



Bruxelas, 24.5.2018  
SWD(2018) 248 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

**RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade**

{COM(2018) 336 final} - {SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final}

## Ficha de síntese

Avaliação de impacto da proposta da Comissão para alteração da Diretiva relativa ao seguro automóvel

### A. Necessidade de agir

#### Porquê? Qual é o problema?

Na sequência de uma avaliação da Diretiva relativa ao seguro automóvel adotada em 1972 e alterada por diversas vezes, concluiu-se que, embora a diretiva, em geral, funcione bem, dois aspetos prejudicavam a sua eficácia:

1. Proteção insuficiente das vítimas de acidentes de viação. Dois fatores contribuem para esta situação:
  - o Em primeiro lugar, quando uma empresa de seguro automóvel se torna insolvente antes do pagamento dos sinistros originados pelos seus tomadores de seguros, não existem regras ao nível da UE para garantir o pagamento rápido das vítimas, nomeadamente quando a seguradora presta serviços de seguros transfronteiras utilizando a liberdade de prestação de serviços. Em casos recentes de insolvências desse tipo, verificaram-se atrasos significativos no pagamento de indemnizações às vítimas.
  - o Os montantes mínimos obrigatórios de cobertura para seguro automóvel, estabelecidos na diretiva desde 2005, não são os mesmos em todos os Estados-Membros, devido à existência de diferentes períodos de referência para vários Estados-Membros, que já não são adequados.
2. Tratamento diferenciado e comportamentos de parasitismo que lesam os tomadores de seguros. Neste caso, existem dois fatores:
  - o Quando um tomador de seguro muda de residência para outro Estado-Membro da UE, o seu historial de sinistros (que resulta numa classificação de bonificação por ausência de sinistros ou agravamentos por sinistralidade «bonus/malus») nem sempre é tido em conta pelas empresas de seguro automóvel no novo Estado-Membro de residência.
  - o Um nível elevado de circulação de veículos sem seguro resulta no agravamento dos prémios de seguro para os tomadores de seguros (os fundos de garantia asseguram o pagamento das vítimas em tais casos, mas são financiados por um imposto sobre as apólices de seguro automóvel, afetando os tomadores de seguros).

Além disso, uma série de acórdãos recentes do Tribunal de Justiça da União Europeia forneceu esclarecimentos importantes, que confirmam o âmbito de aplicação da diretiva (quais os veículos e em que situações estão sujeitos a uma obrigação de cobertura pelo seguro automóvel). Para esta questão, a opção estratégica proposta foi uma codificação da jurisprudência existente e que, por conseguinte, não é abrangida pelo âmbito desta avaliação de impacto.

#### O que se espera alcançar com esta iniciativa?

Espera-se que a iniciativa venha a alcançar um elevado nível de proteção das vítimas de acidentes de viação e um tratamento equitativo dos tomadores de seguro automóvel, especialmente aqueles que se deslocam entre os Estados-Membros.

#### Qual é o valor acrescentado de uma ação a nível da UE?

A diretiva protege as vítimas de acidentes de viação nos Estados-Membros da UE que não sejam o seu país de residência, bem como as vítimas nacionais de um acidente causado por um condutor de outro Estado-Membro. As medidas previstas apenas podem ser adotadas ao nível da UE, visto que dizem respeito a seguradoras ativas a nível transfronteiras, a tomadores de seguro automóvel que se deslocam além-fronteiras e a fiscalização do seguro automóvel transfronteiras.

### B. Soluções

#### Quais foram as opções estratégicas, legislativas e não legislativas, ponderadas? Há ou não uma opção preferida? Porquê?

Visto que a diretiva já existe, a opção de base foi, em todos os casos, não alterar a diretiva. Além disso, o cenário de base foi ainda mais esclarecido através de vários acórdãos do TJUE sobre o âmbito de aplicação, que estão codificados na diretiva.

No que diz respeito à insolvência das seguradoras – um tema que atualmente não faz parte da diretiva – uma opção rejeitada consistiu em impor uma responsabilidade pela indemnização inicial das vítimas, mas sem responsabilidade final. A opção selecionada foi designar ambas as responsabilidades, com a responsabilidade inicial a recair sobre o Estado-Membro de residência da vítima e a responsabilidade final a recair sobre o Estado-Membro do estabelecimento da seguradora insolvente.

No que diz respeito aos montantes mínimos de cobertura, uma opção rejeitada consistia em impor montantes obrigatórios mais elevados para veículos de maiores dimensões, como camiões e autocarros. A opção privilegiada é harmonizar os montantes para o nível mínimo obrigatório mais elevado atualmente aplicável nos Estados-Membros.

Relativamente ao historial de sinistros, uma opção rejeitada foi apenas harmonizar o modelo de declarações de historial de sinistros, mas sem impor qualquer processamento obrigatório dessas declarações pelas seguradoras. A opção selecionada é harmonizar as declarações de sinistros e, simultaneamente, aplicar o mesmo processamento para estas declarações, independentemente do Estado-Membro de origem do tomador de seguro.

Relativamente à circulação de veículos não segurados, uma opção rejeitada foi tornar obrigatória a fiscalização não obstrutiva do seguro na fronteira. A opção selecionada foi autorizar essa fiscalização (atualmente proibida) numa base voluntária para os Estados-Membros.

### **Quem apoia que opção?**

Existe um amplo apoio de todas as categorias de partes interessadas para uma iniciativa da UE com vista a assegurar um pagamento rápido das indemnizações às vítimas de acidentes em caso de insolvência de uma empresa de seguro automóvel, nomeadamente num contexto transfronteiras. A maioria das partes interessadas apoia a opção de, nesses casos, se colocar a responsabilidade financeira final no Estado-Membro de origem do estabelecimento da empresa de seguro automóvel em questão.

Existe apoio entre as partes interessadas à harmonização dos montantes mínimos de cobertura do seguro automóvel para o nível mais elevado que já se aplica em muitos Estados-Membros. Algumas organizações de consumidores apoiaram um nível mais elevado de cobertura obrigatória para os veículos de maiores dimensões, como camiões e autocarros, mas isto enfrentou a oposição do setor dos seguros e das empresas rodoviárias e de camionagem, visto que consideram que tal não é justificado com provas. Além disso, implicaria um aumento do custo do seguro, que se repercutiria nos consumidores finais.

No que diz respeito à transferibilidade transfronteiras de documentos de historial de sinistros, vários cidadãos individuais relataram as suas experiências negativas a este respeito e apelaram a uma intervenção para garantir que os cidadãos que se deslocam além-fronteiras sejam tratados da mesma forma que os residentes de um Estado-Membro, no que se refere às suas declarações de historial de sinistros. O setor dos seguros não apoiou as obrigações vinculativas colocadas sobre as seguradoras a este respeito, por serem desproporcionadas. No entanto, algumas organizações de consumidores apoiaram a harmonização das declarações de historial de sinistros e uma cláusula de não discriminação para proteger os cidadãos que mudam de residência para outro Estado-Membro.

Relativamente à circulação de veículos não segurados, não houve oposição à fiscalização não obstrutiva do seguro na fronteira.

## **C. Impacto da opção privilegiada**

### **Quais as vantagens da opção privilegiada (ou, caso contrário, das opções principais)?**

1. O principal benefício das opções selecionadas é o pagamento rápido e adequado da indemnização às vítimas, mesmo no caso em que a empresa de seguro automóvel se torna insolvente.
2. Um melhor tratamento dos tomadores de seguros no que diz respeito ao seu historial de sinistros e uma possível redução dos prémios, caso a circulação de veículos sem seguro seja reduzida.

### **Quais os custos da opção privilegiada (ou, caso contrário, das opções principais)?**

Os custos das opções privilegiadas incumbirão às empresas de seguro automóvel. Estas empresas terão de contribuir para entidades que compensam as vítimas em caso de insolvência das seguradoras. Este já é o caso para a maioria das seguradoras na maior parte dos Estados-Membros, mas nem sempre para as seguradoras que fornecem seguros transfronteiras. Terão também de estabelecer procedimentos destinados a assegurar a igualdade de processamento das declarações de historial de sinistros provenientes de outro Estado-Membro com declarações de historial de sinistros com origem no seu próprio Estado-Membro.

### **Como serão afetadas as empresas, as PME e as microempresas?**

A proposta não implica qualquer impacto específico para as pequenas e médias empresas, exceto as que são seguradoras ou tomadoras de seguro automóvel. As empresas de seguro automóvel, incluindo as que são PME, suportarão os custos indicados na secção sobre os custos. As PME e as microempresas serão afetadas, enquanto operadoras de veículos que exigirão um seguro. Se estiverem localizadas em Estados-Membros onde os montantes mínimos de cobertura serão revistos ligeiramente em alta, são possíveis aumentos muito pequenos nos prémios de seguro (este é também o caso para os tomadores de seguros individuais nesses Estados-Membros).

### **Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?**

Não haverá qualquer impacto nos orçamentos nacionais, exceto se um Estado-Membro optar pela fiscalização não obstrutiva do seguro na fronteira de veículos que entrem no território nacional. Tal facto exigiria a utilização de tecnologia de reconhecimento das placas de matrícula e o intercâmbio de informações com os outros Estados-Membros sobre a situação do seguro dos veículos. Os Estados-Membros terão de designar um organismo responsável pela indemnização das vítimas nos casos de insolvência transfronteiras das seguradoras, mas prevê-se que esta seja uma tarefa adicional para um organismo já existente (ou um fundo de garantia de seguro geral, ou o fundo de garantia já exigido pela diretiva para os casos de acidentes causados por veículos não segurados ou não identificáveis). Os custos serão financiados por contribuições das empresas de seguro automóvel.

**Haverá outros impactos significativos?**

Não são esperados outros impactos significativos, exceto uma melhor proteção dos cidadãos em caso de acidentes de viação, proporcionando uma maior confiança na prestação de seguro automóvel transfronteiras como parte do mercado interno. Além disso, uma aceitação e autenticação mais fáceis das declarações de historial de sinistros beneficiarão os cidadãos que mudam de residência na UE.

**D. Acompanhamento**

**Quando será reexaminada a política?**

A legislação prevê uma avaliação das novas disposições após 5 anos de aplicação.