



A8-0035/2019

28.1.2019

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

Ponente: Dita Charanzová

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se sustenta en la base jurídica propuesta en el proyecto de acto).

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	53
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS	56
PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	72
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	73

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad

(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2018)0336),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0211/2018),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 19 de septiembre de 2018¹,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Vistos el informe de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor y la opinión de la Comisión de Asuntos Jurídicos (A8-0035/2019),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
 3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 1

Texto de la Comisión

Enmienda

(1) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos

(1) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o **víctimas potenciales** de un accidente. Es también de interés primordial para las entidades aseguradoras, ya que en la Unión constituye una parte importante del negocio de seguros no de vida. El seguro de vehículos automóviles incide también en la libre circulación de personas, bienes y vehículos. El fortalecimiento y la consolidación del mercado interior de seguros de vehículos automóviles deben, por lo tanto, ser un objetivo fundamental de la actuación de la Unión en el sector de los servicios financieros.

automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o **posibles perjudicados como consecuencia** de un accidente. Es también de interés primordial para las entidades aseguradoras, ya que en la Unión constituye una parte importante del negocio de seguros no de vida. El seguro de vehículos automóviles incide también **significativamente** en la libre circulación de personas, bienes y vehículos **e, implícitamente, en el mercado interior y en la zona Schengen**. El fortalecimiento y la consolidación del mercado interior de seguros de vehículos automóviles deben, por lo tanto, ser un objetivo fundamental de la actuación de la Unión en el sector de los servicios financieros.

(Si se aprueba esta enmienda, deben elaborarse las enmiendas correspondientes a los considerandos del presente acto modificativo).

Justificación

Esta enmienda tiene por objeto corregir un error que se produjo cuando todas las directivas sobre el seguro de vehículos automóviles se fusionaron en 2009. Algunos artículos incluyen el término «víctima», que solo incluye a las víctimas directas de un accidente, mientras que otros artículos utilizan el término «perjudicado», que incluye tanto a las víctimas directas como a las víctimas indirectas (como los miembros de la familia tras un accidente mortal). Con el fin de garantizar que se cubran todas las posibles reclamaciones, debe utilizarse en todo el texto el término «perjudicado». Cabe señalar que, mientras que la definición de «víctima» no está recogida, el término «perjudicado» se define en el artículo 1.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) La Comisión ha realizado una evaluación del funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, y en particular de su eficiencia, eficacia y coherencia con

Enmienda

(2) La Comisión ha realizado una evaluación del funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, y en particular de su eficiencia, eficacia y coherencia con

otras políticas de la Unión. La conclusión de la evaluación ha sido que el funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE es globalmente satisfactorio y, en la mayoría de los aspectos, no se precisa modificación alguna. Sin embargo, se han determinado cuatro ámbitos en los que sería conveniente aportar modificaciones concretas: la indemnización de *las víctimas de* accidentes en caso de insolvencia de una entidad aseguradora, los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro, los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros, y el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora.

otras políticas de la Unión. La conclusión de la evaluación ha sido que el funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE es globalmente satisfactorio y, en la mayoría de los aspectos, no se precisa modificación alguna. Sin embargo, se han determinado cuatro ámbitos en los que sería conveniente aportar modificaciones concretas: la indemnización de *los perjudicados en* accidentes en caso de insolvencia de una entidad aseguradora, los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro, los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros, y el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora. ***Además de estos cuatro ámbitos, con el fin de proteger mejor a los perjudicados, deben introducirse nuevas normas sobre la responsabilidad en caso de accidente en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo motorizado.***

¹⁵ Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 263 de 7.10.2009, p. 11).

¹⁵ Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 263 de 7.10.2009, p. 11).

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) Algunos vehículos de motor, como las bicicletas eléctricas y los Segways, son más pequeños y, por lo tanto, son menos susceptibles que otros de provocar daños corporales o materiales significativos. Sería desproporcionado e inadecuado de

cara al futuro incluirlos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE, ya que impondría la obligación de contar con un seguro caro y excesivo para estos vehículos. Esta situación también socavaría la aceptación de estos vehículos y desalentaría la innovación, a pesar de no haber pruebas suficientes de que estos vehículos puedan provocar accidentes en los que haya partes perjudicadas a la misma escala que otros vehículos, como los automóviles o los camiones. Conforme a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, los requisitos a escala de la Unión deben aplicarse aquellos vehículos que puedan causar daños significativos en una situación transfronteriza. Por consiguiente, es necesario limitar el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE a aquellos vehículos para los que la Unión considere que son necesarios unos requisitos de seguridad y protección antes de su introducción en el mercado, es decir, los vehículos sujetos a una homologación de tipo UE.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 ter) No obstante, es importante permitir que los Estados miembros decidan a nivel nacional el nivel adecuado de protección de los potenciales perjudicados por vehículos que no estén sujetos a la homologación de tipo UE. Así pues, es importante permitir que los Estados miembros mantengan o introduzcan nuevas disposiciones obligatorias relativas a la protección de los usuarios de estos otros tipos de vehículos para proteger a los potenciales perjudicados de un accidente de tráfico.

Cuando un Estado miembro opte por exigir dicha cobertura de seguro en forma de seguro obligatorio, debe tener en cuenta la probabilidad de que un vehículo pueda utilizarse en una situación transfronteriza y la necesidad de protección de los potenciales perjudicados en otro Estado miembro.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 3 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 quater) Procede asimismo excluir del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE los vehículos destinados exclusivamente a los deportes de motor, ya que estos vehículos están cubiertos generalmente por otras formas de seguro de responsabilidad civil y no están sujetos al seguro obligatorio de vehículos automóviles cuando se utilizan únicamente para una competición. Dado que el uso de estos vehículos está limitado a una vía o un espacio controlado, la posibilidad de accidente con vehículos o personas no relacionados con ellos es también limitada. No obstante, es importante que los Estados miembros mantengan o introduzcan nuevas disposiciones obligatorias que se apliquen a los vehículos que participen en acontecimientos deportivos.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 3 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 quinquies) La presente Directiva asegura un equilibrio adecuado entre el interés público y los posibles costes para

las autoridades públicas, los aseguradores y los titulares de pólizas, con el fin de garantizar que las medidas propuestas sean eficientes en términos de rentabilidad.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 3 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 sexies) La circulación de un vehículo en el exterior debe incluir la circulación de un vehículo por carreteras públicas y privadas. Esto podría incluir todas las vías de acceso, los aparcamientos o cualquier otra zona equivalente en terreno privado accesible al público en general. La circulación de un vehículo en una zona cerrada, a la que no puede acceder el público en general, no debe considerarse como circulación de un vehículo en el exterior. No obstante, cuando un vehículo circule en el exterior por cualquier lugar y, por tanto, esté sujeto a un seguro obligatorio, los Estados miembros deben velar por que el vehículo esté cubierto por una póliza de seguro que cubra a los potenciales perjudicados durante el período contractual, con independencia de que el vehículo circule en el exterior o no en el momento del accidente, excepto cuando el vehículo se utilice en un acontecimiento deportivo. Los Estados miembros deben poder limitar la cobertura de seguro para la utilización no relacionada con la circulación en el exterior cuando no exista una expectativa razonable de cobertura, por ejemplo en una situación en la que un tractor se vea envuelto en un accidente cuando su función principal, en ese momento, no fuera servir de medio de transporte, sino generar, como máquina para llevar a cabo un trabajo, la fuerza

motriz necesaria para funcionar.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 3 septies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 septies) La circulación de un vehículo exclusivamente en situaciones no relacionadas con la circulación en el exterior debe excluirse del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE. Por otra parte, los Estados miembros no deben exigir una cobertura de seguro para los vehículos que se hayan dado de baja de forma permanente o temporal debido a su incapacidad para ser utilizados como medio de transporte, por ejemplo porque se encuentren en un museo, estén en fase de restauración o no se hayan utilizado durante un largo período de tiempo por otro motivo, como puede ser el uso estacional.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 4

Texto de la Comisión

Enmienda

(4) Los Estados miembros *deben* actualmente *abstenerse* de realizar controles del seguro de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Los nuevos avances tecnológicos permiten comprobar el seguro de los vehículos sin detenerlos y, por tanto, sin interferir con la libre circulación de personas. Procede, por tanto, autorizar los

(4) Los Estados miembros actualmente *se abstienen* de realizar controles del seguro de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Los nuevos avances tecnológicos, *como la tecnología de reconocimiento automático de matrículas*, permiten comprobar *de forma discreta* el seguro de los vehículos sin detenerlos y,

controles del seguro de los vehículos, siempre y cuando no sean discriminatorios, sean necesarios y proporcionados, formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional y no requieran la detención del vehículo.

por tanto, sin interferir con la libre circulación de personas. Procede, por tanto, autorizar los controles del seguro de los vehículos, siempre y cuando no sean discriminatorios, sean necesarios y proporcionados, formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional, ***que se realicen también a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio del Estado miembro que lleva a cabo los controles, no requieran la detención del vehículo y se lleven a cabo respetando plenamente los derechos, las libertades y los intereses legítimos del interesado.***

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Para que un sistema de este tipo pueda funcionar, es necesario que exista un intercambio de información entre los Estados miembros para permitir la realización de los controles de la cobertura del seguro de vehículos automóviles, aun en el caso de que un vehículo esté matriculado en otro Estado miembro. Este intercambio de información, basado en el actual sistema Eucaris (sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción), debe llevarse a cabo de forma no discriminatoria, ya que todos los vehículos deben estar sujetos a la misma verificación. Las modificaciones introducidas por la presente Directiva tendrán un impacto limitado en las administraciones públicas, ya que este sistema de intercambio de información ya existe y se utiliza para tratar las infracciones de tráfico.

Justificación

Debe utilizarse el actual sistema de intercambio de información Eucaris para los controles de verificación de los seguros.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Considerando 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 ter) La conducción sin seguro, es decir, la circulación de vehículos de motor sin un seguro obligatorio de responsabilidad civil, es un problema cada vez mayor en la Unión. Se estima que el coste de la conducción sin seguro ascendió a 870 millones EUR en 2011 en el conjunto de la Unión. Debe destacarse que la conducción sin seguro afecta negativamente a un amplio abanico de interesados, como las víctimas de accidentes, los aseguradores, los fondos de garantía y los titulares de pólizas de seguro de automóviles.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) En consonancia con dichos principios, los Estados miembros no deben conservar los datos durante un período superior al necesario para comprobar si un vehículo posee una cobertura de seguro válida. Cuando se compruebe que un vehículo está cubierto, deben borrarse todos los datos relativos a esta verificación. Cuando un sistema de verificación no pueda determinar si un vehículo está asegurado, dichos datos solo deben conservarse durante un período máximo de 30 días o hasta que se haya

demostrado la cobertura de seguro válida del vehículo, si este segundo período es más corto. En el caso de los vehículos en los que se haya comprobado que no disponen de una cobertura de seguro válida, es razonable exigir que estos datos se conserven hasta que se hayan completado todos los procesos administrativos o judiciales y el vehículo esté cubierto por una póliza de seguro válida.

Justificación

El control de los vehículos permitirá a los gobiernos realizar un seguimiento de los movimientos de las personas. Esto puede suponer una invasión de su privacidad. El derecho a la privacidad solo debe suprimirse por razones legítimas. Que se descubra que un vehículo carece de seguro obligatorio podría constituir una razón legítima. No obstante, en el caso de los vehículos que hayan demostrado que disponen de un seguro de automóvil (los denominados vehículos «no-hit»), este registro no debe utilizarse por ningún otro motivo y debe borrarse en un plazo razonable. Este tiempo de retención debe ser limitado y estar contemplado en la legislación, en consonancia con otros actos legislativos de la Unión, como la Directiva sobre el sistema eCall.

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) La protección efectiva y eficiente de ***las víctimas*** de accidentes de tráfico exige que se indemnice siempre a ***dichas víctimas*** por los daños corporales o materiales que se les causen, con independencia de que la entidad aseguradora de la parte responsable sea o no solvente. Por consiguiente, los Estados miembros deben crear o designar un organismo que proporcione una indemnización inicial a los perjudicados que residan de forma habitual en su territorio, y que tenga derecho a reclamar dicha indemnización al organismo creado o designado para el mismo fin en el Estado miembro de establecimiento de la entidad aseguradora que haya emitido la póliza del

Enmienda

(7) La protección efectiva y eficiente de ***los perjudicados como consecuencia*** de accidentes de tráfico exige que se indemnice siempre a ***dichos perjudicados con los importes debidos*** por los daños corporales o materiales que se les causen, con independencia de que la entidad aseguradora de la parte responsable sea o no solvente. Por consiguiente, los Estados miembros deben crear o designar un organismo que proporcione ***sin demora*** una indemnización inicial a los perjudicados que residan de forma habitual en su territorio, ***al menos hasta los límites de la obligación de aseguramiento a que se refiere el artículo 9, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE o hasta los límites***

vehículo de la parte responsable. No obstante, a fin de evitar las reclamaciones de indemnización paralelas, conviene no permitir que las víctimas de accidentes de tráfico presenten una reclamación a ese organismo si ya han presentado una reclamación **a la entidad aseguradora afectada o han emprendido acciones legales contra ella** y la reclamación **o las acciones legales se encuentran** aún **pendientes**.

de garantía que fije el Estado miembro, de ser estos superiores, y que tenga derecho a reclamar dicha indemnización al organismo creado o designado para el mismo fin en el Estado miembro de establecimiento de la entidad aseguradora que haya emitido la póliza del vehículo de la parte responsable. No obstante, a fin de evitar las reclamaciones de indemnización paralelas, conviene no permitir que las víctimas de accidentes de tráfico presenten una reclamación a ese organismo si ya han presentado una reclamación y la reclamación se **encuentra** aún **pendiente**.

Justificación

Aunque se debe impedir que una persona solicite múltiples reclamaciones de indemnización a diferentes organismos de indemnización, no hay razón para evitar estas reclamaciones si se trata de acciones contra una empresa insolvente. Pueden ser muchos los motivos para que una persona inicie una acción judicial contra una empresa insolvente, más allá de la cobertura del seguro de automóvil mínimo. Al mismo tiempo, los casos de insolvencia pueden tardar muchos años antes de dar lugar a una decisión definitiva. Por lo tanto, no debe exigirse a una víctima de accidente que espere para recibir una indemnización. Por supuesto, los Estados miembros pueden intentar recuperar el importe de la indemnización mediante una resolución judicial.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Los antecedentes siniestros de los titulares de pólizas que deseen suscribir nuevos contratos de seguros con entidades aseguradoras han de poder autenticarse fácilmente, con el fin de facilitar el reconocimiento de tales antecedentes al suscribir una nueva póliza. Con el fin de simplificar la verificación y autenticación de las certificaciones de antecedentes siniestros, es importante que el contenido y el formato de la certificación sean los mismos en todos los Estados miembros. Además, cuando las entidades tengan en cuenta las certificaciones de antecedentes

Enmienda

(8) Los antecedentes siniestros de los titulares de pólizas que deseen suscribir nuevos contratos de seguros con entidades aseguradoras han de poder autenticarse fácilmente, con el fin de facilitar el reconocimiento de tales antecedentes al suscribir una nueva póliza. Con el fin de simplificar la verificación y autenticación de las certificaciones de antecedentes siniestros, es importante que el contenido y el formato de la certificación sean los mismos en todos los Estados miembros. Además, cuando las entidades tengan en cuenta las certificaciones de antecedentes

siniestralas con vistas a determinar las primas de los seguros de vehículos automóviles, no deben incurrir en discriminaciones basadas en la nacionalidad o únicamente en el anterior Estado miembro de residencia del titular de la póliza. A fin de permitir a los Estados miembros comprobar cómo tratan las certificaciones de antecedentes siniestralas las entidades aseguradoras, resulta oportuno que estas publiquen sus políticas en materia de uso de tales certificaciones a la hora de calcular las primas.

siniestralas con vistas a determinar las primas de los seguros de vehículos automóviles, no deben incurrir en discriminaciones basadas en la nacionalidad o únicamente en el anterior Estado miembro de residencia del titular de la póliza. ***Además, las entidades aseguradoras deben tratar una declaración de otro Estado miembro como igual a una declaración nacional y aplicar cualquier descuento disponible para un cliente potencial idéntico y los descuentos exigidos por la legislación nacional de un Estado miembro. Los Estados miembros deben seguir teniendo libertad para adoptar legislación nacional sobre los sistemas de bonificación/penalización, ya que estos sistemas son de carácter nacional, sin ningún elemento transfronterizo, por lo que, en virtud del principio de subsidiariedad, la toma de decisiones en relación con dichos sistemas debe seguir siendo competencia de los Estados miembros.*** A fin de permitir a los Estados miembros comprobar cómo tratan las certificaciones de antecedentes siniestralas las entidades aseguradoras, resulta oportuno que estas publiquen sus políticas en materia de uso de tales certificaciones a la hora de calcular las primas.

Justificación

Las entidades aseguradoras, además de que no deben discriminar a los extranjeros o a los nacionales que regresan ni aplicarles recargos, también deben dispensar a la declaración extranjera el mismo trato que a una declaración nacional y han de aplicar todo descuento disponible para un cliente potencial idéntico y los descuentos exigidos por la legislación de un Estado miembro. Seguirá siendo competencia nacional la adopción, por un Estado miembro, si así lo desea, de legislación nacional sobre sistemas de bonificación/penalización. Estos sistemas son de carácter nacional sin ningún elemento transfronterizo, más allá de que deben aplicarse por igual a todos en un mismo territorio.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva Considerando 9

Texto de la Comisión

Enmienda

(9) Con objeto de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución en relación con la forma y el contenido de la certificación de antecedentes siniestros. Dichas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰.

suprimido

²⁰ *Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).*

Enmienda 16

Propuesta de Directiva Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(9 bis) Para que la utilización de las certificaciones de antecedentes siniestros a la hora de calcular las primas tenga pleno efecto, los Estados miembros deben fomentar la participación de las entidades aseguradoras en instrumentos transparentes de comparación de precios.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva Considerando 10

(10) Con el fin de garantizar que los importes mínimos sigan ajustándose a la evolución de la realidad económica (y no se vean erosionados con el tiempo), deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo que respecta a la adaptación de los importes mínimos **de cobertura del seguro de vehículos automóviles de responsabilidad civil para reflejar la evolución de la realidad económica**, así como a la definición de las tareas y obligaciones procedimentales, de cara al reembolso, de los organismos creados para conceder indemnizaciones o a los que se haya encomendado esta función con arreglo al artículo 10 bis. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación **de 13 de abril de 2016**. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

(10) **Deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta al establecimiento del contenido y la forma de la certificación de antecedentes siniestros.** Con el fin de garantizar que los importes mínimos **de cobertura del seguro de vehículos automóviles de responsabilidad civil** sigan ajustándose a la evolución de la realidad económica (y no se vean erosionados con el tiempo), deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo que respecta a la adaptación de los importes mínimos, así como a la definición de las tareas y obligaciones procedimentales, de cara al reembolso, de los organismos creados para conceder indemnizaciones o a los que se haya encomendado esta función con arreglo al artículo 10 bis **de la Directiva 2009/103/CE**. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional **de 13 de abril de 2016** sobre la mejora de la legislación **Ibis**. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

^{1 bis} **DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.**

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) En el marco de la evaluación del funcionamiento de la Directiva, la Comisión Europea debe supervisar su aplicación, teniendo en cuenta el número de *víctimas*, el importe de los siniestros pendientes debido a retrasos en los pagos originados por casos transfronterizos de insolvencia, los importes mínimos de cobertura en los Estados miembros, el importe de los siniestros causados por vehículos sin seguro en el tráfico transfronterizo y el número de quejas relativas a las certificaciones de antecedentes siniestros.

Enmienda

(11) En el marco de la evaluación del funcionamiento de la Directiva **2009/103/CE**, la Comisión Europea debe supervisar su aplicación, teniendo en cuenta el número de *perjudicados*, el importe de los siniestros pendientes debido a retrasos en los pagos originados por casos transfronterizos de insolvencia, los importes mínimos de cobertura en los Estados miembros, el importe de los siniestros causados por vehículos sin seguro en el tráfico transfronterizo y el número de quejas relativas a las certificaciones de antecedentes siniestros. ***La Comisión también debe hacer un seguimiento de la Directiva 2009/103/CE y revisarla a la luz de los avances tecnológicos, en particular el mayor uso de vehículos autónomos y semiautónomos, a fin de garantizar que siga cumpliendo su función, que consiste en proteger a los posibles perjudicados en accidentes con vehículos de motor. Asimismo, debe analizar el sistema de responsabilidad de los vehículos pequeños de alta velocidad y estudiar una posible solución a escala de la Unión de un sistema de bonificación/penalización.***

Enmienda 19

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Dado que los objetivos de la presente Directiva, en particular la garantía de una misma protección mínima de *las víctimas* de accidentes de tráfico en la Unión y *la* protección *de las víctimas* en

Enmienda

(12) Dado que los objetivos de la presente Directiva, en particular la garantía ***tanto*** de una misma protección mínima de ***los perjudicados como consecuencia*** de accidentes de tráfico en la Unión y ***su***

caso de insolvencia de las entidades aseguradoras, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

protección en caso de insolvencia de las entidades aseguradoras **como de la igualdad de trato por parte de los aseguradores de las certificaciones de antecedentes siniestral presentadas por posibles titulares de pólizas de seguros que se trasladen a otro Estado miembro**, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Enmienda 20

Propuesta de Directiva Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) Para promover un enfoque coherente para los perjudicados como consecuencia de incidentes en los que se utilice un vehículo de motor como arma para cometer un delito violento o un acto terrorista, los Estados miembros deben garantizar que sus organismos de indemnización, creados o autorizados de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2009/103/CE, gestionen todas las reclamaciones derivadas de tales actos.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva Artículo 1 – párrafo 1 – punto -1 (nuevo)

-1) El término «víctima» se sustituye por «perjudicado» y el término «víctimas» se sustituye por «perjudicados» en todo el texto de la Directiva.

(La formulación definitiva exacta de «perjudicado» debe determinarse caso por caso, en función de las necesidades gramaticales, y la aprobación de esta enmienda daría lugar a las correspondientes modificaciones adicionales en la Directiva modificada).

Justificación

Esta enmienda tiene por objeto corregir un error que se produjo cuando todas las directivas sobre el seguro de vehículos automóviles se fusionaron en 2009. Algunos artículos incluyen el término «víctima», que solo incluye a las víctimas directas de un accidente, mientras que otros artículos utilizan el término «perjudicado», que incluye tanto a las víctimas directas como a las víctimas indirectas (como los miembros de la familia tras un accidente mortal). Con el fin de garantizar que se cubran todas las posibles reclamaciones, debe utilizarse en todo el texto el término «perjudicado». Cabe señalar que, mientras que la definición de «víctima» no está recogida, el término «perjudicado» se define en el artículo 1.

Enmienda 22

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 2009/103/CE

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis

Texto de la Comisión

1 bis. “circulación de un vehículo”: toda utilización de *ese* vehículo, **habitualmente destinado a servir de medio de transporte**, que sea conforme con la función **habitual** del vehículo, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento;

Enmienda

1 bis. “circulación de un vehículo”: toda utilización de **un** vehículo **en el exterior** que sea conforme con la función del vehículo **como medio de transporte en el momento del accidente**, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento;

Enmienda 23

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 2 – párrafos 1 bis y 1 ter (nuevos)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 2, se añaden los párrafos siguientes:

«La presente Directiva solo se aplicará a los vehículos cubiertos por el Reglamento (UE) 2018/858*, el Reglamento (UE) n.º 167/2013 o el Reglamento (UE) n.º 168/2013***.**

La presente Directiva no se aplicará a los vehículos destinados exclusivamente a su uso en el contexto de la participación en actividades deportivas de competición o en actividades deportivas conexas, dentro de una zona cerrada.

*** Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).**

**** Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).**

***** Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o**

tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).».

Justificación

While the inclusion of non-type approved vehicles might increase insurance coverage, it will also dissuade the uptake of alternative vehicles, like e-bikes, which are better for the environment. Moreover, most non-type approved vehicles are small in size and therefore the chance of significant damage to persons or property is limited. Other forms of liability insurance than Motor Insurance should cover these non-type approved vehicles. Motor Sports are generally covered by other forms of insurance. The addition of MID requirements would only add an additional cost. Insurance companies might also shift the risks of sporting events into the premiums of normal vehicle users. This would have a negative effect on consumers, while bring limited benefits in terms of potential accident victims. The exclusion should not prevent from individuality requiring equivalent insurance coverage at Member State level.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 ter (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 3 – párrafo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter) En el artículo 3, se añade el párrafo siguiente:

«Los Estados miembros velarán por que, cuando un vehículo esté obligado a tener un seguro en virtud de lo dispuesto en el párrafo primero, el seguro también sea válido y cubra a los perjudicados en el caso de accidentes que sucedan:

a) cuando el vehículo circule en el exterior y no se utilice de acuerdo con su función principal; y

b) cuando el vehículo no circule en el exterior.

Los Estados miembros podrán adoptar limitaciones en la cobertura del seguro con respecto a la utilización distinta de la circulación del vehículo en el exterior a que se refiere el párrafo quinto, letra b). Esta disposición se utilizará como excepción y solo cuando sea necesario, en

caso de que los Estados miembros consideren que dicha cobertura excede lo que puede esperarse razonablemente de un seguro de automóvil. Esta disposición no podrá utilizarse en ningún caso para eludir los principios y las normas establecidos en la presente Directiva.»

Enmienda 25

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2009/103/CE

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

No obstante, podrán realizar dichos controles del seguro siempre que estos no sean discriminatorios y sean necesarios y proporcionados para alcanzar el objetivo perseguido, y que:

Enmienda

No obstante, podrán realizar dichos controles del seguro siempre que estos no sean discriminatorios y sean necesarios y proporcionados para alcanzar el objetivo perseguido, ***que respeten los derechos, libertades e intereses legítimos del interesado*** y que:

Enmienda 26

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2009/103/CE

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional y no requieran que el vehículo se detenga.

Enmienda

b) formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional, ***que también se lleven a cabo a los vehículos estacionados habitualmente en el territorio del Estado miembro que lleva a cabo los controles***, y no requieran que el vehículo se detenga.

Enmienda 27

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

PE629.546v02-00

24/73

RR\1175304ES.docx

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. A los fines de la realización de los controles del seguro a que se refiere el apartado 1, cada Estado miembro concederá a los demás Estados miembros acceso a los siguientes datos nacionales de matriculación de vehículos, con la posibilidad de efectuar en ellos búsquedas automatizadas:

- a) datos acerca de si un vehículo está cubierto por un seguro obligatorio, y***
- b) datos relativos a los propietarios o titulares del vehículo que sean pertinentes en relación con su seguro de responsabilidad civil de conformidad con el artículo 3.***

El acceso a dichos datos se concederá a través de los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros, designados con arreglo al artículo 4, apartado 2, de la Directiva (UE) 2015/413*.

**** Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DO L 68 de 13.3.2015, p. 9).***

Enmienda 28

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2
Directiva 2009/103/CE
Artículo 4 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 ter. Cuando se efectúe una búsqueda en forma de solicitud saliente, el punto de

contacto nacional del Estado miembro que lleve a cabo un control del seguro usará un número de matrícula completo. Estas búsquedas se llevarán a cabo de conformidad con los procedimientos establecidos en el capítulo 3 del anexo de la Decisión 2008/616/JAI. El Estado miembro que lleve a cabo un control del seguro usará los datos obtenidos para determinar si un vehículo está cubierto por un seguro obligatorio válido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3 de la presente Directiva.*

** Decisión 2008/616/JAI del Consejo, de 23 de junio de 2008, relativa a la ejecución de la Decisión 2008/615/JAI sobre la profundización de la cooperación transfronteriza, en particular en materia de lucha contra el terrorismo y la delincuencia transfronteriza (DO L 210 de 6.8.2008, p. 12).*

Justificación

El intercambio de datos sobre seguros es necesario para la consecución del objetivo principal de la presente Directiva, esto es, facilitar la libre circulación de vehículos entre los Estados miembros y eliminar los obstáculos al correcto funcionamiento de un mercado integrado de seguros de automóviles. Además, debe utilizarse el actual sistema Eucaris, establecido en la Decisión 2008/616/JAI del Consejo, a fin de garantizar que dicho intercambio de información pueda tener lugar.

Enmienda 29

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2009/103/CE

Artículo 4 – apartado 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 quater. Los Estados miembros velarán por la seguridad y la protección de los datos transmitidos, en la medida de lo posible utilizando las aplicaciones informáticas existentes, como la mencionada en el artículo 15 de la

Decisión 2008/616/JHA, y las versiones modificadas de dichas aplicaciones, de conformidad con el capítulo 3 del anexo de la Decisión 2008/616/JAI. Las versiones modificadas de las aplicaciones informáticas ofrecerán tanto el modo de intercambio en línea en tiempo real como el modo de intercambio por lotes, que servirá para el intercambio de múltiples solicitudes o respuestas en un solo mensaje.

Justificación

El intercambio de datos sobre seguros es necesario para la consecución del objetivo principal de la presente Directiva, esto es, facilitar la libre circulación de vehículos entre los Estados miembros y eliminar los obstáculos al correcto funcionamiento de un mercado integrado de seguros de automóviles. Además, debe utilizarse el actual sistema Eucaris, establecido en la Decisión 2008/616/JAI del Consejo, a fin de garantizar que dicho intercambio de información pueda tener lugar.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2009/103/CE

Artículo 4 – apartado 2 – párrafos 1 bis, 1 ter y 1 quater (nuevos)

Texto de la Comisión

Enmienda

La legislación de los Estados miembros, en particular, especificará la finalidad exacta, hará referencia a la correspondiente base jurídica, se atenderá a los requisitos pertinentes de seguridad y respetará los principios de necesidad, proporcionalidad y limitación de finalidad, y fijará asimismo un plazo de retención de datos proporcionado.

Los datos personales tratados en virtud del presente artículo no se conservarán más tiempo del necesario para tramitar un control del seguro. Dichos datos se suprimirán totalmente en cuanto dejen de ser necesarios a tal efecto. Cuando un control del seguro muestre que un vehículo está cubierto por el seguro obligatorio a que se refiere el artículo 3, el

responsable del tratamiento suprimirá inmediatamente dichos datos. Cuando un control no pueda determinar si un vehículo está cubierto por el seguro obligatorio a que se refiere el artículo 3, dichos datos solo se conservarán durante un período de tiempo proporcionado máximo de 30 días o hasta que se haya determinado la existencia de una cobertura de seguro, si este segundo período es más corto.

Cuando un Estado miembro determine que un vehículo circula sin el seguro obligatorio a que se refiere el artículo 3, podrá aplicar las sanciones establecidas de conformidad con el artículo 27.

Justificación

El control de los vehículos permitirá a los gobiernos realizar un seguimiento de los movimientos de las personas. Esto puede suponer una invasión de su privacidad. El derecho a la privacidad solo debe suprimirse por razones legítimas. Que se descubra que un vehículo carece de seguro obligatorio podría constituir una razón legítima. No obstante, en el caso de los vehículos que hayan demostrado que disponen de un seguro de automóvil (los denominados vehículos «no-hit»), este registro no debe utilizarse por ningún otro motivo y debe borrarse en un plazo razonable. Este tiempo de retención debe ser limitado y estar contemplado en la legislación, en consonancia con otros actos legislativos de la Unión, como la Directiva sobre el sistema eCall.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 2009/103/CE

Artículo 9 – apartado 1 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) respecto de los daños corporales:
6 070 000 EUR por accidente, cualquiera que sea el número de *víctimas*, o
1 220 000 EUR por *víctima*;

Enmienda

a) respecto de los daños corporales:
6 070 000 EUR por accidente, cualquiera que sea el número de *perjudicados*, o
1 220 000 EUR por *perjudicado*;

Enmienda 32

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 2009/103/CE

Artículo 9 – apartado 1 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) 1 220 000 EUR por *siniestro* , cualquiera que sea el número de *víctimas* .

Enmienda

b) *respecto de los daños materiales* : 1 220 000 EUR por *accidente* , cualquiera que sea el número de *perjudicados* .

Justificación

A fin de evitar una transposición incorrecta, la expresión «por siniestro» se sustituirá por la expresión «por accidente», lo que permitirá una mejor comprensión general.

Enmienda 33

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3 bis (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 1

Texto en vigor

Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión indemnizar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el artículo 3.

Enmienda

(3 bis) En el artículo 10, el párrafo primero del apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión indemnizar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento a que se refiere el artículo 9, apartado 1, o hasta los límites de garantía que fije el Estado miembro, de ser estos superiores, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el artículo 3, en particular en relación con los incidentes en los que se utilice un vehículo de motor como arma para cometer un delito violento o un acto terrorista.»

Justificación

Esta enmienda resulta necesaria al estar íntimamente ligada a lo dispuesto en el artículo 10 bis en relación con la protección de los perjudicados en caso de insolvencia o de falta de cooperación de una entidad aseguradora.

Enmienda 34

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 2009/103/CE

Artículo 10 bis

Texto de la Comisión

Artículo 10 bis

Protección de los perjudicados en caso de insolvencia *o de falta de cooperación* de una entidad aseguradora

Enmienda

Artículo 10 bis

Protección de los perjudicados en caso de insolvencia de una entidad aseguradora

-1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que los perjudicados tengan derecho a reclamar una indemnización, al menos hasta los límites de la obligación de aseguramiento a que se refiere el artículo 9, apartado 1, o los límites de garantía fijados por el Estado miembro, en caso de que estos sean superiores, por los daños corporales o materiales causados por un vehículo asegurado por una entidad aseguradora en cualquiera de las siguientes situaciones:

a) cuando la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de quiebra; o

b) cuando la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de liquidación, tal como se define en el artículo 268, letra d), de la Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*.

1. ***Los Estados miembros crearán un organismo o autorizarán a un organismo para que indemnice a los perjudicados que residan de forma habitual en su territorio, al menos hasta los límites de la obligación***

1. ***Cada Estado miembro creará un organismo o autorizará a un organismo para que indemnice a los perjudicados que residan de forma habitual en su territorio en las situaciones a que se refiere el***

de aseguramiento a que se refiere el artículo 9, apartado 1, por los daños corporales o materiales causados por un vehículo asegurado por una entidad aseguradora en cualquiera de las siguientes situaciones:

- a) cuando la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de quiebra;*
- b) cuando la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de liquidación, tal como se define en el artículo 268, letra d), de la Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo***;*
- c) cuando la entidad aseguradora o su representante para la tramitación y liquidación de siniestros no hayan proporcionado una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación de indemnización en los tres meses siguientes a la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación a la entidad aseguradora.*

2. Los perjudicados no podrán presentar una reclamación al organismo a que se refiere el apartado 1 si han presentado una reclamación directamente a la entidad aseguradora o han entablado directamente contra ella acciones legales, y dicha reclamación o dichas acciones legales se encuentran aún pendientes.

3. El organismo a que se refiere el apartado 1 responderá a la reclamación de indemnización en los dos meses siguientes a la fecha en que el perjudicado la presente.

apartado -1.

3. El perjudicado podrá solicitar directamente una indemnización al organismo a que se refiere el apartado 1. Dicho organismo, sobre la base de la información facilitada a petición suya por el perjudicado, dará al perjudicado una respuesta motivada en relación con el pago de dicha indemnización en los tres meses siguientes a la fecha en la que el perjudicado haya solicitado la indemnización.

En caso de indemnización, el organismo a que se refiere el apartado 1 abonará, en un plazo de tres meses a partir de la

comunicación de su respuesta, la totalidad de la indemnización al perjudicado o, cuando la indemnización adopte la forma de pagos periódicos acordados, comenzará tales pagos.

Cuando un perjudicado haya presentado una reclamación a una entidad aseguradora o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros, que, antes de la reclamación o durante su tramitación, se encuentre en una de las situaciones mencionadas en el apartado -1, y dicho perjudicado aún no haya recibido una respuesta motivada de dicha entidad aseguradora o de su representante para la tramitación y liquidación de siniestros, el perjudicado podrá volver a presentar su reclamación de indemnización al organismo a que se refiere el apartado 1.

4. En el supuesto de que **el perjudicado tenga su residencia en un Estado miembro distinto del Estado miembro en que esté establecida la entidad aseguradora a que se refiere el apartado 1**, el organismo a que se refiere el apartado 1 **y que haya indemnizado al perjudicado en su Estado miembro de residencia** tendrá derecho a exigir el reembolso de la cantidad pagada en concepto de indemnización al organismo a que se refiere el apartado 1 del Estado miembro en que **esté establecida** la entidad aseguradora **que haya emitido la póliza de la parte responsable**.

5. Los apartados **1** a 4 se entenderán sin perjuicio:

- a) del derecho de los Estados miembros a considerar que la indemnización abonada por el organismo a que se refiere el apartado 1 tiene o no carácter subsidiario;
- b) del derecho de los Estados miembros a adoptar disposiciones para la liquidación de los siniestros relativos a un mismo accidente entre:

4. En el supuesto de que **la entidad aseguradora reciba autorización de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 2009/138/CE en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que** el organismo a que se refiere el apartado 1 **es competente, dicho organismo** tendrá derecho a exigir el reembolso de la cantidad pagada en concepto de indemnización al organismo a que se refiere el apartado 1 del Estado miembro en que la entidad aseguradora haya **recibido** la **autorización**.

5. Los apartados **-1** a 4 se entenderán sin perjuicio:

- a) del derecho de los Estados miembros a considerar que la indemnización abonada por el organismo a que se refiere el apartado 1 tiene o no carácter subsidiario;
- b) del derecho de los Estados miembros a adoptar disposiciones para la liquidación de los siniestros relativos a un mismo accidente entre:

- i) el organismo a que se refiere el apartado 1;
- ii) la persona o personas responsables del accidente;
- iii) otras entidades aseguradoras u organismos de seguridad social que estén obligados a indemnizar al perjudicado.

6. No obstante, los Estados miembros no podrán autorizar al organismo a que se refiere el apartado 1 a subordinar el pago de la indemnización a requisitos distintos de los establecidos en la presente Directiva y, en particular, a la obligación de que el perjudicado demuestre que la parte responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

7. *Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 28 ter, a fin de definir las tareas y obligaciones procedimentales, con vistas al reembolso, de los organismos creados o autorizados de conformidad con el artículo 10 bis.*

- i) el organismo a que se refiere el apartado 1;
- ii) la persona o personas responsables del accidente;
- iii) otras entidades aseguradoras u organismos de seguridad social que estén obligados a indemnizar al perjudicado.

6. No obstante, los Estados miembros no podrán autorizar al organismo a que se refiere el apartado 1 a subordinar el pago de la indemnización a ***reducción alguna o a*** requisitos distintos de los establecidos en la presente Directiva En particular, ***los Estados miembros no podrán autorizar al organismo a que se refiere el apartado 1 a subordinar el pago de la indemnización a*** la obligación de que el perjudicado demuestre que la parte responsable ***o la entidad aseguradora*** no puede pagar o se niega a hacerlo.

7. *Las disposiciones del presente artículo surtirán efecto:*

a) una vez celebrado entre los organismos a que se refiere el apartado 1, creados o autorizados por los Estados miembros, un acuerdo sobre sus cometidos y obligaciones y sobre las modalidades de reembolso;

b) a partir de la fecha que fije la Comisión, tras haber comprobado, en estrecha colaboración con los Estados miembros, que se ha celebrado el acuerdo a que se refiere la letra a).

7 bis. En las situaciones mencionadas en el apartado -1, los perjudicados a que se refiere el artículo 20, apartado 1, podrán solicitar una indemnización al organismo de indemnización a que se refiere el artículo 24 en su Estado miembro de

residencia.

7 ter. El perjudicado podrá reclamar directamente la indemnización al organismo de indemnización, el cual, basándose en la información proporcionada a petición suya por el perjudicado, le dará una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la fecha de presentación de la reclamación de indemnización por parte del perjudicado.

Al recibir la reclamación, el organismo de indemnización informará de que ha recibido una reclamación del perjudicado a las siguientes personas u organismos:

- a) la entidad aseguradora incurso en un procedimiento de quiebra o liquidación;***
- b) el liquidador nombrado por dicha entidad aseguradora, tal como se define en el artículo 268, letra f), de la Directiva 2009/138/CE;***
- c) el organismo de indemnización del Estado miembro en el que haya ocurrido el accidente; y***
- d) el organismo de indemnización del Estado miembro en el que la entidad aseguradora haya recibido la autorización de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 2009/138/CE en caso de que dicho Estado miembro difiera del Estado miembro en el que haya ocurrido el accidente.***

7 quater. Al recibir la información a que se refiere el apartado 7 ter, el organismo de indemnización del Estado miembro en el que haya ocurrido el accidente informará al organismo de indemnización del Estado miembro de residencia del perjudicado de si la indemnización a cargo del organismo a que se refiere el apartado 1 debe considerarse subsidiaria o no subsidiaria. El organismo de indemnización del Estado miembro de residencia del perjudicado tendrá en cuenta dicha

información a la hora de abonar la indemnización.

7 quinquies. El organismo de indemnización que haya indemnizado al perjudicado en su Estado miembro de residencia tendrá derecho a reclamar al organismo de indemnización del Estado miembro en que la entidad aseguradora haya obtenido autorización de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 2009/138/CE el reembolso del importe satisfecho en concepto de indemnización.

7 sexies. Este último organismo se subrogará en los derechos del perjudicado frente al organismo a que se refiere el apartado 1 establecido en el Estado miembro en el que la entidad aseguradora haya obtenido autorización de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 2009/138/CE, en la medida en que el organismo de indemnización del Estado miembro de residencia del perjudicado haya abonado una indemnización por daños corporales o daños materiales.

Todos los Estados miembros estarán obligados a reconocer esta subrogación establecida por cualquier otro Estado miembro.

7 septies. El acuerdo entre los organismos de indemnización a que se refiere el artículo 24, apartado 3, incluirá disposiciones relativas a los cometidos, obligaciones y modalidades de reembolso que para los organismos de indemnización se derivan del presente artículo.

7 octies. A falta del acuerdo a que se refiere el apartado 7, letra a), o de modificación del acuerdo en virtud del apartado 7 septies antes de [dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 28 ter en lo referente a la definición de las

tareas y obligaciones procedimentales, con vistas al reembolso, de los organismos creados o autorizados de conformidad con el presente artículo, o a la modificación del acuerdo en virtud del artículo 24, apartado 3, o a ambos casos, de ser necesario.

** Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II) (DO L 335 de 17.12.2009, p. 1).*

**** Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II) (DO L 335 de 17.12.2009, p. 1).*

Enmienda 35

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 bis (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 15

Texto en vigor

Artículo 15

Vehículos expedidos para su importación de un Estado miembro a otro

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, *letra d)*, *segundo guión*, de la Directiva 88/357/CEE, cuando un vehículo se ha expedido para su importación de un Estado miembro a otro podrá considerarse que el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo es el Estado miembro de *destino*, inmediatamente después de la aceptación de la entrega por el comprador durante un período máximo de 30 días, aunque el

Enmienda

4 bis) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Vehículos expedidos para su importación de un Estado miembro a otro

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, *punto 13, letra b)*, de la Directiva 2009/138/CE del Parlamento y del Consejo*, cuando un vehículo se ha expedido para su importación de un Estado miembro a otro podrá considerarse que el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo es el Estado miembro de *matriculación o*, inmediatamente después de la aceptación de la entrega por el comprador, *el Estado*

vehículo no haya sido matriculado oficialmente en el Estado miembro de destino.

2. *En caso de que el vehículo resulte involucrado en un accidente durante el período mencionado en el apartado 1 mientras no esté asegurado, el organismo indicado en el artículo 10, apartado 1, del Estado miembro de destino será responsable de la indemnización prevista en el artículo 9.*

miembro de destino, durante un período máximo de 30 días, aunque el vehículo no haya sido matriculado oficialmente en el Estado miembro de destino.

2. *Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las entidades aseguradoras notifiquen al organismo de información del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo que han expedido una póliza de seguro para la circulación del vehículo en cuestión.*

** Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el acceso a la actividad de seguro y de reaseguro y su ejercicio (Solvencia II) (DO L 335 de 17.12.2009, p. 1).».*

Justificación

Article 15 on dispatched vehicles was created in order to make it easier for a consumer to buy a vehicle from another Member State without having to seek an insurer from that other Member State. In practice, it does not currently work. Despite this, to delete it would only cancel past attempts to solve this problem without offering a solution. This amendment seeks to address this by giving more options to the consumer, by allowing them to seek insurance either in their home Member State or in the Member State of sale of the vehicle. They will be able to find a solution which works for them for the limited period of time it takes to move the vehicle from one Member State to the Member State of residence of the owner of the vehicle.

Enmienda 36

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 ter (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 ter) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 15 bis

Responsabilidad en caso de accidente en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo motorizado

En caso de accidente causado por un conjunto de vehículos formado por un remolque arrastrado por un vehículo motorizado, el perjudicado será indemnizado por la entidad que haya asegurado el remolque, en caso de que:

- se haya suscrito por separado un seguro de responsabilidad frente a terceros; y

- el remolque pueda ser identificado, pero no el vehículo motorizado que lo arrastraba.

En este caso, la entidad que indemnice al perjudicado podrá dirigirse contra la entidad que haya asegurado el vehículo motorizado de tracción, si así lo dispone la legislación nacional.».

Justificación

The recognition of a license plate can be an issue in accident with a truck or vehicle with a trailer, where the license plate of the main vehicle is not clearly visible from behind. This can lead to situations where it is impossible to identify the driver. For commercial transport, it is also often the case that the powered vehicle is of a different ownership, and sometimes national registration, than the trailer that is being towed and is subject to individual, unrelated, insurance policies. Therefore, in case of accidents involving a motorized towing vehicle and a trailer and the motorized towing vehicle and the trailer have distinct insurers, the insurer of the trailer should compensate injured parties if the towing vehicle cannot be identified. Nevertheless, the insurer of the trailer has recourse against the insurer of the towing vehicle. This change should bring better protection to injured parties.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Directiva 2009/103/CE

Artículo 16 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras **o** los organismos a que se refiere el párrafo segundo, a la hora de tener en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestrales expedidas por otras entidades aseguradoras u otros organismos de los contemplados en el párrafo segundo, no traten a los titulares de

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras **y** los organismos a que se refiere el párrafo segundo, a la hora de tener en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestrales expedidas por otras entidades aseguradoras u otros organismos de los contemplados en el párrafo segundo, no traten a los titulares de

pólizas de manera discriminatoria ni apliquen recargos a sus primas en razón de su nacionalidad o basándose únicamente en su anterior Estado miembro de residencia.

pólizas de manera discriminatoria ni apliquen recargos a sus primas en razón de su nacionalidad o basándose únicamente en su anterior Estado miembro de residencia.

Enmienda 38

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Directiva 2009/103/CE

Artículo 16 – párrafo 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que, cuando una entidad aseguradora tenga en cuenta la certificación de antecedentes siniestros para determinar las primas, también tenga en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestros emitidas por entidades aseguradoras establecidas en otros Estados miembros en la misma medida que las emitidas por una entidad aseguradora del mismo Estado miembro y aplique, de conformidad con la legislación nacional, los requisitos legales referidos al tratamiento de las primas.

Justificación

Las entidades aseguradoras, además de que no deben discriminar a los extranjeros o a los nacionales que regresan ni aplicarles recargos, también deben dispensar a la declaración extranjera el mismo trato que a una declaración nacional y han de aplicar todo descuento disponible para un cliente potencial idéntico y los descuentos exigidos por la legislación de un Estado miembro. Seguirá siendo competencia nacional la adopción, por un Estado miembro, si así lo desea, de legislación nacional sobre sistemas de bonificación/penalización. Estos sistemas son de carácter nacional sin ningún elemento transfronterizo, más allá de que deben aplicarse por igual a todos en un mismo territorio.

Enmienda 39

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Directiva 2009/103/CE

Artículo 16 – párrafo 4

Texto de la Comisión

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras publiquen las políticas que aplican en relación con el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros al calcular las primas.

Enmienda

Sin perjuicio de las políticas de tarificación de las entidades aseguradoras, los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras publiquen las políticas que aplican en relación con el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros al calcular las primas.

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Directiva 2009/103/CE

Artículo 16 – párrafo 5

Texto de la Comisión

Se confieren a la Comisión competencias para adoptar actos de ejecución, de conformidad con el artículo 28 bis, apartado 2, en los que se especifique el contenido y la forma de la certificación de antecedentes siniestros a que se refiere el párrafo segundo. Dicha certificación contendrá información sobre lo siguiente:

- a) la identidad de la entidad aseguradora que la expide;
- b) la identidad del titular de la póliza;
- c) el vehículo asegurado;
- d) ***el período*** de cobertura del vehículo ***asegurado***;
- e) el número ***y el valor*** de los siniestros declarados de los que se derive responsabilidad frente a terceros durante el período que abarque la certificación de antecedentes siniestros.».

Enmienda

La Comisión ***estará facultada*** para adoptar actos ***delegados con arreglo al artículo 28 ter en lo referente a la definición del*** contenido y la forma de la certificación de antecedentes siniestros a que se refiere el párrafo segundo. Dicha certificación contendrá, ***como mínimo***, información sobre lo siguiente:

- a) la identidad de la entidad aseguradora que la expide;
- b) la identidad del titular de la póliza, ***incluyendo la fecha de nacimiento, la dirección de contacto y, en su caso, el número y la fecha de expedición del permiso de conducir***;
- c) el vehículo asegurado ***y su número de identificación***;
- d) ***la fecha de inicio y de finalización de la*** cobertura ***de seguro*** del vehículo;
- e) el número de los siniestros declarados, ***en los que el titular de la póliza fuera el culpable***, de los que se derive responsabilidad frente a terceros durante el período que abarque la certificación de antecedentes siniestros,

incluyendo la fecha y la naturaleza de cada siniestro, por lo que se refiere a los daños materiales o corporales, y si el siniestro está abierto o cerrado en ese momento.

Enmienda 41

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b

Directiva 2009/103/CE

Artículo 16 – párrafo 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión consultará a todas las partes interesadas pertinentes antes de adoptar dichos actos delegados y procurará obtener un acuerdo entre las partes interesadas sobre el contenido y la forma de la certificación de antecedentes siniestros.

Justificación

Las certificaciones solo son útiles si cumplen la función prevista e incluyen información que sirva para determinar el riesgo del posible titular de una póliza. Para comprender cuál es la información pertinente, la Comisión debe consultar a las partes interesadas antes de adoptar un acto de ejecución.

Enmienda 42

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 bis (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 16 bis

Herramienta de comparación de precios

1. Los Estados miembros velarán por que los consumidores tengan acceso gratuito a, como mínimo, una herramienta de comparación

independiente que les permita comparar y evaluar los precios y tarifas generales entre los proveedores del seguro obligatorio contemplado en el artículo 3, sobre la base de la información facilitada por los consumidores.

2. Los proveedores del seguro obligatorio facilitarán a las autoridades competentes toda la información que se les solicite para dicha herramienta y velarán por que esta información tenga el grado de precisión y actualización necesario para garantizar su exactitud. Esta herramienta también podrá incluir otras opciones de cobertura para el seguro del automóvil además del seguro obligatorio contemplado en el artículo 3.

3. La herramienta de comparación:

a) será funcionalmente independiente de los proveedores de servicios, de modo que se garantice que todos los proveedores de servicios reciben el mismo trato en los resultados de las búsquedas;

b) indicará claramente los propietarios y operadores de la herramienta de comparación;

c) establecerá criterios claros y objetivos como base de la comparación;

d) utilizará un lenguaje sencillo e inequívoco;

e) proporcionará información precisa y actualizada e indicará el momento de la actualización más reciente;

f) estará abierta a todo proveedor del seguro obligatorio que presente la información pertinente, e incluirá una amplia gama de ofertas que abarque una parte significativa del mercado y, cuando la información que se presente no proporcione una visión completa del mercado, una declaración clara a tal efecto antes de mostrar los resultados;

g) ofrecerá un procedimiento eficaz de notificación de errores en la

información;

h) incluirá una declaración en el sentido de que los precios se basan en la información facilitada y no son vinculantes para los proveedores de seguros.

4. Las herramientas de comparación que cumplan los requisitos establecidos en las letras a) a h) del apartado 3, serán certificadas por las autoridades competentes previa solicitud del proveedor de la herramienta.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 28 ter por los que se complete la presente Directiva estableciéndose la forma y las funciones de tal herramienta de comparación y las categorías de información que deben facilitar los proveedores de seguros a la luz del carácter individualizado de las pólizas de seguro.

6. Sin perjuicio de otras normas de la Unión y de conformidad con el artículo 27, los Estados miembros podrán prever sanciones, incluidas multas, para los operadores de herramientas de comparación que induzcan a error a los consumidores o no revelen claramente quiénes son sus propietarios y si reciben remuneración de algún proveedor de seguros.».

Justificación

Al igual que en la mayoría de los demás sectores financieros, los consumidores buscan cada vez más en línea su seguro de automóvil. Esto ha generado numerosos sitios web de comparación, que podrían o no ser imparciales o inducir a error a los consumidores. Tal como exigen otras normas europeas, cada Estado miembro debe tener como mínimo un sitio web que permita comparar las ofertas. Los Estados miembros también deben tener la posibilidad de sancionar a los sitios web si no indican claramente sus propietarios y la remuneración que pudieran recibir de las compañías de seguros.

Enmienda 43

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 ter (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 ter) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 18 bis

Acceso a los informes sobre accidentes

Los Estados miembros garantizarán el derecho del perjudicado a obtener oportunamente copia del informe sobre el accidente que elaboren las autoridades competentes. Cuando un Estado miembro no pueda divulgar inmediatamente el informe completo sobre el accidente de conformidad con su legislación nacional, el Estado miembro facilitará al perjudicado una versión expurgada hasta que esté disponible la versión completa. Los elementos expurgados del texto deben limitarse a lo estrictamente necesario y exigido para dar cumplimiento a la legislación nacional o de la Unión.»

Justificación

Tras un accidente, es importante que el perjudicado tenga acceso al informe policial sobre el accidente. No siempre ocurre así en la actualidad y este asunto no se ha resuelto con el artículo 26 vigente. Por lo tanto, debe quedar claro que el informe sobre el accidente debe ponerse a disposición del perjudicado tan pronto como sea posible, incluso si se trata de una versión expurgada, para que pueda reclamar una indemnización.

Enmienda 44

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 quater (nuevo) – letra a (nueva)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 23 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 quater) El artículo 23 se modifica como sigue:

a) *se inserta el apartado siguiente:*

«1 bis. Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras estén obligadas a facilitar toda la información necesaria exigida por el registro a que se refiere el apartado 1, letra a), incluidos todos los números de matrícula cubiertos por una póliza de seguros emitida por una entidad. Los Estados miembros también exigirán a las entidades aseguradoras que informen al organismo de información cuando una póliza deje de ser válida antes de su fecha de expiración o deje de cubrir, por otro motivo, un número de matrícula de un vehículo.»;

Justificación

Under Article 23, there is an existing requirement that Member States keep a record of all registered vehicles and the insurance policy covering those vehicles. Insurance companies are not however required to declare this information to the information centres. While this information may be available via other government authorities (e.g. Departments of Motor vehicle registration), this may not be the case. More importantly, there is no requirement to declare when a policy insurance is no longer valid for a registered vehicle. There is no evidence that vehicles owners systematically inform authorities when their insurances lapse. Therefore, insurance companies should inform this information directly to Member States and to the national information centre.

Enmienda 45

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 quater (nuevo) – letra b (nueva)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 23 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

b) *se inserta el apartado siguiente:*

«5 bis. Los Estados miembros velarán por que el registro a que se refiere el apartado 1, letra a), se mantenga y actualice y esté plenamente integrado en las bases de datos de matriculación de vehículos y sea accesible para los puntos de contacto nacionales en virtud de la Directiva (UE) 2015/413.»;

Justificación

La verificación del seguro solo es posible si la información sobre la matriculación y el seguro de los vehículos está a disposición de las autoridades que controlan los vehículos. Esta base de datos ya existe en el artículo 21, pero no se exige que se mantenga ni que se permita el acceso a quienes controlan los datos de matriculación de vehículos. Esta enmienda es una solución a este problema.

Enmienda 46

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 quater (nuevo) – letra c (nueva)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 23 – apartado 6

Texto en vigor

6. El tratamiento de datos personales que se efectúe en virtud de los apartados 1 a 5 **deberá ser** conforme **a las medidas nacionales adoptadas en cumplimiento de la Directiva 95/46/CE.**

Enmienda

c) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. El tratamiento de datos personales que se efectúe en virtud de los apartados 1 a 5 **bis será** conforme **con el Reglamento (UE) 2016/679.**».

Justificación

Después de la adopción de la revisión de 2009 de la Directiva sobre el seguro de automóviles, el Reglamento general de protección de datos sustituyó a la Directiva sobre protección de datos y, por tanto, debe corregirse la referencia.

Enmienda 47

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 quinquies (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 26 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 quinquies) Se inserta el artículo 26 bis siguiente:

«Artículo 26 bis

Organismos de indemnización

1. Los Estados miembros velarán por que los organismos de indemnización a

que se refieren los artículos 10, 10 bis y 24 sean administrados como una unidad administrativa única que cubra todas las funciones de los distintos organismos de indemnización contemplados en la presente Directiva.

2. Cuando un Estado miembro no administre dichos organismos como una unidad administrativa única, notificará esta circunstancia a la Comisión y a los demás Estados miembros junto con los motivos de esta decisión.».

Justificación

Con el fin de simplificar y facilitar al máximo a las administraciones, las aseguradoras y los perjudicados las reclamaciones en caso de siniestro, debe alentarse a los Estados miembros a crear un organismo único que cubra todas las funciones de los distintos organismos de indemnización contemplados en la presente Directiva. Los Estados miembros deben tener la posibilidad de escoger otro sistema, pero deben notificar a la Comisión las razones básicas por las que lo consideran necesario.

Enmienda 48

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 sexies (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 26 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 sexies) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 26 ter

Plazo de prescripción

1. Los Estados miembros se asegurarán de que se aplique un plazo de prescripción de cuatro años como mínimo a las reclamaciones de indemnización de conformidad con el artículo 19 y el artículo 20, apartado 2, por daños personales y materiales como consecuencia de un accidente de tráfico transfronterizo. El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del día en que el reclamante tuvo conocimiento, o

tuvo motivos razonables para tener conocimiento, del alcance de la lesión, pérdida o daño, su causa y la identidad de la persona responsable, así como de la entidad aseguradora que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil o del representante para la tramitación y liquidación de siniestros o del organismo de indemnización ante quien se debe presentar la reclamación.

2. Los Estados miembros garantizarán que, cuando la legislación nacional aplicable a la reclamación establezca un plazo de prescripción superior a cuatro años, se aplique dicho plazo de prescripción más largo.

3. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión información actualizada sobre las normas nacionales de prescripción para los daños y perjuicios provocados por los accidentes de circulación. La Comisión hará público y accesible en todas las lenguas oficiales de la Unión un resumen de la información transmitida por los Estados miembros.».

Enmienda 49

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 septies (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 26 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 septies) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 26 quater

Suspensión de la prescripción

1. Los Estados miembros garantizarán que el plazo de prescripción previsto en el artículo 26 ter se suspenda durante el período comprendido entre la presentación de la reclamación por el

reclamante:

a) a la entidad aseguradora del causante del accidente o su representante para la tramitación y liquidación de siniestros a que se refieren los artículos 21 y 22; o

b) al organismo de indemnización a que se refieren los artículos 24 y 25, y el rechazo de la reclamación por la parte demandada.

2. Cuando el plazo de prescripción restante, una vez finalizado el período de suspensión, sea inferior a seis meses, los Estados miembros garantizarán la concesión al reclamante de un período mínimo adicional de seis meses para iniciar un procedimiento judicial.

3. Los Estados miembros garantizarán que, si un plazo expira un sábado, un domingo o un día festivo nacional, quedará prorrogado hasta el final del siguiente día hábil.».

Enmienda 50

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 octies (nuevo)

Directiva 2009/103/CE

Artículo 26 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 octies) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 26 quinquies

Cómputo de los plazos

Los Estados miembros garantizarán que todo plazo establecido por la presente Directiva se calcule de la siguiente forma:

a) el cómputo se iniciará el día posterior a la fecha en la que se produzca el hecho de referencia;

b) cuando el plazo se exprese en años, vencerá el año posterior

correspondiente en el mes con el mismo nombre y en el día con el mismo número que el mes y día en que ocurrió el hecho mencionado; cuando el mes posterior correspondiente carezca de un día con el mismo número, el plazo vencerá el último día de dicho mes;

c) el cómputo de los plazos no se suspenderá durante las vacaciones judiciales.».

Enmienda 51

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6
Directiva 2009/103/CE
Artículo 28 bis

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 28 bis

suprimido

Procedimiento de comité

*1. La Comisión estará asistida por el Comité Europeo de Seguros y Pensiones de Jubilación instituido por la Decisión 2004/9/CE de la Comisión****. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo*****.*

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Enmienda 52

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6
Directiva 2009/103/CE
Artículo 28 ter – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Los poderes para adoptar **los** actos delegados mencionados en el artículo 9, apartado 2, **y el artículo 10 bis, apartado 7,**

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un

se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir *de la fecha mencionada en el artículo 30*.

período de tiempo indefinido a partir *del ... [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]*. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 10 bis, apartado 7 octies, el artículo 16, párrafo quinto, y el artículo 16 bis, apartado 5, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del ... [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa].

Enmienda 53

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Directiva 2009/103/CE

Artículo 28 ter – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9, apartado 2, *y del artículo 10 bis, apartado 7*, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de *dos* meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Enmienda

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9, apartado 2, *el artículo 10 bis, apartado 7 octies, el artículo 16, párrafo quinto, y el artículo 16 bis, apartado 5*, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de *tres* meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Enmienda 54

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Directiva 2009/103/CE

Artículo 28 quater

Texto de la Comisión

Artículo 28 quater

Evaluación

Enmienda

Artículo 28 quater

Evaluación *y revisión*

A más tardar *siete* años después de la fecha de transposición de la presente Directiva, *se llevará a cabo una evaluación de la misma. La Comisión comunicará las conclusiones de dicha evaluación, junto con sus observaciones, al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo.*

A más tardar *cinco* años después de la fecha de transposición de la presente Directiva, *la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo un informe de evaluación de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva, en particular en lo que respecta a:*

a) su aplicación en lo que atañe a los avances tecnológicos, en particular en relación con los vehículos autónomos y semiautónomos;

b) la adecuación de su ámbito de aplicación, habida cuenta del riesgo de accidentes que comportan los distintos vehículos automóviles en función de la probable evolución del mercado, en particular por lo que respecta a los vehículos pequeños de alta velocidad pertenecientes a las categorías de vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letras h), i), j) y k), del Reglamento (UE) n.º 168/2013, tales como las bicicletas eléctricas, los segways o los patinetes eléctricos, así como la probabilidad de que el sistema de responsabilidad que establece satisfaga las necesidades futuras;

c) el incentivo dado a las entidades aseguradoras para que incluyan un sistema de bonificación y penalización en sus contratos de seguro, incluidos descuentos a través de una «bonificación por no siniestralidad» que permita abaratar las primas en función de la certificación de antecedentes siniestros de los titulares de las pólizas.

Dicho informe irá acompañado de las observaciones de la Comisión y, en su caso, de una propuesta legislativa.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La propuesta presentada por la Comisión tiene por objeto modificar la Directiva sobre el seguro de los automóviles (2009/103/CE) en cinco ámbitos específicos: i) insolvencia del asegurador, ii) antecedentes siniestros, iii) riesgos debidos a la conducción de vehículos sin seguro, iv) importes mínimos de cobertura, y v) ámbito de aplicación de la Directiva. La ponente coincide en que, en términos generales, la Directiva sobre el seguro de los automóviles sigue siendo adecuada para los fines perseguidos, aun cuando existan algunos ámbitos susceptibles de mejora.

Por lo que se refiere al ámbito de aplicación de la Directiva, que podría considerarse la parte más controvertida de la propuesta, la ponente observa que varias sentencias del Tribunal de Justicia (asuntos Vnuk C-162/13, Rodrigues de Andrade C-514/16 y Torreiro C-334/16) han causado cierta confusión entre los Estados miembros acerca de los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva. Así ocurre, en particular, con vehículos como las bicicletas eléctricas, los Segways o los scooters eléctricos, pero también, por ejemplo, con los vehículos empleados en los deportes de motor. La ponente considera que, en principio, la Directiva no debería aplicarse a los vehículos de este tipo, ya que la exigencia de suscribir un seguro podría obstaculizar el uso, por ejemplo, de las bicicletas eléctricas, o aumentar innecesariamente las primas de seguro de todos los vehículos.

La ponente propone, por tanto, que solo los vehículos que estén sujetos a los requisitos de homologación de tipo entren en el ámbito de aplicación de la Directiva. No obstante, los Estados miembros deben tener la opción de exigir que otros vehículos tengan también una cobertura de seguro obligatoria si lo consideran necesario. Por lo que se refiere a la definición de «circulación de un vehículo», la ponente considera importante aclarar que este concepto implica un vehículo utilizado en la circulación, tanto en las vías públicas como en las privadas, pero no en los casos en que el vehículo se utilice exclusivamente en una zona cerrada a la que no tenga acceso el público en general. No obstante, si un vehículo que se utiliza tanto en zonas cerradas como en la circulación y, por consiguiente, está obligado a estar cubierto por un seguro de automóvil, se ve implicado en un accidente en una zona cerrada, el asegurador del vehículo debe seguir siendo responsable frente a los perjudicados.

En segundo lugar, la ponente considera que las disposiciones relativas a los controles de los seguros (artículo 4) siguen siendo demasiado imprecisas en cuanto a los procedimientos de que disponen las autoridades de un Estado miembro para comprobar si está asegurado un vehículo matriculado en otro Estado miembro. La ponente observa que ya existe una aplicación informática denominada Eucaris (Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción) que permite el intercambio rápido, seguro y confidencial de datos específicos de matriculación de vehículos (DMV) entre los Estados miembros. Esta aplicación se utiliza, por ejemplo, para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial con arreglo a la Directiva (UE) 2015/413. Por lo tanto, es conveniente que la aplicación Eucaris también pueda emplearse para comprobar si un vehículo matriculado en otro Estado miembro cuenta con la cobertura obligatoria de seguro del automóvil. Como es natural, se deben establecer las salvaguardias de protección, en particular en lo que se refiere a la conservación de los datos, de conformidad con el Reglamento general de protección de datos.

Por lo que se refiere a la insolvencia de la aseguradora (nuevo artículo 10 *bis*), la ponente

tiene dudas sobre la disposición (apartado 2) en virtud de la cual los perjudicados no pueden presentar una reclamación ante un organismo de indemnización si han actuado contra la aseguradora insolvente y el procedimiento está pendiente. En opinión de la ponente, esta restricción sería demasiado perjudicial para el perjudicado y carece de justificación, especialmente si se tiene en cuenta la duración que puede tener un procedimiento judicial contra una aseguradora.

Además, la Directiva incluye el artículo 15 relativo a los vehículos expedidos, que, según los profesionales, no refleja la situación sobre el terreno. La ponente considera que debe modificarse este artículo para que el consumidor pueda optar entre contratar un seguro en su Estado miembro de origen (Estado miembro de destino) o en el Estado miembro de venta del vehículo. De este modo se ofrecería una solución para el tiempo limitado que se necesita para expedir el vehículo de un Estado miembro a otro y matricularlo en el Estado miembro de residencia del propietario.

La ponente también propone abordar una situación específica de responsabilidad en caso de accidente en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo motorizado (nuevo artículo 15 *bis*). En este tipo de accidentes (colisiones traseras) es frecuente que no se pueda ver la matrícula del vehículo principal. Además, los remolques y los vehículos tractores podrían no estar matriculados por el mismo propietario, pueden tener pólizas de seguro diferentes e incluso estar matriculados en distintos Estados miembros. En los casos en que el vehículo tractor no pueda ser identificado, el perjudicado debe ser indemnizado por la aseguradora del remolque, la cual, a su vez, que podrá dirigirse contra la aseguradora del vehículo tractor.

En relación con los antecedentes siniestros, la ponente desea precisar que, en principio, los proveedores de seguros deben tratar las certificaciones de los antecedentes siniestros expedidas en otro Estado miembro de la misma forma que las certificaciones nacionales a la hora de determinar las primas y aplicar los descuentos disponibles para los clientes que solo tengan la certificación nacional o los previstos por la legislación de un Estado miembro. También se han introducido algunas disposiciones sobre la información que debe contener la certificación de antecedentes siniestros. Además, se incluye en el texto una herramienta independiente de comparación de precios para que los consumidores comparen los precios de los proveedores de seguros obligatorios.

Para que los perjudicados puedan solicitar una indemnización, la Directiva obliga a los Estados miembros a crear organismos de información (artículo 23) que, entre otras funciones, llevan un registro de los números de matrícula de los vehículos de motor, sobre la base de su territorio, y el número de pólizas de seguro que cubren el uso de dichos vehículos. No obstante, la ponente observa con preocupación que, en la actualidad, las aseguradoras no están obligadas a informar a dichos organismos de información cuando una póliza deja de ser válida para un vehículo matriculado, lo que puede dar lugar a que el registro contenga datos erróneos. Por lo tanto, el registro debe actualizarse constantemente y estar plenamente integrado en las bases de datos de matriculación de vehículos, con el fin de maximizar la exactitud de la información almacenada en ellas.

La Directiva sobre el seguro de los automóviles enumera también varios organismos de indemnización, cuya competencia varía en función de que el accidente implique un elemento transfronterizo (artículos 20 a 26) o no (artículo 10, nuevo 10 *bis*). La ponente considera que

este sistema debe simplificarse en beneficio de las autoridades públicas, las aseguradoras y los perjudicados que reclaman una indemnización, y que dichos organismos deben ser administrados como una unidad administrativa única que abarque todas las funciones de los distintos organismos de indemnización. Si un Estado miembro prefiere mantener separados esos organismos, debe informar de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros y justificar su decisión.

Por otra parte, la ponente también señala que, después de 2009, cuando se consolidaron cinco Directivas anteriores, la Directiva sobre el seguro de los automóviles contiene ahora tanto los términos «víctima» como «perjudicado», mientras que solo este último está definido en la Directiva. Se ha interpretado que el término «perjudicado» abarca tanto las víctimas directas como las víctimas indirectas (por ejemplo, los miembros de la familia después de un accidente mortal). Conviene, por tanto, adaptar la redacción y referirse al «perjudicado» en todas las disposiciones del texto.

Por último, la ponente considera importante introducir una cláusula de revisión para evaluar, a más tardar cinco años después de la fecha de transposición, si la Directiva sigue siendo adecuada para su finalidad, en particular a la luz de los avances tecnológicos en lo que atañe a los vehículos autónomos y semiautónomos. De ser necesario, dicha evaluación irá acompañada de una propuesta legislativa.

A modo de conclusión, la ponente considera que los elementos enumerados anteriormente abordan los puntos más relevantes de la propuesta de la Comisión y la Directiva relativa al seguro de los automóviles que deben ser objeto de mejora a fin de garantizar un elevado nivel de protección a las víctimas de accidentes de automóvil y facilitar la libre circulación de vehículos de motor entre los Estados miembros.

20.12.2018

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS

para la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Ponente de opinión: Joëlle Bergeron

BREVE JUSTIFICACIÓN

La primera Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles de la Unión se remonta a 1972. Desde entonces, otras cinco Directivas han venido a reforzarla y completarla gradualmente, y han sido codificadas por la Directiva 2009/103/CE.

En su programa de trabajo para 2016, la Comisión había anunciado una evaluación de esta Directiva. A raíz de dicha evaluación, se consideró necesario introducir una serie de modificaciones y adaptaciones para cumplir el objetivo principal de la Directiva, a saber, la protección de las víctimas de accidentes de tráfico en situación transfronteriza. Cabría introducir cinco nuevos puntos: el caso de insolvencia de la aseguradora, el reconocimiento de las certificaciones de antecedentes siniestros, los controles del seguro para luchar contra la circulación sin seguro, la armonización de los importes mínimos de cobertura y, por último, el ámbito de aplicación de la Directiva.

La ponente de opinión considera que esta propuesta de Directiva responde bien a las nuevas exigencias de protección tanto de las víctimas de accidentes de tráfico ocurridos en Estados miembros distintos de aquel en el que estas residen como de las víctimas de accidentes provocados por conductores procedentes de otro Estado miembro.

Los casos de insolvencia de las aseguradoras, en particular en un contexto transfronterizo, están aumentando, y en algunos países de la Unión los procedimientos de indemnización son a veces largos y complejos, por lo que la posibilidad de ofrecer un mecanismo de indemnización rápida y adecuada a las víctimas es, para la ponente de opinión, un paso adelante. La propuesta incluye la creación en cada Estado miembro de un fondo de

indemnización financiado por las aseguradoras nacionales, subrogado al asegurador insolvente. En situaciones transfronterizas, la víctima será indemnizada directamente por el fondo estatal del Estado en que se produjo el accidente antes de que este sea reembolsado por el fondo de indemnización estatal del asegurador insolvente. Existiendo ya el sistema de fondos de garantía en muchos Estados miembros, el hecho de considerar la posibilidad de ampliarlo a todos los Estados miembros de la Unión en forma de acuerdos voluntarios constituye realmente un avance para la ponente de opinión.

La propuesta de la Comisión también prevé la aplicación por parte de las aseguradoras del mismo tratamiento a todos los certificados de antecedentes siniestales emitidos en la Unión. La ponente de opinión aprueba el planteamiento de la Comisión consistente en armonizar los certificados de antecedentes siniestales y exigir, al mismo tiempo, que estos reciban un tratamiento idéntico, cualquiera que sea el Estado miembro de origen del titular de la póliza. Esta medida contribuye a una mayor igualdad entre los titulares de pólizas gracias a la aplicación, por parte de las aseguradoras, del mismo trato a todos los certificados de antecedentes siniestales emitidos en Europa. El objetivo que se pretende alcanzar es que haya menos fraudes a las aseguradoras y más transparencia a través de la autenticación de los certificados de antecedentes siniestales.

En lo que respecta a los controles de seguros, la ponente de opinión considera esencial limitar su actual prohibición y permitir que los Estados miembros lleven a cabo controles no intrusivos con carácter voluntario. Se consideraría que un control no es intrusivo en la medida en que las técnicas utilizadas no obliguen a parar los vehículos, no sean discriminatorias, y sean necesarias y proporcionadas. La ponente de opinión considera que otorgar a los Estados miembros la posibilidad de utilizar herramientas digitales de reconocimiento de matrículas es una buena iniciativa. Debe fomentarse cualquier disposición nueva que permita reducir el fenómeno de la conducción de vehículos sin seguro.

La propuesta de Directiva prevé también garantizar unos importes mínimos de cobertura del seguro en caso de daños materiales o corporales, independientemente de la categoría de vehículo de que se trate. La ponente de opinión apoya plenamente esta nueva disposición en la medida en que los Estados puedan ir más allá de este mínimo y que no se trate de armonizar los precios de los seguros, ya que esto no sería viable en la actualidad a la luz de las disparidades económicas existentes entre los distintos países de la Unión.

Por último, por lo que se refiere al ámbito de aplicación de la Directiva, la ponente de opinión apoya la intención de la Comisión de codificar la jurisprudencia del Tribunal de Justicia mediante una definición del concepto de «circulación de un vehículo». Sin embargo, considera que la definición adoptada sigue siendo demasiado restrictiva y puede excluir a algunos vehículos que no están «habitualmente destinado[s] a servir de medio de transporte», pero que, no obstante, provocan accidentes corporales o materiales. La ponente de opinión considera que la actividad *stricto sensu* de transporte del vehículo no debe ser un factor determinante para la aplicación de la Directiva. Por ejemplo, los vehículos utilizados en la construcción que realizan actividades transfronterizas pueden provocar accidentes. La ponente de opinión considera que la definición de «circulación de un vehículo» debe ser lo más amplia posible para garantizar la máxima protección a las víctimas de accidentes. Se presentará una enmienda al respecto.

ENMIENDAS

La Comisión de Asuntos Jurídicos pide a la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o víctimas potenciales de un accidente. Es también de interés primordial para las entidades aseguradoras, ya que en la Unión constituye una parte importante del negocio de seguros no de vida. El seguro de vehículos automóviles incide también en la libre circulación de personas, bienes y vehículos. El fortalecimiento y la consolidación del mercado interior de seguros de vehículos automóviles deben, por lo tanto, ser un objetivo fundamental de la actuación de la Unión en el sector de los servicios financieros.

Enmienda

(1) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o víctimas potenciales de un accidente. Es también de interés primordial para las entidades aseguradoras, ya que en la Unión constituye una parte importante del negocio de seguros no de vida. El seguro de vehículos automóviles incide también ***significativamente*** en la libre circulación de personas, bienes y vehículos ***y, por ende, en el mercado interior y el espacio Schengen***. El fortalecimiento y la consolidación del mercado interior de seguros de vehículos automóviles deben, por lo tanto, ser un objetivo fundamental de la actuación de la Unión en el sector de los servicios financieros.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) La Comisión ha realizado una evaluación del funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, y en particular de su eficiencia, eficacia y coherencia con

Enmienda

(2) La Comisión ha realizado una evaluación del funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, y en particular de su eficiencia, eficacia y coherencia con

otras políticas de la Unión. La conclusión de la evaluación ha sido que el funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE es globalmente satisfactorio y, en la mayoría de los aspectos, no se precisa modificación alguna. Sin embargo, se han determinado cuatro ámbitos en los que sería conveniente aportar modificaciones concretas: la indemnización de las víctimas de accidentes en caso de insolvencia de una entidad aseguradora, los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro, los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros, y el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora.

otras políticas de la Unión. La conclusión de la evaluación ha sido que el funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE es globalmente satisfactorio y, en la mayoría de los aspectos, no se precisa modificación alguna. Sin embargo, se han determinado cuatro ámbitos en los que sería conveniente aportar modificaciones concretas: la indemnización de las víctimas de accidentes en caso de insolvencia de una entidad aseguradora, los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro, los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros, y el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora. ***Debe asimismo implantarse un sistema obligatorio de bonificación y penalización para su uso por parte de las entidades aseguradoras a la hora de calcular las primas de seguros sobre la base de las certificaciones de antecedentes siniestros. Un sistema de este tipo constituiría un incentivo para que el comportamiento en carretera fuera más seguro, lo que redundaría en una mayor seguridad del transporte por carretera, además de en primas de seguros más justas para los consumidores.***

¹⁵ Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 263 de 7.10.2009, p. 11).

¹⁵ Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 263 de 7.10.2009, p. 11).

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) De conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, todos los tipos de vehículos automóviles existentes y nuevos se encuentran, en principio, incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE. Esto no parece estrictamente necesario, no obstante, especialmente en lo que respecta a nuevos tipos de vehículo como las bicicletas eléctricas, los escúteres eléctricos o los Segways. Estos vehículos son significativamente más pequeños y tienen una velocidad máxima menor, por lo que también es menor su capacidad de provocar daños. Imponer la obligación de tener un seguro sin hacer distinciones parece desproporcionado, en particular a la vista de la necesidad de fomentar el desarrollo de nuevos modos de transporte alternativos que ocupen un menor espacio vial y sean más respetuosos con el medio ambiente. Por ello, la presente Directiva debe aplicarse únicamente a aquellos vehículos para los que el Derecho de la Unión prevé requisitos de seguridad previos a la matriculación. Es evidente que los vehículos anteriormente mencionados también pueden provocar accidentes al circular, por lo que los Estados miembros podrán adoptar o conservar normas a nivel nacional que incluyan también seguros de responsabilidad civil para vehículos que no requieren homologación de tipo. En consonancia con los objetivos generales de garantizar un alto nivel de protección de las víctimas de accidentes de tráfico y de facilitar la libre circulación de personas y vehículos en toda la Unión, la presente Directiva contribuirá a mejorar la confianza en el mercado único de seguros de automóviles al incrementar la seguridad jurídica en relación con la venta transfronteriza de seguros de automóviles en régimen de libre prestación de servicios y, al mismo

tiempo, reducirá los problemas que puedan plantearse en el proceso de indemnización de las víctimas.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 ter) La presente Directiva logra un equilibrio adecuado entre el interés público y los posibles costes para las autoridades públicas, los aseguradores y los titulares de pólizas, a fin de garantizar que las medidas propuestas sean eficientes desde el punto de vista de los costes.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 4

Texto de la Comisión

Enmienda

(4) Los Estados miembros **deben actualmente abstenerse** de realizar controles del seguro de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Los nuevos avances tecnológicos permiten comprobar el seguro de los vehículos sin detenerlos y, por tanto, sin interferir con la libre circulación de personas. Procede, por tanto, autorizar los controles del seguro de los vehículos, siempre y cuando no sean discriminatorios, sean necesarios y proporcionados, formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional y no requieran la detención del vehículo.

(4) Los Estados miembros **se abstienen actualmente** de realizar controles del seguro de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Los nuevos avances tecnológicos, **como la tecnología de reconocimiento de matrículas**, permiten comprobar **de forma discreta** el seguro de los vehículos sin detenerlos y, por tanto, sin interferir con la libre circulación de personas. Procede, por tanto, autorizar los controles del seguro de los vehículos, siempre y cuando no sean discriminatorios, sean necesarios y proporcionados, formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional, no requieran la

detención del vehículo, y **garanticen los derechos, libertades e intereses legítimos del interesado.**

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) La conducción sin seguro, esto es, la circulación de vehículos automóviles que carecen del seguro obligatorio de responsabilidad civil, es un problema cada vez mayor en la Unión. Se estima que el coste ascendió a 870 millones EUR en 2011 en el conjunto de la Unión. Debe destacarse que la conducción de vehículos sin seguro afecta negativamente a un amplio abanico de interesados, como las víctimas de accidentes, los aseguradores, los fondos de garantía y los titulares de pólizas de seguro de automóviles.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 7

Texto de la Comisión

Enmienda

(7) La protección efectiva y eficiente de las víctimas de accidentes de tráfico exige que se indemnice siempre a dichas víctimas por los daños corporales o materiales que se les causen, con independencia de que la entidad aseguradora de la parte responsable sea o no solvente. Por consiguiente, los Estados miembros deben crear o designar un organismo que proporcione una indemnización inicial a los perjudicados que residan de forma habitual en su territorio, y que tenga derecho a reclamar dicha indemnización al organismo creado o designado para el mismo fin en el Estado

(7) La protección efectiva y eficiente de las víctimas de accidentes de tráfico exige que se indemnice siempre a dichas víctimas por los daños corporales o materiales que se les causen, con independencia de que la entidad aseguradora de la parte responsable sea o no solvente. Por consiguiente, los Estados miembros deben crear o designar un organismo que proporcione ***sin demora*** una indemnización inicial a los perjudicados que residan de forma habitual en su territorio, y que tenga derecho a reclamar dicha indemnización al organismo creado o designado para el

miembro de establecimiento de la entidad aseguradora que haya emitido la póliza del vehículo de la parte responsable. No obstante, a fin de evitar las reclamaciones de indemnización paralelas, conviene no permitir que las víctimas de accidentes de tráfico presenten una reclamación a ese organismo si ya han presentado una reclamación a la entidad aseguradora afectada o han emprendido acciones legales contra ella y la reclamación o las acciones legales se encuentran aún pendientes.

mismo fin en el Estado miembro de establecimiento de la entidad aseguradora que haya emitido la póliza del vehículo de la parte responsable. No obstante, a fin de evitar las reclamaciones de indemnización paralelas, conviene no permitir que las víctimas de accidentes de tráfico presenten una reclamación a ese organismo si ya han presentado una reclamación a la entidad aseguradora afectada o han emprendido acciones legales contra ella y la reclamación o las acciones legales se encuentran aún pendientes.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) Los antecedentes siniestros de los titulares de pólizas que deseen suscribir nuevos contratos de seguros con entidades aseguradoras han de poder autenticarse fácilmente, con el fin de facilitar el reconocimiento de tales antecedentes al suscribir una nueva póliza. Con el fin de simplificar la verificación y autenticación de las certificaciones de antecedentes siniestros, es importante que el contenido y el formato de la certificación sean los mismos en todos los Estados miembros. Además, **cuando** las entidades **tengan en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestros** con vistas a determinar las primas de los seguros de vehículos automóviles, no **deben** incurrir en discriminaciones basadas en la nacionalidad o únicamente en el anterior Estado miembro de residencia del titular de la póliza. A fin de permitir a los Estados miembros comprobar cómo tratan las certificaciones de antecedentes siniestros las entidades aseguradoras, resulta oportuno que estas publiquen sus políticas en materia de uso de tales certificaciones a

Enmienda

(8) Los antecedentes siniestros de los titulares de pólizas que deseen suscribir nuevos contratos de seguros con entidades aseguradoras han de poder autenticarse fácilmente, con el fin de facilitar el reconocimiento de tales antecedentes al suscribir una nueva póliza. Con el fin de simplificar la verificación y autenticación de las certificaciones de antecedentes siniestros, es importante que el contenido y el formato de la certificación sean los mismos en todos los Estados miembros. Además, las entidades **deben aplicar un sistema obligatorio de bonificación y penalización** con vistas a determinar las primas de los seguros de vehículos automóviles. **Deben tenerse en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestros, y no se debe** incurrir en discriminaciones basadas en la nacionalidad o únicamente en el anterior Estado miembro de residencia del titular de la póliza. A fin de permitir a los Estados miembros comprobar cómo tratan las certificaciones de antecedentes siniestros las entidades aseguradoras, resulta oportuno que estas publiquen sus políticas

la hora de calcular las primas.

en materia de uso de tales certificaciones a la hora de calcular las primas.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) En el marco de la evaluación del funcionamiento de la Directiva, la Comisión Europea debe supervisar su aplicación, teniendo en cuenta el número de víctimas, el importe de los siniestros pendientes debido a retrasos en los pagos originados por casos transfronterizos de insolvencia, los importes mínimos de cobertura en los Estados miembros, el importe de los siniestros causados por vehículos sin seguro en el tráfico transfronterizo y el número de quejas relativas a las certificaciones de antecedentes siniestros.

Enmienda

(11) En el marco de la evaluación del funcionamiento de la Directiva, la Comisión Europea debe supervisar su aplicación, teniendo en cuenta el número de víctimas, el importe de los siniestros pendientes debido a retrasos en los pagos originados por casos transfronterizos de insolvencia, los importes mínimos de cobertura en los Estados miembros, el importe de los siniestros causados por vehículos sin seguro en el tráfico transfronterizo y el número de quejas relativas a las certificaciones de antecedentes siniestros. ***Como parte de la evaluación del funcionamiento de la Directiva 2009/103/CE, la Comisión Europea debe además estudiar y evaluar si, dados los avances tecnológicos, en particular el mayor uso de vehículos autónomos y semiautónomos, dicha Directiva sigue dando respuesta al objetivo de proteger a las víctimas de accidentes de tráfico frente a la insolvencia de las aseguradoras en caso de accidentes provocados por vehículos. Este seguimiento debe al mismo tiempo resultar apto de cara al futuro y velar por el cumplimiento de los objetivos de la Directiva en relación con las nuevas tecnologías, como los vehículos eléctricos, autónomos y semiautónomos.***

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 12

(12) Dado que los objetivos de la presente Directiva, en particular la garantía de una misma protección mínima de las víctimas de accidentes de tráfico en la Unión y la protección de las víctimas en caso de insolvencia de las entidades aseguradoras, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(12) Dado que los objetivos de la presente Directiva, en particular la garantía ***tanto*** de una misma protección mínima de las víctimas de accidentes de tráfico en la Unión y la protección de las víctimas en caso de insolvencia de las entidades aseguradoras ***como de la igualdad de tratamiento por los aseguradores de las certificaciones de antecedentes siniestros presentadas por posibles tomadores de seguros que se trasladen a otro Estado miembro*** no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis) En el artículo 2, se añade el párrafo siguiente:

«La presente Directiva se aplicará únicamente a los vehículos automóviles regulados por el Reglamento (UE) 2018/858*, el Reglamento (UE) n.º 167/2013** o el Reglamento (UE) n.º 168/2013.***

**** Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades***

técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

*** Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).*

**** Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).»*

Enmienda 12

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 2009/103/CE

Artículo 4 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

No obstante, podrán realizar dichos controles del seguro siempre que estos no sean discriminatorios y sean necesarios y proporcionados para alcanzar el objetivo perseguido, y que:

Enmienda

No obstante, podrán realizar dichos controles del seguro siempre que estos no sean discriminatorios y sean necesarios y proporcionados para alcanzar el objetivo perseguido, ***que garanticen los derechos, libertades e intereses legítimos del interesado***, y que:

(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; su adopción impone adaptaciones técnicas en todo el texto).

Enmienda 13

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b
Directiva 2009/103/CE
Artículo 16 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras **o** los organismos a que se refiere el párrafo segundo, a la hora de tener en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestales expedidas por otras entidades aseguradoras u otros organismos de los contemplados en el párrafo segundo, no traten a los titulares de pólizas de manera discriminatoria ni apliquen recargos a sus primas en razón de su nacionalidad o basándose únicamente en su anterior Estado miembro de residencia.

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras **y** los organismos a que se refiere el párrafo segundo, a la hora de tener en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestales expedidas por otras entidades aseguradoras u otros organismos de los contemplados en el párrafo segundo, no traten a los titulares de pólizas de manera discriminatoria ni apliquen recargos a sus primas en razón de su nacionalidad o basándose únicamente en su anterior Estado miembro de residencia.

Enmienda 14

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b
Directiva 2009/103/CE
Artículo 16 – párrafo 2 bis bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras y los organismos a que se refiere el párrafo segundo implanten en sus contratos de seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos automóviles un sistema obligatorio de bonificación y penalización que calcule el importe de las primas del seguro de cada titular de póliza sobre la base de la certificación de antecedentes siniestales.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5 – letra b
Directiva 2009/103/CE
Artículo 16 – párrafo 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras publiquen las políticas que aplican en relación con el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros al calcular las primas.

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras publiquen las políticas que aplican en relación con el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros al calcular las primas, ***en particular también en lo que respecta al sistema de bonificación y penalización que apliquen.***

Enmienda 16

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Directiva 2009/103/CE

Artículo 28 quater

Texto de la Comisión

A más tardar ***siete*** años después de la fecha de transposición de la presente Directiva, se llevará a cabo una evaluación de la misma. La Comisión comunicará las conclusiones de dicha evaluación, junto con sus observaciones, al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo.

Enmienda

A más tardar ***cinco*** años después de la fecha de transposición de la presente Directiva, se llevará a cabo una evaluación de la misma. ***Debe en concreto valorarse la conveniencia de la presente Directiva en lo que atañe a los avances tecnológicos relacionados con los vehículos autónomos y semiautónomos, así como estudiarse si el régimen de responsabilidad de la presente Directiva tiene en cuenta las nuevas circunstancias tecnológicas, o bien debería introducirse un nuevo delito de responsabilidad objetiva que se base únicamente en el peligro que se deriva de los vehículos autónomos sin que conlleve al mismo tiempo un riesgo de responsabilidad excesivo, a fin de no obstaculizar el uso de las nuevas tecnologías.*** La Comisión comunicará las conclusiones de dicha evaluación, junto con sus observaciones, ***acompañados, en su caso, de una propuesta legislativa,*** al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo.

(Error técnico; se trata de la propuesta de Directiva 2018/0168(COD) por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE).

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como control de la obligación de asegurar esta responsabilidad	
Referencias	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
Comisiones competentes para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 11.6.2018	
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	JURI 11.6.2018	
Ponente de opinión Fecha de designación	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Examen en comisión	11.10.2018	20.11.2018
Fecha de aprobación	10.12.2018	
Resultado de la votación final	+: 18 -: 0 0: 0	
Miembros presentes en la votación final	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	
Suplentes presentes en la votación final	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

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

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO

Título	Seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como control de la obligación de asegurar esta responsabilidad		
Referencias	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)		
Fecha de la presentación al PE	24.5.2018		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 11.6.2018		
Comisiones competentes para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	JURI 11.6.2018		
Ponentes Fecha de designación	Dita Charanzová 19.6.2018		
Examen en comisión	10.10.2018	21.11.2018	21.1.2019
Fecha de aprobación	22.1.2019		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	34 1 2	
Miembros presentes en la votación final	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Philippe Juvin, Morten Løkkegaard, Eva Maydell, Marlene Mizzi, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
Suplentes presentes en la votación final	Biljana Borzan, Edward Czesak, Martin Schirdewan, Adam Szejnfeld, Josef Weidenholzer		
Fecha de presentación	28.1.2019		

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

34	+
ALDE	Dita Charanzová, Morten Løkkegaard, Jasenko Selimovic
ECR	Edward Czesak, Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong, Martin Schirdewan
PPE	Pascal Arimont, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Philippe Juvin, Eva Maydell, Jiří Pospíšil, Andreas Schwab, Ivan Štefanec, Adam Szejnfeld, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Mihai Țurcanu
S&D	Biljana Borzan, Nicola Danti, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Catherine Stihler, Josef Weidenholzer
Verts/ALE	Pascal Durand, Igor Šoltes

1	-
ENF	John Stuart Agnew

2	0
EFDD	Robert Jarosław Iwaszkiewicz
S&D	Marlene Mizzi

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones