



20.12.2018

## **AVIZ**

al Comisiei pentru afaceri juridice

destinat Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

Raportoare pentru aviz: Joëlle Bergeron

PA\_Legam

## JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Prima directivă a UE privind asigurarea auto datează din 1972. De atunci a fost consolidată și completată progresiv de alte cinci directive, care au fost codificate prin Directiva 2009/103/CE.

În Programul său de lucru pe 2016, Comisia a anunțat o evaluare a acestei directive. În urma acestei evaluări, s-a constatat că sunt necesare câteva modificări și adaptări pentru a atinge obiectivul primordial al acestei directive, și anume protecția victimelor accidentelor rutiere în situații transfrontaliere. Se identifică cinci aspecte noi: cazul în care asigurătorul este insolubil, recunoașterea atestărilor privind istoricul daunelor, controalele asigurării pentru a combate conducerea fără asigurare, armonizarea sumelor minime asigurate, precum și, în cele din urmă, domeniul de aplicare a directivei.

Raportoarea consideră că această propunere de directivă corespunde cu noile cerințe privind protecția victimelor accidentelor rutiere în alte state membre ale UE decât statul lor de reședință, sau a victimelor într-un stat membru ale unui accident provocat de un conducător auto dintr-un alt stat membru.

Cazurile în care asigurătorul este insolubil, în special într-un context transfrontalier, sunt din ce în ce mai numeroase, iar procedurile de despăgubire sunt uneori, în anumite state membre ale UE, lungi și complicate; de aceea, posibilitatea de a prevedea un mecanism de plată rapid și adecvat al despăgubirilor pentru victime este un progres, din punctul de vedere al raportoarei. Propunerea include, de fapt, crearea unui organism de compensare în fiecare stat membru, finanțat de asigurătorii naționali, care să se substituie asigurătorului insolubil. În situațiile transfrontaliere, victima este despăgubită direct de către organismul național din statul în care a avut loc accidentul, înainte de a fi despăgubită de organismul de compensare din statul asigurătorului insolubil. Raportoarea consideră că extinderea sistemului de fonduri de garantare, care există deja în multe state membre, la toate statele membre ale UE, sub formă de acorduri voluntare, reprezintă un real progres.

Proiectul Comisiei prevede, de asemenea, ca asigurătorii să trateze în același fel toate atestările privind istoricul daunelor emise în UE. Raportoarea aprobă demersul Comisiei, care constă în a armoniza atestarea privind istoricul daunelor și, în același timp, în a impune același tratament pentru aceste atestări, indiferent de statul membru de origine al deținătorilor de poliță. Această măsură contribuie la o mai mare egalitate între asigurători, care tratează în același fel toate atestările privind istoricul daunelor emise în UE. Obiectivul vizat este să se reducă fraudele în materie de asigurări și să se mărească transparența prin autentificarea atestărilor privind istoricul daunelor.

În ceea ce privește controalele privind asigurarea, raportoarea consideră că este esențial ca interdicția care li se aplică în prezent să fie limitată, precum și să se permită statelor membre să realizeze controale discrete, pe bază voluntară. Aceste controale sunt considerate discrete dacă tehnicile folosite nu presupun oprirea vehiculului, nu sunt discriminatorii și sunt necesare și proporționale. Raportoarea consideră că este o inițiativă pozitivă să se ofere statelor membre posibilitatea de a utiliza instrumente digitale de recunoaștere a numerelor de înmatriculare. Orice nouă prevedere care are scopul de a limita fenomenul de conducere fără asigurare trebuie încurajată.

În propunerea de directivă se sugerează, de asemenea, să se garanteze sumele minime asigurate în caz de pagube materiale sau vătămări corporale, indiferent de categoria de vehicul în cauză. Raportoarea sprijină pe deplin această nouă prevedere, în măsura în care statele pot merge mai departe de acest nivel minim și nu este vorba de o armonizare a prețurilor asigurărilor, pentru că acest lucru ar fi imposibil de realizat în prezent, date fiind disparitățile economice dintre diferitele state membre.

În cele din urmă, în ceea ce privește domeniul de aplicare al directivei, raportoarea sprijină dorința Comisiei de a codifica jurisprudența Curții de Justiție, prin intermediul unei definiții a noțiunii de „utilizare a unui vehicul”. Cu toate acestea, raportoarea consideră că definiția propusă este, în continuare, prea limitativă și că poate exclude mai multe vehicule care nu sunt „destinate în mod normal pentru a servi ca mijloc de transport”, dar care ar putea cauza accidente cu vătămări corporale sau daune materiale. Raportoarea consideră că activitatea de transport *stricto sensu* a vehiculului nu trebuie să fie un criteriu determinant, în sensul aplicării acestei directive. De exemplu, vehiculele utilizate în domeniul construcțiilor pentru activități transfrontaliere pot, de asemenea, să provoace accidente. Raportoarea consideră că definiția circulației vehiculului trebuie să fie cât mai extinsă, pentru a oferi o protecție maximă victimelor accidentelor. În acest sens va fi depus un amendament.

## AMENDAMENTE

Comisia pentru afaceri juridice recomandă Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor, care este comisie competentă, să ia în considerare următorul amendament:

### Amendamentul 1

#### Propunere de directivă Considerentul 1

##### *Textul propus de Comisie*

(1) Asigurarea de răspundere civilă auto (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni, fie că sunt deținători de poliță de asigurare sau potențiale victime ale unui accident. Aceasta prezintă, de asemenea, o importanță deosebită pentru întreprinderile de asigurare, întrucât reprezintă un segment important al activității de asigurare generală în Uniune. Asigurarea auto are un impact, de asemenea, asupra liberei circulații a persoanelor, a bunurilor și a vehiculelor. Prin urmare, întărirea și consolidarea pieței interne pentru asigurările auto ar trebui să reprezinte un obiectiv fundamental al acțiunii Uniunii în

##### *Amendamentul*

(1) Asigurarea de răspundere civilă auto (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni, fie că sunt deținători de poliță de asigurare sau potențiale victime ale unui accident. Aceasta prezintă, de asemenea, o importanță deosebită pentru întreprinderile de asigurare, întrucât reprezintă un segment important al activității de asigurare generală în Uniune. Asigurarea auto are un impact **semnificativ**, de asemenea, asupra liberei circulații a persoanelor, a bunurilor și a vehiculelor **și, implicit, asupra pieței interne și a spațiului Schengen**. Prin urmare, întărirea și consolidarea pieței interne pentru

domeniul serviciilor financiare.

asigurările auto ar trebui să reprezinte un obiectiv fundamental al acțiunii Uniunii în domeniul serviciilor financiare.

## Amendamentul 2

### Propunere de directivă Considerentul 2

#### *Textul propus de Comisie*

(2) Comisia a efectuat o evaluare privind funcționarea Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>15</sup>, inclusiv privind eficiența, eficacitatea și coerența acesteia cu alte domenii de politică a Uniunii. Concluzia evaluării a fost că Directiva 2009/103/CE funcționează bine în general și nu este necesară modificare în majoritatea aspectelor sale. Cu toate acestea, au fost identificate patru domenii în care ar fi oportune modificări specifice: despăgubirea victimelor accidentelor în caz de insolvență a unei întreprinderi de asigurare, sumele minime asigurate obligatorii, controale privind asigurarea vehiculelor desfășurate de statele membre, precum și utilizarea atestărilor privind istoricul daunelor ale deținătorilor de polițe de către o nouă întreprindere de asigurare.

---

<sup>15</sup> Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul

#### *Amendamentul*

(2) Comisia a efectuat o evaluare privind funcționarea Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>15</sup>, inclusiv privind eficiența, eficacitatea și coerența acesteia cu alte domenii de politică a Uniunii. Concluzia evaluării a fost că Directiva 2009/103/CE funcționează bine în general și nu este necesară modificare în majoritatea aspectelor sale. Cu toate acestea, au fost identificate patru domenii în care ar fi oportune modificări specifice: despăgubirea victimelor accidentelor în caz de insolvență a unei întreprinderi de asigurare, sumele minime asigurate obligatorii, controale privind asigurarea vehiculelor desfășurate de statele membre, precum și utilizarea atestărilor privind istoricul daunelor ale deținătorilor de polițe de către o nouă întreprindere de asigurare. ***De asemenea, ar trebui introdus un sistem obligatoriu „bonus-malus”, care să fie utilizat la calcularea primelor de asigurare, pe baza atestărilor privind istoricul daunelor, de către întreprinderile de asigurare. Un astfel de sistem ar încuraja conducerea în siguranță și ar permite, astfel, un trafic rutier mai sigur. În plus, ar facilita introducerea unor prime de asigurare mai echitabile pentru consumatori.***

---

<sup>15</sup> Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul

obligației de asigurare a acestei răspunderi  
(JO L 263, 7.10.2009, p. 11).

obligației de asigurare a acestei răspunderi  
(JO L 263, 7.10.2009, p. 11).

### Amendamentul 3

#### Propunere de directivă Considerentul 3 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3a) Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, în principiu toate tipurile de autovehicule existente sau noi intră în domeniul de aplicare al Directivei 2009/103/CE. Totuși, cu precădere în cazul noilor tipuri de vehicule, cum ar fi bicicletele electrice, scuterele electrice și vehiculele Segway, acest lucru nu pare neapărat necesar. Aceste vehicule sunt mult mai mici și au o viteză maximă redusă, așa că nu pot provoca daune/vătămări însemnate. Aplicarea nediferențiată a asigurării obligatorii pare disproporționată, mai ales având în vedere necesitatea de a încuraja dezvoltarea unor noi moduri alternative de transport, care să ocupe mai puțin spațiu pe drumurile publice și să fie mai ecologice. Prin urmare, prezenta Directivă ar trebui să se aplice numai acelor vehicule care în conformitate cu dreptul Uniunii, trebuie să îndeplinească standarde de siguranță pentru a fi aprobate. Bineînțeles că pot surveni accidente și când sunt folosite astfel de vehicule; prin urmare, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a adopta sau de a menține norme la nivel național, care să reglementeze asigurarea de răspundere civilă în cazul vehiculelor care nu fac obiectul unei omologări de tip. Urmărind obiectivele generale de a garanta un înalt nivel de protecție a victimelor accidentelor rutiere și de a facilita libera circulație a persoanelor și a vehiculelor pe întregul teritoriu al Uniunii, prezenta directivă va contribui la îmbunătățirea încrederii în piața unică pentru asigurarea auto, prin***

*creșterea securității juridice privind vânzarea transfrontalieră a asigurărilor auto în temeiul libertății de a presta servicii, în același timp, reducând riscurile apărute în procesul de despăgubire a victimelor.*

#### Amendamentul 4

##### Propunere de directivă Considerentul 3 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(3b) Prezenta directivă asigură un echilibru adecvat între interesul public și potențialele costuri pentru autoritățile publice, asigurători și deținătorii de polițe de asigurare, pentru a garanta rentabilitatea măsurilor propuse.*

#### Amendamentul 5

##### Propunere de directivă Considerentul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) În prezent, statele membre **ar trebui să se abțină** de la efectuarea controalelor privind asigurarea vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru, precum și a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru. Noile evoluții tehnologice permit controale privind asigurarea vehiculelor fără oprirea acestora și, prin urmare, fără a afecta libera circulație a persoanelor. Prin urmare, este oportun să se permită controalele privind asigurarea vehiculelor, numai dacă respectivele controale nu sunt discriminatorii, sunt necesare și sunt proporționale, fac parte dintr-un sistem general de controale pe teritoriul național și nu necesită oprirea

(4) În prezent, statele membre se **abțin** de la efectuarea controalelor privind asigurarea vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru, precum și a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unei țări terțe și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru. Noile evoluții tehnologice, **precum tehnologia de recunoaștere a plăcuțelor de înmatriculare**, permit controale **discrete** privind asigurarea vehiculelor fără oprirea acestora și, prin urmare, fără a afecta libera circulație a persoanelor. Prin urmare, este oportun să se permită controalele privind asigurarea vehiculelor, numai dacă respectivele controale nu sunt discriminatorii, sunt necesare și sunt proporționale, fac parte dintr-un sistem

vehiculului.

general de controale pe teritoriul național și nu necesită oprirea vehiculului și **garantează drepturile, libertățile și interesul legitim al persoanei vizate.**

## Amendamentul 6

### Propunere de directivă Considerentul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4a) Conducerea fără asigurare, circularea cu un autovehicul fără asigurare de răspundere civilă auto obligatorie, este o problemă tot mai mare în cadrul Uniunii. Costul a fost estimat la 870 de milioane EUR în cereri de despăgubire în 2011 pentru întreaga Uniune. Ar trebui subliniat că conducerea fără asigurare afectează o gamă largă de părți interesate, inclusiv victimele accidentelor, asigurătorii, fondurile de garantare și deținătorii de polițe de asigurări auto.**

## Amendamentul 7

### Propunere de directivă Considerentul 7

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(7) Protecția eficientă și eficace a victimelor accidentelor rutiere prevede ca victimele respective să fie rambursate întotdeauna pentru vătămarile corporale sau pentru daunele materiale suferite, indiferent dacă întreprinderea de asigurare a părții responsabile este sau nu solvabilă. Prin urmare, statele membre ar trebui să înființeze sau să desemneze un organism care oferă despăgubirea inițială pentru părțile vătămate având reședința obișnuită pe teritoriul lor și care are dreptul de a revendica respectiva despăgubire de la organismul înființat sau desemnat în

(7) Protecția eficientă și eficace a victimelor accidentelor rutiere prevede ca victimele respective să fie rambursate întotdeauna pentru vătămarile corporale sau pentru daunele materiale suferite, indiferent dacă întreprinderea de asigurare a părții responsabile este sau nu solvabilă. Prin urmare, statele membre ar trebui să înființeze sau să desemneze un organism care oferă, **fără întârziere**, despăgubirea inițială pentru părțile vătămate având reședința obișnuită pe teritoriul lor și care are dreptul de a revendica respectiva despăgubire de la organismul înființat sau



același scop în statul membru de stabilire al întreprinderii de asigurare care a emis polița de asigurare a vehiculului părții responsabile. Cu toate acestea, pentru a se evita introducerea de cereri paralele, victimelor incidentelor de circulație nu ar trebui să li se permită să prezinte o cerere de despăgubire la respectivul organism dacă acestea și-au prezentat deja cererea sau au inițiat o acțiune în justiție împotriva întreprinderii de asigurare în cauză, iar cererea respectivă este încă în curs de examinare sau acțiunea este încă pendinte.

## Amendamentul 8

### Propunere de directivă Considerentul 8

#### *Textul propus de Comisie*

(8) Istoricul daunelor anterioare ale deținătorilor de polițe de asigurare care doresc să încheie noi contracte de asigurare cu întreprinderi de asigurare ar trebui să fie autentificat cu ușurință pentru a facilita recunoașterea unui astfel de istoric al daunelor atunci când se încheie o nouă poliță de asigurare. Pentru a simplifica verificarea și autentificarea atestărilor privind istoricul daunelor, este important ca formatul și conținutul atestării unui astfel de istoric al daunelor să fie identice în toate statele membre. În plus, întreprinderile de asigurare **care iau în considerare atestările privind istoricul daunelor** pentru a stabili primele de asigurare auto nu ar trebui să **discrimineze** pe motiv de naționalitate sau exclusiv pe baza ultimului stat membru de reședință al deținătorului de poliță. Pentru a permite statelor membre să verifice modul în care întreprinderile de asigurare tratează atestările privind istoricul daunelor, întreprinderile de asigurare ar trebui să își publice politicile în ceea ce privește utilizarea de către acestea a istoricului

desemnat în același scop în statul membru de stabilire al întreprinderii de asigurare care a emis polița de asigurare a vehiculului părții responsabile. Cu toate acestea, pentru a se evita introducerea de cereri paralele, victimelor incidentelor de circulație nu ar trebui să li se permită să prezinte o cerere de despăgubire la respectivul organism dacă acestea și-au prezentat deja cererea sau au inițiat o acțiune în justiție împotriva întreprinderii de asigurare în cauză, iar cererea respectivă este încă în curs de examinare sau acțiunea este încă pendinte.

#### *Amendamentul*

(8) Istoricul daunelor anterioare ale deținătorilor de polițe de asigurare care doresc să încheie noi contracte de asigurare cu întreprinderi de asigurare ar trebui să fie autentificat cu ușurință pentru a facilita recunoașterea unui astfel de istoric al daunelor atunci când se încheie o nouă poliță de asigurare. Pentru a simplifica verificarea și autentificarea atestărilor privind istoricul daunelor, este important ca formatul și conținutul atestării unui astfel de istoric al daunelor să fie identice în toate statele membre. În plus, întreprinderile de asigurare **ar trebui să utilizeze un sistem obligatoriu „bonus-malus”** pentru a stabili primele de asigurare auto. **Ar trebui să se ia în considerare atestările privind istoricul daunelor.** Nu ar trebui să **existe nicio discriminare** pe motiv de naționalitate sau exclusiv pe baza ultimului stat membru de reședință al deținătorului de poliță. Pentru a permite statelor membre să verifice modul în care întreprinderile de asigurare tratează atestările privind istoricul daunelor, întreprinderile de asigurare ar trebui să își

daunelor la calculul primelor.

publice politicile în ceea ce privește utilizarea de către acestea a istoricului daunelor la calculul primelor.

## Amendamentul 9

### Propunere de directivă Considerentul 11

#### *Textul propus de Comisie*

(11) Ca parte a evaluării funcționării directivei, Comisia Europeană ar trebui să monitorizeze aplicarea directivei, luând în considerare numărul victimelor, valoarea cererilor de despăgubire neachitate din cauza întârzierii plăților în urma cazurilor transfrontaliere de insolvență, nivelul sumelor minime asigurate în statele membre, valoarea despăgubirilor datorate din cauza conducerii fără asigurare legate de traficul transfrontalier și numărul de plângeri referitoare la atestările privind istoricul daunelor.

#### *Amendamentul*

(11) Ca parte a evaluării funcționării directivei, Comisia Europeană ar trebui să monitorizeze aplicarea directivei, luând în considerare numărul victimelor, valoarea cererilor de despăgubire neachitate din cauza întârzierii plăților în urma cazurilor transfrontaliere de insolvență, nivelul sumelor minime asigurate în statele membre, valoarea despăgubirilor datorate din cauza conducerii fără asigurare legate de traficul transfrontalier și numărul de plângeri referitoare la atestările privind istoricul daunelor. ***În contextul evaluării funcționării Directivei 2009/103/EC, Comisia ar trebui, de asemenea, să examineze și să evalueze măsura în care, având în vedere progresele tehnologice, inclusiv utilizarea tot mai răspândită a vehiculelor autonome și semi-autonome, directiva își îndeplinește în continuare scopul de a proteja victimele accidentelor rutiere de insolvența asigurătorilor, în cazul accidentelor provocate de vehicule. Totodată, monitorizarea ar trebui să fie adaptată exigențelor viitorului și să aibă în vedere asigurarea îndeplinirii obiectivelor Directivei în raport cu noile evoluții tehnologice, cum ar fi vehiculele electrice, autonome și semi-autonome.***

## Amendamentul 10

### Propunere de directivă Considerentul 12

(12) Având în vedere că obiectivele prezentei directive, în special asigurarea unei protecții minime egale a victimelor accidentelor rutiere în întreaga Uniune și asigurarea protecției victimelor în caz de insolvență a întreprinderilor de asigurare, nu pot fi îndeplinite în mod satisfăcător de către statele membre, ci, ca urmare a efectelor lor, pot fi îndeplinite mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea acestor obiective.

(12) Având în vedere că obiectivele prezentei directive, în special asigurarea unei protecții minime egale a victimelor accidentelor rutiere în întreaga Uniune, asigurarea protecției victimelor în caz de insolvență a întreprinderilor de asigurare și **garantarea tratamentului egal al atestărilor privind istoricul daunelor de către asigurători pentru potențialii deținători de polițe de asigurare care se deplasează peste frontierele interne ale Uniunii** nu pot fi îndeplinite în mod satisfăcător de către statele membre, ci, ca urmare a efectelor lor, pot fi îndeplinite mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea acestor obiective.

## **Amendamentul 11**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 a (nou)**

***1a. La articolul 2 se adaugă un nou alineat:***

***„Prezenta directivă se aplică doar vehiculelor care intră sub incidența Regulamentul (UE) nr. 2018/858 \*, a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 \*\* sau a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 \*\*\*.***

***Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor***

*respective, de modificare a  
Regulamentelor (CE) 715/2007 și (CE)  
nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei  
2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).*

*\*\*Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al  
Parlamentului European și al Consiliului  
din 5 februarie 2013 privind omologarea  
și supravegherea pieței pentru vehiculele  
agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013,  
p. 1).*

*\*\*\*Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al  
Parlamentului European și al Consiliului  
din 15 ianuarie 2013 privind omologarea  
și supravegherea pieței pentru vehiculele  
cu două sau trei roți și pentru  
cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).”*

## **Amendamentul 12**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2**

Directiva 2009/103/CE

Articolul 4 – alineatul 1 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

Cu toate acestea, statele membre pot efectua astfel de controale privind asigurarea, cu condiția ca acestea să nu fie discriminatorii, să fie necesare și să fie proporționale pentru atingerea scopului urmărit, **precum** și

#### *Amendamentul*

Cu toate acestea, statele membre pot efectua astfel de controale privind asigurarea, cu condiția ca acestea să nu fie discriminatorii, să fie necesare și să fie proporționale pentru atingerea scopului urmărit, **să garanteze drepturile, libertățile și interesul legitim al subiectului vizat precum și**

*(Această modificare se aplică întregului text. Adoptarea sa impune adaptări tehnice în întregul text.)*

## **Amendamentul 13**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera b**

Directiva 2009/103/CE

Articolul 16 – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

Statele membre se asigură că întreprinderile de asigurare **sau** organismele menționate la al doilea paragraf, atunci când iau în considerare atestările privind istoricul daunelor emise de alte întreprinderi de asigurare sau de alte organisme menționate la al doilea paragraf, nu tratează deținătorii de polițe în mod discriminatoriu sau suprataxează primele acestora din cauza naționalității lor sau exclusiv pe baza statului membru în care aceștia au avut reședința anterioară.

*Amendamentul*

Statele membre se asigură că întreprinderile de asigurare **și** organismele menționate la al doilea paragraf, atunci când iau în considerare atestările privind istoricul daunelor emise de alte întreprinderi de asigurare sau de alte organisme menționate la al doilea paragraf, nu tratează deținătorii de polițe în mod discriminatoriu sau suprataxează primele acestora din cauza naționalității lor sau exclusiv pe baza statului membru în care aceștia au avut reședința anterioară.

**Amendamentul 14**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera b**

Directiva 2009/103/CE

Articolul 16 – alineatul 2 aa (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Statele membre se asigură că întreprinderile de asigurare și organismele menționate la al doilea paragraf introduc un sistem obligatoriu „bonus-malus” în contractele de asigurări auto de răspundere civilă față de terți, care stabilește cuantumul primelor de asigurare al fiecărui deținător de poliță în conformitate cu atestările privind istoricul daunelor.***

**Amendamentul 15**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 – litera b**

Directiva 2009/103/CE

Articolul 16 – alineatul 2 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Statele membre se asigură că întreprinderile de asigurare își publică politicile în ceea ce privește utilizarea de

Statele membre se asigură că întreprinderile de asigurare își publică politicile în ceea ce privește utilizarea de

către acestea a atestărilor privind istoricul daunelor la calculul primelor.

către acestea a atestărilor privind istoricul daunelor la calculul primelor, **în special în raport cu sistemul „bonus-malus” folosit.**

## Amendamentul 16

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 6

Directiva 2009/103/CE

Articolul 28c

#### *Textul propus de Comisie*

În termen de cel mult **șapte** ani de la data transpunerii prezentei directive, se efectuează o evaluare a directivei. Comisia transmite concluziile evaluării, însoțite de observațiile sale, Parlamentului European, Consiliului și Comitetului Economic și Social European.

#### *Amendamentul*

În termen de cel mult **cinci** ani de la data transpunerii prezentei directive, se efectuează o evaluare a directivei. ***Este evaluată în special celeritatea prezentei directive având în vedere evoluțiile tehnologice în materie de vehicule autonome și semi-autonome și se verifică dacă regimul de răspundere al acestei directive ia în considerare noile condiții tehnologice sau dacă ar trebui introdusă situația răspunderii stricte pentru infracțiunea săvârșită, care ia în calcul doar vehiculele autonome ca sursă a pericolului și care în același timp nu presupune riscuri de răspundere necontrolate, pentru a nu împiedica utilizarea de noi tehnologii.*** Comisia transmite concluziile evaluării, însoțite de observațiile sale, Parlamentului European, Consiliului și Comitetului Economic și Social European, ***atașând, dacă e necesar, o propunere legislativă.***

*(Eroare tehnică: directiva în cauză este o propunere de Directivă 2018/0168 (COD) de modificare a Directivei 2009/103/CE.)*

## PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

<b>Titlu</b>	Asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi	
<b>Referințe</b>	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
<b>Comisie competentă</b> Data anunțului în plen	IMCO 11.6.2018	
<b>Aviz emis de către</b> Data anunțului în plen	JURI 11.6.2018	
<b>Raportor/Raportoare pentru aviz:</b> Data numirii	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
<b>Examinare în comisie</b>	11.10.2018	20.11.2018
<b>Data adoptării</b>	10.12.2018	
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 18 -: 0 0: 0	
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	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	
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

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

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri