nazionali, che subentrano all'assicuratore insolvente. Nelle situazioni transfrontaliere, la vittima sarà indennizzata direttamente dal fondo nazionale dello Stato in cui si è verificato il sinistro, prima di essere rimborsata dal fondo di compensazione nazionale dell'assicuratore insolvente. Il sistema del fondo di garanzia esiste già in molti Stati membri, per cui l'estensione a tutti gli Stati membri dell'UE sotto forma di accordi volontari costituisce un vero e proprio progresso per il relatore.

Il progetto della Commissione prevede inoltre l'applicazione, da parte degli assicuratori, dello stesso trattamento a tutte le attestazioni di sinistralità rilasciate nell'UE. Il relatore approva l'approccio della Commissione che consiste nell'armonizzare le attestazioni di sinistralità passata e, nel contempo, nell'imporre che siano trattate nello stesso modo, indipendentemente dallo Stato membro di origine dell'assicurato. Tale misura assicura maggiore uguaglianza tra assicurati grazie all'applicazione dello stesso trattamento a tutte le attestazioni di sinistralità rilasciate nell'UE. L'obiettivo da conseguire consiste infatti nel ridurre le frodi assicurative e garantire una maggiore trasparenza attraverso l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità.

Per quanto riguarda i controlli assicurativi, il relatore ritiene essenziale limitare l'attuale divieto e consentire agli Stati membri di effettuare controlli non intrusivi su base volontaria. I controlli sarebbero considerati non intrusivi nella misura in cui le tecniche utilizzate non costringano i veicoli al fermo, non siano discriminatorie e siano necessarie e proporzionate. Il relatore ritiene che la concessione agli Stati membri della possibilità di utilizzare strumenti informatici di riconoscimento delle targhe rappresenti una buona iniziativa. Andrebbe incoraggiata qualsiasi nuova disposizione volta a ridurre la circolazione di veicoli non assicurati.

La proposta di direttiva intende inoltre garantire un minimo di copertura assicurativa in caso di danni alle cose o alle persone, e indipendentemente dalla categoria del veicolo in questione. Il relatore sostiene pienamente questa nuova disposizione purché gli Stati possano andare al di là di questo minimo e non si tratti di un'armonizzazione dei premi assicurativi, in quanto ciò non sarebbe oggi possibile alla luce delle disparità economiche esistenti tra i diversi paesi dell'Unione.

Infine, per quanto riguarda il campo di applicazione della direttiva, il relatore sostiene l'intenzione della Commissione di codificare la giurisprudenza della Corte di giustizia definendo il concetto di "uso del veicolo". Ritiene però che la definizione adottata sia ancora troppo limitativa e possa escludere una serie di veicoli che non sarebbero destinati "di norma a fungere da mezzo di trasporto", ma che sarebbero tuttavia causa di incidenti con danni alle persone o alle cose. Il relatore ritiene che l'attività di trasporto del veicolo in senso stretto non debba essere un fattore determinante ai fini dell'applicazione della presente direttiva. Possono causare incidenti dei veicoli utilizzati in particolare nel settore edilizio attivi a livello transfrontaliero. Il relatore ritiene che la definizione di uso del veicolo dovrebbe essere quanto più ampia possibile al fine di garantire la massima protezione delle vittime di incidenti. Su questo punto sarà presentato un emendamento.

EMENDAMENTI

La commissione giuridica invita la commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori, competente per il merito, a prendere in considerazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando 1

Testo della Commissione

(1) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come potenziali parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le imprese di assicurazione, in quanto rappresenta un segmento consistente dell'attività di assicurazione del ramo non vita nell'Unione. Inoltre, l'assicurazione autoveicoli ha un impatto sulla libera circolazione di persone, beni e veicoli. Un obiettivo fondamentale dell'azione dell'Unione nel campo dei servizi finanziari dovrebbe quindi essere

Emendamento

(1) L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei, sia in quanto contraenti sia come potenziali parti lese di un sinistro. Essa è anche di fondamentale importanza per le imprese di assicurazione, in quanto rappresenta un segmento consistente dell'attività di assicurazione del ramo non vita nell'Unione. Inoltre, l'assicurazione autoveicoli ha un impatto **significativo** sulla libera circolazione di persone, beni e veicoli **e, quindi, sul mercato interno e sullo spazio Schengen**. Un obiettivo fondamentale dell'azione dell'Unione nel

rafforzare e consolidare il mercato interno per l'assicurazione autoveicoli.

campo dei servizi finanziari dovrebbe quindi essere rafforzare e consolidare il mercato interno per l'assicurazione autoveicoli.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

(2) La Commissione ha effettuato una valutazione del funzionamento della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, anche sotto il profilo dell'efficienza, dell'efficacia e della coerenza con le altre politiche dell'Unione. La conclusione cui è giunta è che la direttiva 2009/103/CE funziona bene nel complesso e non richiede modifiche per la maggior parte dei suoi aspetti. Sono stati tuttavia individuati quattro ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate: indennizzo delle vittime di sinistri nei casi di insolvenza di un'impresa assicurativa, importi minimi di copertura assicurativa obbligatoria, controlli dell'assicurazione dei veicoli da parte degli Stati membri e uso delle attestazioni di sinistralità passata da parte di una nuova impresa di assicurazione.

¹⁵ Direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla

Emendamento

(2) La Commissione ha effettuato una valutazione del funzionamento della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵, anche sotto il profilo dell'efficienza, dell'efficacia e della coerenza con le altre politiche dell'Unione. La conclusione cui è giunta è che la direttiva 2009/103/CE funziona bene nel complesso e non richiede modifiche per la maggior parte dei suoi aspetti. Sono stati tuttavia individuati quattro ambiti in cui sarebbero opportune modifiche mirate: indennizzo delle vittime di sinistri nei casi di insolvenza di un'impresa assicurativa, importi minimi di copertura assicurativa obbligatoria, controlli dell'assicurazione dei veicoli da parte degli Stati membri e uso delle attestazioni di sinistralità passata da parte di una nuova impresa di assicurazione. ***È altresì opportuno introdurre un sistema "bonus-malus" obbligatorio, che le imprese di assicurazione utilizzano nel calcolo dei premi assicurativi sulla base delle attestazioni di sinistralità passata. Tale sistema incentiverebbe comportamenti di guida sicura, accrescendo così la sicurezza stradale, e consentirebbe inoltre di determinare premi assicurativi più equi per i consumatori.***

¹⁵ Direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla

circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 263, 7.10.2009, pag. 11).

circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 263, 7.10.2009, pag. 11).

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 bis) In base alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, in linea di principio tutti i veicoli a motore esistenti o nuovi rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/103/CE. Tuttavia, in particolare nel caso dei nuovi tipi di veicoli, quali le biciclette elettriche, gli scooter elettrici e i segway, ciò non appare strettamente necessario. Tali veicoli hanno dimensioni molto inferiori e una velocità massima minore, e quindi comportano anche un rischio ridotto in termini di danni causati. In particolare alla luce della necessità di promuovere lo sviluppo di nuovi mezzi di trasporto alternativi, che occupino meno spazio stradale pubblico e siano più ecologici, l'applicazione indifferenziata dell'obbligo di assicurazione risulta sproporzionata. La presente direttiva dovrebbe pertanto applicarsi soltanto ai veicoli per i quali il diritto dell'Unione prevede requisiti di sicurezza prima dell'omologazione. Poiché naturalmente è possibile che si verifichino incidenti anche durante l'utilizzo di questi veicoli, dovrebbe essere consentito agli Stati membri di introdurre o mantenere normative a livello nazionale che prevedano l'assicurazione di responsabilità anche per veicoli che non sono soggetti ad omologazione. Conformemente agli obiettivi generali di garantire un livello elevato di protezione delle vittime di incidenti stradali e di agevolare la libera circolazione delle persone e dei veicoli in tutta l'Unione, la

presente direttiva contribuirà a rafforzare la fiducia nel mercato unico dell'assicurazione autoveicoli, aumentando la certezza del diritto connesso alla vendita transfrontaliera di assicurazioni di autoveicoli in regime di libera prestazione dei servizi, riducendo nel contempo i rischi legati al processo di risarcimento delle vittime.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(3 ter) La presente direttiva garantisce un adeguato equilibrio tra l'interesse pubblico e i potenziali costi a carico delle autorità pubbliche, degli assicuratori e dei contraenti al fine di garantire l'efficacia in termini di costi delle misure proposte.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

Emendamento

(4) Attualmente gli Stati membri **dovrebbero astenersi** dal controllare l'assicurazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel territorio dello Stato membro provenendo dal territorio di un altro Stato membro. I nuovi sviluppi tecnologici consentono di controllare l'assicurazione dei veicoli senza fermarli e, pertanto, senza interferire con la libera circolazione delle persone. È quindi opportuno consentire tali controlli dell'assicurazione dei veicoli, soltanto a condizione che essi non siano

(4) Attualmente gli Stati membri **si astengono** dal controllare l'assicurazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro o quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un paese terzo ed entrano nel territorio dello Stato membro provenendo dal territorio di un altro Stato membro. I nuovi sviluppi tecnologici, **quali le tecnologie di riconoscimento delle targhe**, consentono di controllare **in modo discreto** l'assicurazione dei veicoli senza fermarli e, pertanto, senza interferire con la libera circolazione delle persone. È quindi opportuno consentire tali controlli

discriminatori, che siano necessari e proporzionati, che formino parte di un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale e che non impongano di fermare il veicolo.

dell'assicurazione dei veicoli soltanto a condizione che essi non siano discriminatori, che siano necessari e proporzionati, che formino parte di un sistema generale di controlli svolti sul territorio nazionale e che non impongano di fermare il veicolo *e salvaguardino i diritti, le libertà e i legittimi interessi del soggetto interessato.*

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) La circolazione di veicoli a motore non assicurati, privi di un'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile autoveicoli, è un problema sempre più grave nell'Unione. Il costo è stato stimato in sinistri pari a 870 milioni di EUR nel 2011 per l'Unione nel suo insieme. Occorre sottolineare che la guida senza una copertura assicurativa incide negativamente su un'ampia gamma di parti interessate, tra cui le vittime di incidenti, gli assicuratori, i fondi di garanzia e i contraenti che hanno sottoscritto un'assicurazione autoveicoli.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 7

Testo della Commissione

Emendamento

(7) Una protezione efficace e efficiente delle vittime di incidenti della circolazione stradale richiede che le vittime siano sempre indennizzate per i danni alle persone o i danni alle cose, a prescindere dal fatto che l'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro sia o meno solvibile. Pertanto gli Stati membri

(7) Una protezione efficace e efficiente delle vittime di incidenti della circolazione stradale richiede che le vittime siano sempre indennizzate per i danni alle persone o i danni alle cose, a prescindere dal fatto che l'impresa di assicurazione del responsabile del sinistro sia o meno solvibile. Pertanto gli Stati membri

dovrebbero istituire o designare un organismo che garantisca l'indennizzo iniziale delle persone lese abitualmente residenti nel loro territorio e che abbia il diritto di recuperare tale indennizzo dall'organismo istituito o nominato per lo stesso scopo nello Stato membro di stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha emesso la polizza del veicolo della parte responsabile. Tuttavia, al fine di evitare l'introduzione di richieste di indennizzo parallele, le vittime di incidenti stradali non dovrebbero essere autorizzate a presentare una richiesta di indennizzo presso tale organismo se hanno già presentato richiesta presso l'impresa di assicurazione interessata o hanno intrapreso un'azione legale contro di essa e la richiesta è ancora in fase di esame o l'azione è ancora in corso.

dovrebbero istituire o designare un organismo che garantisca **tempestivamente** l'indennizzo iniziale delle persone lese abitualmente residenti nel loro territorio e che abbia il diritto di recuperare tale indennizzo dall'organismo istituito o nominato per lo stesso scopo nello Stato membro di stabilimento dell'impresa di assicurazione che ha emesso la polizza del veicolo della parte responsabile. Tuttavia, al fine di evitare l'introduzione di richieste di indennizzo parallele, le vittime di incidenti stradali non dovrebbero essere autorizzate a presentare una richiesta di indennizzo presso tale organismo se hanno già presentato richiesta presso l'impresa di assicurazione interessata o hanno intrapreso un'azione legale contro di essa e la richiesta è ancora in fase di esame o l'azione è ancora in corso.

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 8

Testo della Commissione

(8) La sinistrosità passata dei contraenti che desiderano concludere nuovi contratti di assicurazione presso imprese di assicurazione dovrebbe essere facilmente autenticata, al fine di facilitarne il riconoscimento al momento di concludere una nuova polizza di assicurazione. Per semplificare la verifica e l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità passata, è importante che il contenuto e il formato dell'attestazione siano uguali in tutti gli Stati membri. Inoltre, le imprese di assicurazione **che tengono conto delle attestazioni di sinistralità passata** per determinare i premi assicurativi non dovrebbero **discriminare** sulla base della nazionalità o semplicemente sulla base del precedente Stato membro di residenza del contraente. Per consentire agli Stati membri di verificare in che modo le

Emendamento

(8) La sinistrosità passata dei contraenti che desiderano concludere nuovi contratti di assicurazione presso imprese di assicurazione dovrebbe essere facilmente autenticata, al fine di facilitarne il riconoscimento al momento di concludere una nuova polizza di assicurazione. Per semplificare la verifica e l'autenticazione delle attestazioni di sinistralità passata, è importante che il contenuto e il formato dell'attestazione siano uguali in tutti gli Stati membri. Inoltre, le imprese di assicurazione **dovrebbero applicare un sistema "bonus-malus" obbligatorio** per determinare i premi assicurativi **e dovrebbero tenere conto delle attestazioni di sinistralità passata**. Non dovrebbero **esservi discriminazioni** sulla base della nazionalità o semplicemente sulla base del precedente Stato membro di residenza del

imprese di assicurazione trattino le attestazioni di sinistralità passata, le imprese di assicurazione dovrebbero rendere pubbliche le loro politiche per quanto riguarda l'uso della sinistralità passata nel calcolo dei premi.

contraente. Per consentire agli Stati membri di verificare in che modo le imprese di assicurazione trattino le attestazioni di sinistralità passata, le imprese di assicurazione dovrebbero rendere pubbliche le loro politiche per quanto riguarda l'uso della sinistralità passata nel calcolo dei premi.

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Nell'ambito della valutazione del funzionamento della direttiva, la Commissione europea dovrebbe controllare l'applicazione della direttiva, tenendo conto del numero di vittime, dell'importo dei sinistri pendenti a causa di ritardi nei pagamenti connessi a casi di insolvenza transfrontalieri, del livello degli importi minimi di copertura negli Stati membri, dell'importo dei sinistri dovuti alla circolazione transfrontaliera di veicoli non assicurati e del numero dei reclami riguardanti le attestazioni di sinistralità passata.

Emendamento

(11) Nell'ambito della valutazione del funzionamento della direttiva, la Commissione europea dovrebbe controllare l'applicazione della direttiva, tenendo conto del numero di vittime, dell'importo dei sinistri pendenti a causa di ritardi nei pagamenti connessi a casi di insolvenza transfrontalieri, del livello degli importi minimi di copertura negli Stati membri, dell'importo dei sinistri dovuti alla circolazione transfrontaliera di veicoli non assicurati e del numero dei reclami riguardanti le attestazioni di sinistralità passata. ***Nell'ambito della valutazione del funzionamento della direttiva 2009/103/CE, la Commissione dovrebbe inoltre esaminare e valutare se, alla luce dei progressi tecnologici, compreso l'aumento dell'utilizzo di veicoli autonomi o semiautonomi, la direttiva continua ad adempiere al suo scopo di tutelare le vittime di incidenti stradali dall'insolvenza degli assicuratori nel caso di incidenti provocati dalla circolazione dei veicoli. Inoltre, il monitoraggio dovrebbe essere adattato alle esigenze del futuro e garantire il conseguimento degli obiettivi della direttiva per quanto riguarda i nuovi sviluppi tecnologici, ad esempio nel campo dei veicoli elettrici e dei veicoli autonomi e semi-autonomi.***

Emendamento 10

Proposta di direttiva

Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, in particolare garantire la parità di tutela minima delle vittime di incidenti della circolazione stradale in tutta l'Unione e assicurare la protezione delle vittime in caso di insolvenza delle imprese di assicurazione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma possono, a motivo dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, l'Unione può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Emendamento

(12) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, in particolare garantire la parità di tutela minima delle vittime di incidenti della circolazione stradale in tutta l'Unione, assicurare la protezione delle vittime in caso di insolvenza delle imprese di assicurazione **e garantire la parità di trattamento nell'autenticazione delle attestazioni di sinistralità passata da parte degli assicuratori per gli eventuali assicurati che attraversano le frontiere interne dell'Unione**, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma possono, a motivo dei loro effetti, essere conseguiti meglio a livello di Unione, l'Unione può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Emendamento 11

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. *All'articolo 2 è inserito il seguente nuovo comma:*

"La presente direttiva si applica unicamente ai veicoli a motore che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) 2018/858*, del regolamento (UE) n. 167/2013** o del regolamento (UE) n. 168/2013.***

** Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).*

*** Regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 1).*

**** Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52)."*

Emendamento 12

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 2

Direttiva 2009/103/CE

Articolo 4 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Gli Stati membri possono tuttavia effettuare tali controlli sull'assicurazione, a condizione che essi non siano discriminatori e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita, e

Emendamento

Gli Stati membri possono tuttavia effettuare tali controlli sull'assicurazione, a condizione che essi non siano discriminatori e siano necessari e proporzionati per raggiungere la finalità perseguita, **salvaguardando i diritti, le libertà e i legittimi interessi del soggetto interessato**, e

(La modifica si applica all'intero testo legislativo in esame; l'approvazione dell'emendamento implica adeguamenti tecnici in tutto il testo).

Emendamento 13

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5 – lettera b

Direttiva 2009/103/CE

Articolo 16 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione **o** gli organismi di cui al secondo comma, tenendo conto delle attestazioni di sinistralità passata emesse da altre imprese di assicurazione o altri organismi di cui al secondo comma, non trattino i contraenti in maniera discriminatoria né maggiorino i loro premi in ragione della loro nazionalità o semplicemente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza.

Emendamento

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione **e** gli organismi di cui al secondo comma, tenendo conto delle attestazioni di sinistralità passata emesse da altre imprese di assicurazione o altri organismi di cui al secondo comma, non trattino i contraenti in maniera discriminatoria né maggiorino i loro premi in ragione della loro nazionalità o semplicemente sulla base del loro precedente Stato membro di residenza.

Emendamento 14

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5 – lettera b

Direttiva 2009/103/CE

Articolo 16 – comma 2 bis bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione e gli organismi di cui al secondo comma integrino nei loro contratti di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli un sistema "bonus-malus" obbligatorio, in base al quale l'ammontare del premio assicurativo dei singoli assicurati viene calcolato sulla base delle attestazioni di sinistralità passata.

Emendamento 15

Proposta di direttiva

Articolo 1 – punto 5 – lettera b
Direttiva 2009/103/CE
Articolo 16 – comma 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione pubblichino le loro politiche per quanto riguarda l'uso delle attestazioni di sinistralità passata nel calcolare i premi.

Emendamento

Gli Stati membri garantiscono che le imprese di assicurazione pubblichino le loro politiche per quanto riguarda l'uso delle attestazioni di sinistralità passata nel calcolare i premi, ***in particolare con riguardo al sistema "bonus-malus" applicato.***

Emendamento 16

Proposta di direttiva
Articolo 1 – punto 6
Direttiva 2009/103/CE
Articolo 28 quater

Testo della Commissione

Non oltre **sette** anni dopo il suo recepimento, viene effettuata una valutazione della presente direttiva. La Commissione presenta le conclusioni della valutazione, accompagnate dalle sue osservazioni, al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo.

Emendamento

Non oltre **cinque** anni dopo il suo recepimento, viene effettuata una valutazione della presente direttiva. ***In tale contesto si esamina in particolare l'adeguatezza della presente direttiva in riferimento agli sviluppi tecnologici relativi ai veicoli autonomi o semiautonomi e si valuta se il regime di responsabilità della direttiva tiene conto delle nuove condizioni tecnologiche, o se piuttosto debba essere introdotto un nuovo fattore di rischio che comporta una responsabilità oggettiva, che faccia riferimento esclusivamente al rischio derivante da un veicolo autonomo e che al contempo non comporti un rischio di responsabilità eccessivo, per non costituire un freno all'utilizzo di nuove tecnologie.*** La Commissione presenta le conclusioni della valutazione, accompagnate dalle sue osservazioni, al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo, ***insieme a una proposta legislativa, ove necessario.***

(Errore di natura tecnica: si tratta qui della proposta di direttiva 2018/0168 (COD) recante modifica della direttiva 2009/103/CE)

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE

Titolo	Assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità	
Riferimenti	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	IMCO 11.6.2018	
Parere espresso da Annuncio in Aula	JURI 11.6.2018	
Relatore per parere Nomina	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Esame in commissione	11.10.2018	20.11.2018
Approvazione	10.12.2018	
Esito della votazione finale	+: 18 -: 0 0: 0	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	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	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

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

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti