



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 30 de maio de 2018
(OR. en)

9365/18

**Dossiê interinstitucional:
2018/0168 (COD)**

EF 147
ECOFIN 494
CODEC 865
SURE 27

PROPOSTA

| | |
|------------------|--|
| de: | Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor |
| data de receção: | 24 de maio de 2018 |
| para: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia |
| n.º doc. Com.: | COM(2018) 336 final |
| Assunto: | 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 |

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 336 final.

Anexo: COM(2018) 336 final



Bruxelas, 24.5.2018
COM(2018) 336 final

2018/0168 (COD)

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objetivos da proposta**

A Diretiva seguro automóvel é um instrumento jurídico fundamental que está na base do bom funcionamento do mercado único. Permite aos residentes da UE atravessar, sem perturbações, as fronteiras internas da União com os seus veículos, tanto para fins profissionais como de lazer. Com base num prémio único, os residentes da UE podem viajar para todo o lado sem necessidade de comprar qualquer seguro suplementar, e, simultaneamente, a Diretiva procura atingir um elevado grau de convergência em termos de proteção das potenciais vítimas de acidentes de viação. A Diretiva é também crucial para o funcionamento do espaço Schengen.

A primeira diretiva da UE relativa ao seguro automóvel¹ foi adotada em 1972, com o duplo objetivo de proteger as vítimas de acidentes de viação (com ou sem um elemento transfronteiras), e de facilitar a livre circulação de veículos automóveis entre Estados-Membros. A legislação relativa ao seguro automóvel assenta no Sistema de Carta Verde Internacional, um acordo não europeu que envolve 48 países, mas a legislação da UE vai mais longe. Desde 1972, cinco diretivas em matéria de seguro automóvel reforçaram progressivamente a diretiva inicial, tendo melhorado o seu dispositivo; foram consolidadas na Diretiva 2009/103/CE (a seguir designada por «a Diretiva»). Entre os elementos principais da Diretiva contam-se os seguintes:

- Uma obrigação de os veículos automóveis terem uma apólice de seguro automóvel de responsabilidade civil, válida para todas as regiões da UE, com base num prémio único.
- Montantes de cobertura mínimos obrigatórios que essas apólices de seguros devem prever (os Estados-Membros podem exigir uma cobertura superior a nível nacional).
- A proibição de os Estados-Membros realizarem uma fiscalização sistemática do seguro dos veículos com estacionamento habitual noutro Estado-Membro.
- Uma obrigação de os Estados-Membros criarem fundos de garantia para a indemnização das vítimas de acidentes causados por veículos não segurados ou não identificáveis.
- Proteção das vítimas de acidentes de viação num Estado-Membro que não o seu Estado-Membro de residência («vítimas estrangeiras»).
- Um direito de os tomadores de seguros obterem da respetiva seguradora uma declaração do seu historial de sinistros referente aos últimos cinco anos.

¹ Diretiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de abril de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade.

Para avaliar a eficácia, a eficiência e a coerência da legislação relativa ao seguro automóvel, o Programa de trabalho da Comissão para 2016 anunciou uma avaliação da Diretiva². A avaliação concluiu que a maior parte dos elementos da Diretiva continua a ser adequada à sua finalidade, embora convenha introduzir algumas alterações em domínios específicos.

Além disso, no Plano de Ação para os serviços financeiros prestados a consumidores, de março de 2017³, a Comissão anunciou que, na sequência de uma avaliação, iria decidir rapidamente sobre possíveis alterações da Diretiva para reforçar a proteção das vítimas de acidentes de viação caso a seguradora seja insolvente, e para melhorar o reconhecimento das declarações de historial de sinistros, nomeadamente num contexto transfronteiras. A presente proposta aborda estas duas questões, bem como três outras identificadas na avaliação: a fiscalização do seguro para combater a circulação de veículos não segurados, a harmonização dos montantes mínimos de cobertura e o âmbito de aplicação da Diretiva.

1) Insolvência da seguradora

De acordo com a Diretiva, devem ser criados organismos de indemnização em cada Estado-Membro para dar resposta aos custos decorrentes de acidentes causados por veículos não segurados ou não identificados. No entanto, estes organismos não estão atualmente obrigados a suportar os custos decorrentes de sinistros quando a seguradora da parte responsável é insolvente. Isto significa que, se o direito nacional não prevê qualquer regime específico de proteção, as vítimas de acidentes causados por um veículo segurado por uma seguradora insolvente podem ficar sem indemnização.

Um acidente que envolve uma parte responsável com uma seguradora insolvente coloca essencialmente duas questões. Em primeiro lugar, não é claro quem, caso exista alguém, é responsável pela indemnização inicial da vítima (*front office*). Em segundo lugar, não é claro quem assume a responsabilidade financeira final pelo sinistro (*back office*). Estas questões são particularmente importantes quando a seguradora presta serviços de seguros transfronteiras, através da livre prestação de serviços. Numa série de casos recentes de insolvência deste tipo, as vítimas de acidentes de viação causados por tomadores de seguros de seguradoras insolventes sofreram atrasos no pagamento das indemnizações, enquanto os procedimentos jurídicos nacionais determinavam a responsabilidade e o nível de indemnização.

2) Historial de sinistros

O Plano de Ação para os serviços financeiros prestados a consumidores⁴ descreve uma possível ação no domínio das declarações de historial de sinistros, com o intuito de beneficiar os cidadãos que atravessam as fronteiras. A fim de facilitar a mudança para uma nova seguradora, a Diretiva atual estabelece que os Estados-Membros devem assegurar que o tomador do seguro tem o direito de solicitar uma declaração de historial de sinistros referente aos últimos cinco anos. No entanto, não existe qualquer requisito de que as seguradoras tenham em consideração essas declarações ao efetuarem o cálculo dos prémios. A avaliação revelou que, frequentemente, estas declarações são ignoradas pelas seguradoras, especialmente quando são emitidas por uma seguradora doutro Estado-Membro, e por vezes a sua autenticidade é questionada. Para facilitar a autenticação das declarações de historial de sinistros por parte das seguradoras, convém que o conteúdo e o formato sejam os mesmos em

² Ver a avaliação de impacto inicial de 24 de julho de 2017, disponível [aqui](#). A finalização da avaliação foi adiada para 2017, a fim de aguardar pelo acórdão «Andrade» do TJUE, proferido em 28 de novembro de 2017, e pelo acórdão «Torreiro» do TJUE, proferido em 20 de dezembro de 2017.

³ COM(2017) 139 final de 23 de março de 2017, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017DC0139&from=PT>.

⁴ [Ver](#) nota de rodapé 3.

toda a UE. Além disso, se as seguradoras tiverem em conta o historial de sinistros para efeitos de determinação dos prémios, não deverá haver qualquer discriminação em função da nacionalidade ou exclusivamente em função do anterior Estado-Membro de residência do tomador do seguro.

3) Riscos devidos à condução de veículos não segurados

De acordo com a *Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities – Associação de Autoridades Europeias de Registo de Condutores e Veículos – (EReg⁵)*, a condução de veículos não segurados, ou seja a condução de um veículo automóvel sem um seguro automóvel de responsabilidade civil obrigatório, é um problema crescente na UE. O custo para a UE, em pedidos de indemnização, foi estimado em 870 milhões de EUR em 2011 para o conjunto da UE.

A condução de veículos não segurados afeta negativamente um vasto leque de parte interessadas, incluindo vítimas de acidentes, seguradoras, fundos de garantia e tomadores de seguro automóvel.

Constitui um problema, tanto a nível nacional como a nível europeu. O artigo 3.º da Diretiva impõe que cada Estado-Membro adote *«todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro»*. Embora a Diretiva não preveja que medidas devem ser tomadas, os Estados-Membros têm a obrigação de tomar medidas eficazes para reduzir os riscos de circulação de veículos não segurados. A nível nacional, estão autorizados a efetuar a fiscalização sistemática do seguro automóvel de responsabilidade civil das apólices registadas, a realizar inspeções na estrada e a impor sanções efetivas aos proprietários de veículos não segurados.

A circulação de veículos não segurados tem uma dimensão europeia, uma vez que os veículos circulam não apenas nos Estados-Membros em que estão registados mas também noutros Estados-Membros. No entanto, o artigo 4.º da Diretiva proíbe a fiscalização do seguro dos veículos com estacionamento habitual noutro Estado-Membro, pois constitui um obstáculo à livre circulação de veículos no mercado interno (e, indiretamente, de pessoas).

O artigo 4.º da Diretiva atual proíbe qualquer fiscalização sistemática do seguro dos veículos com estacionamento habitual noutro Estado-Membro na fronteira, incluindo quando o veículo não precisa de ser parado. Certas novas tecnologias (tecnologia de reconhecimento das placas de matrícula) permitem todavia a fiscalização sem colocar obstruções aos veículos, e não interferem com a livre circulação de pessoas e veículos. Por conseguinte, a proposta permitirá fiscalizar o seguro dos veículos, na condição de o controlo fazer parte de um sistema geral de verificações no território nacional, não ser discriminatório, não exigir a imobilização do veículo e ser necessário e proporcionado para alcançar o objetivo prosseguido.

Além disso, essa verificação do seguro dos veículos que entram no território nacional exige um intercâmbio de dados entre Estados-Membros, pelo que é necessário proteger os direitos, as liberdades e os interesses legítimos do titular dos dados. As disposições do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados⁶ da UE são aplicáveis ao tratamento de dados pessoais para efeitos do combate à circulação de veículos sem seguro. A legislação nacional terá de

⁵ EREG, Topic Group XI on tackling uninsured driving, 8 April 2013, <https://www.ereg-association.eu/media/1120/final-report-ereg-topic-group-xi-tackling-uninsured-driving.pdf>

⁶ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

respeitar as condições e os requisitos previstos no referido Regulamento, nomeadamente para assegurar que os dados pessoais sejam objeto de um tratamento lícito, leal e transparente, que sejam recolhidos para finalidades determinadas, explícitas e legítimas, que seja indicado o fundamento jurídico para o tratamento, que cumpram os requisitos de segurança e confidencialidade previstos no Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados da UE e respeitem os princípios da necessidade, proporcionalidade, limitação das finalidades e período proporcional de conservação dos dados. Além disso, a proteção de dados pessoais desde a conceção e a proteção de dados por defeito deverão estar incorporadas em todos os sistemas de tratamento de dados desenvolvidos e utilizados no quadro da legislação dos Estados-Membros. Todas as operações de tratamento de dados, incluindo as relacionadas com a cooperação administrativa e a assistência mútua entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, deverão efetuar-se em conformidade com as regras relativas à proteção de dados pessoais previstas no Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados da UE, e em conformidade com a legislação nacional pertinente.

4) Montantes mínimos de cobertura

O artigo 9.º da Diretiva prevê montantes mínimos de cobertura obrigatórios para a indemnização a pagar ao abrigo de uma apólice de seguro automóvel de responsabilidade civil. Estes montantes mínimos asseguram que existe um nível suficiente de proteção mínima para as vítimas de acidentes de viação na UE em caso de danos pessoais e danos materiais, independentemente da categoria do veículo. No entanto, embora a Diretiva vise estabelecer a igualdade dos montantes mínimos de cobertura em todos os Estados-Membros da UE, 13 Estados-Membros aplicam atualmente montantes mínimos inferiores aos montantes mais elevados previstos na Diretiva. Tal fica a dever-se aos períodos de transição em conformidade com o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 84/5/CEE, com a redação que lhe é dada pela Diretiva 2005/14/CE, e que permitia que alguns Estados-Membros adiassem a aplicação integral dos montantes mínimos. No entanto, devido às diferentes datas de referência aplicadas pelos diferentes Estados-Membros para o recálculo periódico dos montantes mínimos, persiste um fosso entre os 13 Estados-Membros que beneficiaram de períodos de transição e todos os outros Estados-Membros. Isto porque, embora os períodos de transição tenham entretanto expirado, as respetivas datas de expiração são ainda utilizadas como datas de referência para a atualização quinquenal pela inflação. Por conseguinte, estes montantes mínimos não são ainda os mesmos em todos os Estados-Membros. A nível nacional, os Estados-Membros têm a liberdade de exigir montantes de cobertura nas apólices de seguro automóvel de responsabilidade civil superiores aos mínimos impostos pela Diretiva, mas a maioria dos 13 Estados-Membros com montantes obrigatórios inferiores não exige montantes de cobertura mais elevados.

5) Âmbito de aplicação da Diretiva

Uma série de acórdãos do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), com destaque para os dos processos «Vnuk», «Andrade» e «Torreiro»⁷, veio clarificar o âmbito de aplicação da Diretiva. O acórdão Vnuk, de setembro de 2014, clarificou o âmbito de aplicação da obrigação do seguro automóvel de responsabilidade civil prevista no artigo 3.º da Diretiva como abrangendo todas as atividades relacionadas com o «funcionamento normal» de um veículo, independentemente do local onde o veículo é utilizado. O acórdão Rodrigues de Andrade, de 28 de novembro de 2017, clarificou que só a «utilização habitual do veículo como meio de transporte» e «independentemente do terreno» deve estar coberta por um seguro automóvel de responsabilidade civil, excluindo acidentes em que o veículo foi

⁷ Acórdão Vnuk (C-162/13), acórdão Rodrigues de Andrade (C-514/16), acórdão Torreiro (C-334/16).

utilizado exclusivamente para fins agrícolas. Estes acórdãos tornaram claro que os veículos automóveis se destinam habitualmente a servir de meio de transporte, independentemente das características do veículo, e que a utilização desses veículos abrange qualquer utilização de um veículo consonante com a sua função habitual de meio de transporte, independentemente do terreno em que o veículo automóvel seja utilizado e quer se encontre estacionado ou em movimento. A decisão torna claro que os acidentes causados durante a utilização habitual de um veículo para efeitos de transporte, incluindo a sua utilização em propriedades privadas, permanecem dentro do âmbito de aplicação da Diretiva.

Por conseguinte, a fim de assegurar a segurança e clareza jurídicas, a presente proposta codifica a jurisprudência do Tribunal na legislação da UE, o que garante a aplicação uniforme da jurisprudência do Tribunal no direito nacional.

- **Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio setorial**

As alterações propostas estão em conformidade com os objetivos gerais da Diretiva, a fim de assegurar um elevado nível de proteção das vítimas de acidentes de viação e a facilitar a livre circulação de pessoas e veículos na UE. Deverão igualmente melhorar a confiança no mercado único do seguro automóvel, aumentando a segurança jurídica relacionada com a venda transfronteiras do seguro automóvel ao abrigo da liberdade de prestação de serviços, reduzindo o risco causado pela potencial insolvência da seguradora de um veículo automóvel. O mercado nacional do seguro automóvel tem igualmente uma importância significativa para as empresas de seguros, uma vez que o seguro automóvel constitui uma parte importante do seguro não-vida na União. Assim sendo, reforçar e consolidar o mercado interno neste domínio na União deverá constituir um objetivo importante da intervenção comunitária no domínio dos serviços financeiros.

Em especial, a alteração proposta em caso de insolvência de uma seguradora complementa o artigo 10.º, que diz respeito à proteção das vítimas de acidentes que envolvam veículos não segurados e não identificáveis. A alteração do artigo 4.º da Diretiva reforça as possibilidades de os Estados-Membros assegurarem o cumprimento da obrigação de seguro nela contida, preservando, simultaneamente, a livre circulação das pessoas e veículos. Além disso, a alteração do artigo 9.º sobre os montantes mínimos de cobertura garante a igualdade da proteção mínima em todos os Estados-Membros. A alteração relativa às declarações de historial de sinistros complementa os requisitos atuais do artigo 16.º e garante uma autenticação mais fácil das declarações de historial de sinistros e a igualdade de tratamento dos tomadores de seguros. Além disso, a codificação da jurisprudência do TJUE clarifica o âmbito de aplicação da Diretiva.

- **Coerência com as outras políticas da União**

A proposta apoia a livre circulação de pessoas e veículos, que constituem liberdades fundamentais da União Europeia. É igualmente coerente com os princípios do mercado interno que garantem a livre prestação de serviços e livre estabelecimento pelas seguradoras. Por exemplo, o reforço do direito no que diz respeito à declaração de historial de sinistros facilitará a livre circulação de pessoas e as disposições em matéria de insolvência das seguradoras aumentará a confiança do público na venda transfronteiras do seguro automóvel.

A proposta é também coerente com o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados da UE⁸, que assegura a recolha e o tratamento adequados dos dados para efeitos de aplicação da lei admissível no âmbito da Diretiva.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica da proposta de alteração da Diretiva é o artigo 114.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), que prevê a adoção das medidas necessárias à aproximação das disposições nacionais, que tenham por objeto o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno. As alterações propostas eliminam ainda determinados obstáculos diretos e indiretos ao bom funcionamento e concretização de um mercado integrado do seguro automóvel, facilitam a livre circulação de veículos entre os Estados-Membros e garantem um tratamento comparável independentemente do local onde um acidente ocorrer na UE. Estas alterações reforçarão o mercado único do seguro automóvel, dando aos tomadores de seguros e às vítimas potenciais confiança numa indemnização integral, mesmo em caso de insolvência de uma seguradora automóvel transfronteiras.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Nos termos do artigo 4.º do TFUE, a intervenção da UE para completar o mercado interno deve ser apreciada à luz do princípio da subsidiariedade consignado no artigo 5.º, n.º 3, do TUE.

Neste contexto, recorda-se que 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 na proposta apenas podem ser adotadas ao nível da UE, visto que dizem respeito a seguradoras ativas a nível transnacional, a tomadores de seguro automóvel que se deslocam além-fronteiras e a fiscalização do seguro automóvel transfronteiras.

A indemnização das vítimas de acidentes de viação em caso de insolvência de uma seguradora transfronteiras é fundamental para o bom funcionamento do mercado único. Uma ação não coordenada, através de um conjunto heterogéneo de quadros e acordos voluntários entre serviços nacionais de seguros automóveis não pode garantir que as vítimas sejam devidamente indemnizadas, e que os riscos sejam partilhados equitativamente entre os Estados-Membros. Com os esforços descoordenados dos Estados-Membros, não será possível atingir condições equitativas em todos os Estados-Membros em termos de montantes mínimos de cobertura para assegurar uma igualdade de proteção mínima das vítimas de acidentes de viação na UE. Não é através de ação a nível nacional que se conseguirá dar resposta à circulação de veículos sem seguro no caso do tráfego transfronteiras. Além disso, apenas uma ação a nível da UE pode assegurar a proteção das vítimas em caso de acidentes que envolvam uma seguradora transfronteiras insolvente. Apenas a ação a nível da UE pode assegurar uma aplicação uniforme do âmbito da Diretiva. Por último, não é através de ação descoordenada que se conseguirá assegurar aos potenciais tomadores de seguros que se deslocam através das fronteiras a igualdade de tratamento das declarações de historial de sinistros por parte das seguradoras.

⁸ Ver nota de rodapé 6.

- **Proporcionalidade**

A proposta tem inteiramente em conta o princípio da proporcionalidade, nomeadamente que a ação da UE não deve exceder aquilo que é necessário para alcançar os objetivos dos Tratados. As opções estratégicas selecionadas foram cuidadosamente avaliadas e concebidas para encontrar um compromisso adequado entre o interesse público em jogo (em particular, a necessidade de reduzir a circulação de veículos sem seguro e de garantir um nível de igualdade mínimo de proteção das vítimas) e os custos potenciais para as autoridades públicas, as seguradoras e os tomadores de seguros, para garantir a relação custo-eficácia das medidas propostas.

- **Escolha do instrumento**

O artigo 114.º do TFUE permite a adoção de atos sob a forma de um regulamento ou de uma diretiva. Selecionou-se uma diretiva visto que o ato jurídico a que se referem as alterações propostas é também uma diretiva.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A fim de avaliar a eficácia e a eficiência do funcionamento da Diretiva, realizou-se uma avaliação, que incluiu uma consulta pública, que decorreu de 28 de julho a 20 de outubro de 2017⁹.

Os resultados da consulta pública demonstraram uma grande satisfação das partes interessadas com o funcionamento da maior parte dos elementos da Diretiva. Existiu 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 companhia de seguro automóvel, especialmente 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 companhia de seguro automóvel em questão, com uma primeira responsabilidade de garantir uma indemnização rápida a recair sobre o Estado-Membro de residência da vítima.

Não houve oposição, entre as partes interessadas, à harmonização dos montantes mínimos de cobertura do seguro automóvel para o nível mais elevado que já se aplica em 15 Estados-Membros. Algumas organizações de consumidores eram favoráveis a um nível diferenciado mais elevado de cobertura obrigatória para os veículos de maiores dimensões, como camiões e autocarros, mas o setor dos seguros e das empresas rodoviárias e de camionagem exprimiu a sua oposição, visto que considerar que tal não é justificado com elementos de prova. Além disso, implicaria um aumento do custo do seguro, que se repercutiria nos consumidores finais (tanto mais que um acidente que afete um autocarro com muitos passageiros também pode ser causado por um veículo mais pequeno).

No que diz respeito ao reconhecimento de declarações de historial de sinistros por uma nova seguradora, em particular num Estado-Membro novo, vários cidadãos individuais relataram as suas experiências negativas a este respeito, e apelaram a uma intervenção para garantir que os

⁹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2017-motor-insurance-consultation-document_en.pdf

cidadãos que se deslocam através das fronteiras não sejam tratados pelas seguradoras de forma diferente dos residentes de um Estado-Membro, no que se refere ao reconhecimento das suas declarações de historial de sinistros. O setor dos seguros opôs-se às obrigações vinculativas colocadas sobre as seguradoras a este respeito, por serem desproporcionadas.

No que diz respeito à circulação de veículos sem seguro, não houve oposição quanto à autorização da fiscalização não obstrutiva do seguro, utilizando a tecnologia de reconhecimento das placas de matrícula de veículos, que não requer a sua imobilização.

Além disso, verificou-se um amplo apoio no sentido de esclarecer o âmbito de aplicação da Diretiva à luz da nova jurisprudência do Tribunal. As partes interessadas do setor do desporto automóvel solicitaram uma isenção da Diretiva para este setor.

A proposta baseia-se também nos resultados de:

- uma consulta pública (de 30 de setembro de 2015 a 31 de janeiro de 2016) no âmbito do convite à apresentação de testemunhos sobre o quadro regulamentar da UE para os serviços financeiros, convidando à apresentação de reações e dados empíricos sobre os benefícios, os efeitos indesejáveis, a consistência e coerência da legislação financeira¹⁰, e a uma audição pública sobre o convite à apresentação de testemunhos, que teve lugar em 17 de maio de 2016¹¹;

- uma mesa redonda sobre a revisão da Diretiva, que teve lugar em 12 de julho de 2017 e incluiu grupos de partes interessadas, em especial seguradoras, organizações de consumidores, o Conselho dos Serviços e Autoridades dos Estados-Membros;

- trocas de pontos de vista com peritos das autoridades dos Estados-Membros (grupo de peritos do setor bancário, pagamentos e seguros);

- estatísticas e relatórios do Conselho dos Serviços de seguro automóvel (organismos de direito privado aos quais são confiadas determinadas tarefas pela Diretiva).

- **Avaliação de impacto**

Em consonância com a sua política de «Legislar melhor», a Comissão realizou uma avaliação de impacto das alternativas estratégicas¹². A avaliação de impacto é apoiada por um parecer positivo emitido pelo Comité de Controlo da Regulamentação em 9 de março de 2018¹³. Nas suas observações, o Comité sugeriu que a avaliação de impacto deveria esclarecer a amplitude da alteração legislativa prevista do âmbito de aplicação da Diretiva, e os motivos para não se avaliar na totalidade as suas implicações. Além disso, o Comité solicitou que se ligasse a avaliação de impacto à avaliação, e pediu para melhorar a justificação das medidas legislativas propostas. O Comité também solicitou que se explicasse melhor a razão pela qual a Diretiva é considerada «à prova do tempo», à luz dos novos desenvolvimentos tecnológicos, tais como os veículos autónomos e as bicicletas elétricas. A proposta está em conformidade com as conclusões da avaliação de impacto.

Em resposta às observações do Comité, a avaliação de impacto revista explica que, relativamente ao âmbito de aplicação da Diretiva, é preferível proceder à codificação, no

¹⁰ http://ec.europa.eu/finance/consultations/2015/financial-regulatory-framework-review/index_en.htm

¹¹ http://ec.europa.eu/finance/events/2016/0517-call-for-evidence/index_en.htm

¹² A ACRESCENTAR antes da publicação do documento.

¹³ A ACRESCENTAR antes da publicação do documento.

essencial, inserir a disposição-chave dos acórdãos consecutivos do Tribunal de Justiça da União Europeia sobre o âmbito de aplicação da Diretiva para garantir a clareza jurídica. Isto permitirá aos Estados-Membros aplicar as alterações decorrentes da jurisprudência de forma ordenada e transparente. Além disso, proporcionará uma maior segurança jurídica para as partes interessadas sobre o âmbito de aplicação da Diretiva, uma vez que as decisões do Tribunal poderão ser diretamente transpostas para a legislação nacional. A codificação facilita igualmente a aplicação do direito da União neste domínio, uma vez que será acompanhada de um exercício de transposição normalizado.

Além disso, no que respeita à futura evolução tecnológica, a avaliação de impacto explica que a obrigação da Diretiva de obter um seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel já é aplicável aos veículos autónomos e semiautónomos. A razão principal é a necessidade permanente de proteger e indemnizar as vítimas de acidentes que envolvam veículos autónomos que circulam na UE. Registaram-se alguns acidentes causados por veículos autónomos (e semiautónomos), o que demonstra a necessidade de proteger os cidadãos da UE em caso de acidente. Além disso, a avaliação de impacto explica que os novos tipos de veículos a motor, como as bicicletas elétricas, os segways e os ciclomotores elétricos, já são abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva. A utilização destes novos tipos de veículos automóveis elétricos no tráfego pode causar acidentes, cujas vítimas devem ser protegidas e indemnizadas rapidamente. No entanto, a atual diretiva concede aos Estados-Membros o poder de isentar esses veículos da obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil automóvel, caso o considerem necessário. Durante a consulta pública, várias associações representantes da indústria das bicicletas elétricas apelaram à exclusão desses veículos na própria Diretiva, alegando que a exigência de um seguro de responsabilidade civil poderá comprometer a utilização de bicicletas elétricas. Tal não é considerado necessário tendo em conta a faculdade de os Estados-Membros isentarem as bicicletas elétricas ou quaisquer outros novos veículos automóveis elétricos. Nesse caso, os fundos de garantia nacionais suportariam os custos de indemnização das vítimas de sinistros provocados por esses novos tipos de veículos, prevendo o mais alto nível de proteção das vítimas sem necessidade de qualquer ação suplementar a nível da UE.

A avaliação de impacto analisou várias opções estratégicas para cada um dos problemas identificados:

Visto que a Diretiva já existe, a opção de base foi, em todos os casos, não alterar a Diretiva. Para além do cenário de base, a avaliação de impacto analisou igualmente uma série de outras opções possíveis.

No que diz respeito à insolvência das seguradoras – uma questão que atualmente não é abordada na Diretiva – uma segunda opção consistiu em impor uma responsabilidade pela indemnização inicial das vítimas, mas sem responsabilidade final. Uma terceira opção foi prever 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. A avaliação de impacto concluiu que a terceira opção é a preferível, uma vez que não só iria assegurar uma rápida indemnização das vítimas, mas também proporcionaria às seguradoras, aos organismos de indemnização nacionais e aos tomadores de seguros automóveis mais certeza jurídica relativamente à resolução inicial e final dos sinistros, diminuindo a necessidade de ações judiciais.

Relativamente aos montantes mínimos de cobertura, para além do cenário de base, uma segunda opção consistiu em harmonizar os montantes de cobertura para o nível mínimo

obrigatório mais elevado atualmente aplicável nos Estados-Membros. Uma terceira opção considerada foi impor montantes de cobertura obrigatórios mais elevados para veículos de maiores dimensões, como camiões e autocarros. A avaliação de impacto concluiu que a segunda opção é a preferível, uma vez que garante a igualdade de proteção mínima das vítimas na UE, e não existem elementos suficientes para apoiar a terceira opção.

Relativamente ao historial de sinistros, para além do cenário de base, uma segunda opção consistiu em emitir uma recomendação aos Estados-Membros sobre o tratamento das declarações de historial de sinistros. Uma terceira opção foi apenas harmonizar o modelo de declarações de historial de sinistros, mas sem impor qualquer processamento obrigatório dessas declarações pelas seguradoras, para facilitar a autenticação antifraude. Uma quarta opção foi impor às seguradoras uma obrigação adicional de não discriminação no tratamento das declarações de historial de sinistros emitidas por seguradoras dos outros Estados-Membros, e uma obrigação de transparência sobre a utilização da declaração. A avaliação de impacto concluiu que esta última opção é a preferível, uma vez que não só iria facilitar a normalização das declarações de historial de sinistros, mas também asseguraria a igualdade de processamento das declarações de historial de sinistros entre tomadores de seguros nacionais e aqueles que se deslocam através das fronteiras.

No que diz respeito à circulação de veículos sem seguro, para além do cenário de base, uma segunda opção consistiu em autorizar a fiscalização não obstrutiva (atualmente proibida) numa base voluntária para os Estados-Membros. Uma terceira opção foi tornar obrigatória a fiscalização não obstrutiva do seguro na fronteira. Considerou-se que a terceira opção tem mais potencial para reduzir a circulação de veículos sem seguro, em comparação com a segunda opção. No entanto, a avaliação de impacto considerou que os custos associados à terceira opção poderiam ser superiores aos benefícios em muitos Estados-Membros, visto que os níveis de circulação de veículos sem seguro são díspares na UE. Por conseguinte, a avaliação de impacto concluiu que a segunda opção (fiscalização não obstrutiva voluntária) é a preferível.

No que respeita ao âmbito da Diretiva, um anexo à avaliação de impacto explica que a jurisprudência existente do TJE será codificada através de uma definição de «circulação de um veículo», tendo em conta que as partes interessadas não apresentaram provas de que o âmbito de aplicação, tal como definido na jurisprudência, gerará custos excessivos. Com efeito, alguns Estados-Membros já impõem uma obrigação de seguro automóvel de responsabilidade civil, em linha com a jurisprudência, sem prémios de seguro excessivamente elevados, incluindo para eventos do desporto automóvel.

A proposta não terá qualquer impacto ambiental significativo, uma vez que as alterações propostas não terão qualquer impacto no volume de tráfego.

Não se prevê que a proposta tenha um impacto social significativo, exceto os benefícios já descritos. As alterações propostas visam reduzir a circulação de veículos sem seguro, reduzindo potencialmente os prémios de seguro automóvel, e visam melhorar o nível de proteção das vítimas de acidentes de viação, beneficiando, potencialmente, todos os cidadãos da UE. A proposta evita o risco potencial de aumentos grandes dos prémios do seguro automóvel. Em especial, as medidas propostas sobre a cobertura mínima implicam apenas um alinhamento dos montantes mínimos de cobertura para assegurar a igualdade de proteção mínima nos Estados-Membros.

A proposta não implica qualquer impacto específico para as pequenas e médias empresas, exceto na sua capacidade de tomadoras do seguro automóvel regulares. As PME e as

microempresas serão afetadas, enquanto operadoras de veículos que exigirão um seguro. Nos Estados-Membros onde os montantes mínimos de cobertura serão revistos ligeiramente em alta, são possíveis aumentos pequenos nos prémios de seguro para os tomadores de seguros nesses Estados-Membros, inclusive para as PME e as microempresas.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, em especial o direito à proteção dos dados de carácter pessoal (artigo 8.º da Carta), o direito de propriedade (artigo 17.º da Carta) e o princípio da igualdade entre homens e mulheres (artigo 23.º da Carta). Contribui ainda para os objetivos do artigo 16.º da Carta, que prevê a liberdade de empresa, para os objetivos do artigo 38.º da Carta, que prevê um elevado nível de defesa dos consumidores e para os objetivos do artigo 45.º da Carta sobre liberdade de circulação e de permanência dos cidadãos.

PROGRAMA REFIT

A proposta é coerente com os objetivos de simplificação e de redução de custos. Relativamente à insolvência das seguradoras, haverá menos despesas de contencioso, pois a Diretiva estabelecerá claramente as funções relativamente ao pagamento inicial da vítima e a responsabilidade final pelo sinistro. Além disso, a redução do risco de circulação de veículos sem seguro através da fiscalização não obstrutiva poderá reduzir as ações de indemnização de sinistros instauradas aos organismos de indemnização e as contribuições para as seguradoras. Além do mais, uma maior normalização das declarações de historial de sinistros simplificaria a verificação da autenticidade das declarações de historial de sinistros apresentadas por seguradoras estrangeiras. Por último, a proposta não implica novas obrigações de prestação de informações para as autoridades públicas.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência no orçamento da UE.

A proposta poderá ter um impacto sobre os orçamentos nacionais dos Estados-Membros que optem pela fiscalização não obstrutiva do seguro na fronteira dos veículos com estacionamento habitual noutro Estado-Membro, o que exigiria a utilização de tecnologia de reconhecimento das placas de matrícula e a troca de informações com os outros Estados-Membros sobre a situação do seguro dos veículos.

Além disso, os Estados-Membros terão de nomear um organismo responsável pela indemnização das vítimas nos casos de insolvência transfronteiras das seguradoras, mas prevê-se que esta poderia ser uma tarefa adicional para um organismo já existente (ou um fundo de garantia de seguro geral, ou o fundo de garantia nacional para acidentes causados por veículos não segurados ou não identificados). Os custos serão financiados pelas contribuições das empresas de seguros.

5. OUTROS ELEMENTOS

• **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A Comissão acompanhará a implementação da política em cooperação com os Estados-Membros. Cinco anos após a data de transposição, a Comissão apresentará uma avaliação da presente diretiva. Essa avaliação apreciará a eficácia, a eficiência, a pertinência, a coerência e o valor acrescido da proposta, incluindo quaisquer impactos significativos para as empresas.

• **Documentos explicativos (para as diretivas)**

A fim de cumprir o objetivo da presente proposta e evitar possíveis lacunas e disparidades a nível da transposição para o direito nacional dos Estados-Membros, serão necessários documentos explicativos para apoiar a transposição e permitir uma verificação efetiva. Justifica-se por conseguinte a necessidade de os Estados-Membros fazerem acompanhar a notificação das respetivas medidas de transposição de documentos explicativos, por exemplo sob a forma de um quadro de correspondência.

• **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 1.º da proposta altera a Diretiva. As referências que se seguem referem-se aos artigos alterados ou aos artigos novos da Diretiva, salvo especificação em contrário.

No artigo 1.º, é introduzida a definição de «circulação de um veículo» de modo a incluir os acórdãos do Tribunal de Justiça da União Europeia relativos ao processo Vnuk C-162/13, de 14 de setembro de 2014, ao processo C-514/16 Rodrigues de Andrade, de 28 de novembro de 2017, e ao processo C-334/16 Torreiro, de 20 de dezembro de 2017. O Tribunal de Justiça esclareceu, na sua jurisprudência, que os veículos automóveis se destinam normalmente a servir de meio de transporte, independentemente das suas características. Além disso, o Tribunal esclareceu que a utilização desses veículos abrange qualquer utilização de um veículo consonante com a sua função habitual de meio de transporte, independentemente do terreno em que o veículo automóvel seja utilizado e quer se encontre estacionado ou em movimento.

No que diz respeito à circulação de veículos sem seguro, o artigo 4.º é alterado para autorizar os Estados-Membros a efetuar uma verificação do seguro dos veículos com estacionamento habitual no território de outro Estado-Membro e dos veículos com estacionamento habitual no território de outro Estado-Membro que entram no seu território em proveniência do território de outro Estado-Membro, mas apenas na condição de essa verificação não ser discriminatória, ser necessária e proporcionada, fazer parte de um sistema geral de verificação no território nacional e não exigir a paragem física do veículo. Essa verificação deve realizar-se em conformidade com o Regulamento n.º 2016/679 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

A fim de assegurar um nível igual de proteção mínima das vítimas de acidentes com veículos automóveis a nível da UE:

- o artigo 9.º, n.º 1, é alterado para harmonizar os montantes mínimos de cobertura obrigatórios das vítimas na UE, sem prejuízo de garantias superiores que os Estados-Membros possam estabelecer;

- o artigo 9.º, n.º 2, é alterado para conferir à Comissão poderes para adotar atos delegados a fim de atualizar em função da inflação, de cinco em cinco anos, os montantes mínimos de cobertura harmonizados das vítimas.

A fim de assegurar a proteção das vítimas em caso de insolvência ou de liquidação ou não colaboração de uma seguradora, um novo artigo 10.º-A prevê, nomeadamente, que:

- cada Estado-Membro deve criar ou designar um organismo que tenha por missão indemnizar os danos materiais ou os danos pessoais causados por um veículo segurado por uma empresa que é objeto de um processo de falência ou de liquidação, ou caso essa seguradora não tenha dado uma resposta fundamentada no prazo de três meses a partir da data em que a pessoa lesada apresentou um pedido de indemnização;

- as pessoas lesadas devem ser indemnizadas pelo organismo do Estado-Membro da sua residência;

- esse organismo tem o direito de exigir o reembolso dessa indemnização junto do organismo do Estado-Membro onde a empresa de seguros que emitiu a apólice está estabelecida (este último organismo deve assumir a responsabilidade final);

- no que diz respeito ao reembolso, a Comissão terá poderes para adotar atos delegados a fim de definir as funções e as obrigações processuais dos organismos criados ou autorizados nos termos do artigo 10.º-A.

No que diz respeito às declarações de historial de sinistros, o artigo 16.º é alterado a fim de:

- harmonizar as declarações relativas aos pedidos de indemnização bem-sucedidos que envolvam responsabilidade civil contra o tomador do seguro nos últimos cinco anos. Essas declarações têm por base um modelo normalizado, que a Comissão Europeia adotará por ato de execução;

- assegurar o tratamento não discriminatório do historial de sinistros pelas empresas de seguros, independentemente da nacionalidade ou do anterior Estado-Membro de residência de um cidadão.

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁴,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- 1) O seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (seguro automóvel) assume especial importância para os cidadãos europeus na qualidade de tomadores de seguros ou potenciais vítimas de um acidente. Constitui igualmente uma questão importante para as empresas de seguros, uma vez que representa uma parte importante do seguro não-vida na União. O seguro automóvel tem igualmente repercussões sobre a livre circulação das pessoas, bens e veículos. Assim sendo, reforçar e consolidar o mercado interno do seguro automóvel na União deverá constituir um objetivo importante de intervenção no domínio dos serviços financeiros.
- 2) A Comissão procedeu a uma avaliação do funcionamento da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵, nomeadamente da sua eficácia, eficiência e coerência com as outras políticas da União. A conclusão da avaliação foi que a Diretiva 2009/103/CE funciona bem, em geral, e não requer alterações na maior parte

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ 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 (JO L 263 de 7.10.2009, p. 11).

dos seus aspetos. Todavia, identificaram-se quatro áreas em que conviria introduzir algumas alterações pontuais: a indemnização das vítimas de acidentes em caso de insolvência de uma empresa de seguros, os montantes mínimos de cobertura obrigatórios do seguro, a fiscalização do seguro de veículos pelos Estados-Membros e a utilização de declarações de historial de sinistros dos tomadores de seguros por uma nova seguradora.

- 3) Além disso, em decisões recentes do Tribunal de Justiça da União Europeia, nomeadamente, os acórdãos Vnuk¹⁶, Rodrigues de Andrade¹⁷ e Torreiro¹⁸, o Tribunal clarificou o significado do conceito de «circulação de um veículo». Em especial, o Tribunal de Justiça da União Europeia esclareceu que os veículos automóveis se destinam habitualmente a servir de meio de transporte, independentemente das características do veículo, e esclareceu que a circulação desses veículos abrange qualquer utilização de um veículo consistente com a sua função habitual como meio de transporte, independentemente do terreno em que o veículo automóvel seja utilizado e quer se encontre estacionado ou em movimento. Por motivos de segurança jurídica, convém repercutir essa jurisprudência na Diretiva 2009/103/CE através da introdução da definição do conceito de «circulação de um veículo».
- 4) Atualmente, os Estados-Membros devem abster-se de proceder à fiscalização na fronteira do seguro de veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território de outro Estado-Membro, e de veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território de países terceiros e entrem no seu território em proveniência do território de outro Estado-Membro. Novos desenvolvimentos tecnológicos permitem a fiscalização dos seguros na fronteira sem a paragem dos veículos, ou seja, sem interferir com a livre circulação de veículos e pessoas. Convém, por conseguinte, autorizar esses controlos do seguro dos veículos, mas apenas na condição de estes serem não discriminatórios, serem necessários e proporcionados, fazerem parte de um sistema geral de controlos no território nacional e não exigirem a paragem do veículo.
- 5) Os Estados-Membros que optarem por criar um sistema que processa dados pessoais que possam posteriormente ser partilhados com outros Estados-Membros, como os dados obtidos através da tecnologia de reconhecimento das placas de matrícula, necessitam de legislar para permitir o tratamento de dados pessoais para efeitos do combate à circulação de veículos não segurados, prevendo simultaneamente medidas adequadas para proteger os direitos, as liberdades e os interesses legítimos dos titulares desses dados. O disposto no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹ aplica-se ao tratamento de dados pessoais para efeitos do combate à circulação de veículos sem seguro. A legislação dos Estados-Membros deve, nomeadamente, especificar o objetivo exato, referir-se à base jurídica pertinente, satisfazer os requisitos de segurança aplicáveis e respeitar os princípios da necessidade, proporcionalidade e limitação à finalidade, e fixar um período proporcionado para a conservação dos dados. Além disso, os princípios da proteção de

¹⁶ Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de dezembro de 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146

¹⁷ Acórdão do Tribunal de Justiça de 28 de novembro de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

¹⁸ Acórdão do Tribunal de Justiça de 20 de dezembro de 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁹ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

dados pessoais desde a conceção e da proteção de dados por defeito deverão ser aplicados a todos os sistemas de tratamento de dados desenvolvidos e utilizados no quadro da legislação dos Estados-Membros.

- 6) A Diretiva 2009/103/CE estabelece atualmente datas de referência diferentes para o recálculo periódico dos montantes mínimos de cobertura nos diferentes Estados-Membros, o que dá origem a montantes mínimos de cobertura divergentes entre os Estados-Membros. A fim de assegurar a igualdade da proteção mínima das pessoas lesadas em toda a União, esses montantes mínimos devem ser harmonizados e deve ser introduzida uma cláusula de revisão uniforme, utilizando como referência o índice harmonizado de preços no consumidor, tal como publicado pelo Eurostat, bem como regras processuais para reger essa revisão e definir um calendário uniforme.
- 7) Uma proteção eficaz e eficiente das vítimas de acidentes de viação exige que estas vítimas sejam sempre indemnizadas pelos seus danos pessoais ou danos materiais, independentemente de a empresa de seguros da pessoa responsável ser solvente ou não. Os Estados-Membros devem, pois, criar ou designar um organismo que preste a indemnização inicial às pessoas lesadas que tenham residência habitual no seu território, e que tenha o direito de exigir essa indemnização junto do organismo criado ou designado para o mesmo efeito no Estado-Membro de estabelecimento da empresa de seguros que emitiu a apólice do veículo da pessoa responsável. Todavia, a fim de evitar a apresentação de pedidos de indemnização paralelos, as vítimas de acidentes de viação não devem ser autorizadas a apresentar um pedido de indemnização junto desse organismo se já tiverem apresentado o seu pedido de indemnização ou intentado uma ação judicial contra a empresa de seguros em causa, e esse pedido estiver ainda a ser analisado ou essa ação estiver ainda pendente.
- 8) Os históricos de sinistros anteriores dos tomadores de seguro que pretendam celebrar novos contratos de seguros com empresas de seguros devem ser facilmente autenticados para facilitar o reconhecimento desse historial de sinistros ao celebrar-se um novo contrato de seguro. Para simplificar a verificação e autenticação das declarações de historial de sinistros, é importante que o conteúdo e o formato da declaração desses históricos de sinistros sejam os mesmos em todos os Estados-Membros. Além disso, as seguradoras que têm em conta as declarações de historial de sinistros na determinação dos prémios de seguro automóvel não devem discriminar o tomador do seguro em função da sua nacionalidade ou exclusivamente em função do seu anterior Estado-Membro de residência. A fim de permitir aos Estados-Membros verificar de que forma as empresas de seguros tratam as declarações de historial de sinistros, estas empresas devem publicar as suas políticas no que respeita à sua utilização do historial de sinistros no cálculo dos prémios.
- 9) A fim de assegurar condições uniformes de aplicação da presente diretiva, devem ser conferidas competências de execução à Comissão, no que diz respeito ao conteúdo e à forma das declarações de historial de sinistros. Estas competências de execução deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰.

²⁰ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- 10) A fim de assegurar que os montantes mínimos são consonantes com a evolução da realidade económica (e não são erodidos com o passar do tempo), deve ser delegado na Comissão o poder para adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito à adaptação desses montantes mínimos de cobertura do seguro automóvel de responsabilidade civil, de modo a refletir a evolução da realidade económica, bem como *para definir as funções e as obrigações processuais dos organismos criados para pagar as indemnizações, ou incumbidos de pagar as indemnizações nos termos do artigo 10.º-A, no que diz respeito ao reembolso*. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na elaboração dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.
- 11) Como parte da avaliação do funcionamento da Diretiva, a Comissão Europeia deve supervisionar a sua aplicação, tendo em conta o número de vítimas, o montante dos sinistros pendentes devido a atrasos nos pagamentos na sequência de processos de insolvência transfronteiras, o nível dos montantes mínimos de cobertura nos Estados-Membros, o montante dos sinistros devidos à circulação de veículos não segurados relacionados tráfego transfronteiras e o número de queixas relativas a declarações de historial de sinistros.
- 12) Visto que os objetivos da presente diretiva, nomeadamente assegurar a igualdade de proteção mínima das vítimas de acidentes de viação na União e assegurar a proteção das vítimas em caso de insolvência das empresas de seguros, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, em virtude dos seus efeitos, ser mais bem conseguidos ao nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade previsto no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- 13) Em conformidade com a Declaração política conjunta de 28 de setembro de 2011 dos Estados-Membros e da Comissão sobre documentos explicativos²¹, os Estados-Membros comprometeram-se a acompanhar, em casos justificados, a notificação das suas medidas de transposição com um ou mais documentos que explicam a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes de instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.
- 14) A Diretiva 2009/103/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

²¹ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva 2009/103/CE é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 1.º, é aditado o n.º 1-A, com a seguinte redação:

«1-A. «Utilização de um veículo» designa qualquer utilização desse veículo, que se destine habitualmente a servir de meio de transporte, que esteja em conformidade com a função habitual desse veículo, independentemente das características do veículo e independentemente do terreno em que o veículo automóvel seja utilizado, e quer se encontre estacionado ou em movimento.»;

2) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Fiscalização do seguro

1. Os Estados-Membros abstêm-se de proceder à fiscalização do seguro de responsabilidade civil de veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território de outro Estado-Membro e de veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território de países terceiros e entrem no seu território a partir do território de outro Estado-Membro.

Todavia, podem proceder a essa fiscalização do seguro, desde que essa fiscalização seja não-discriminatória, necessária e proporcionada tendo em conta o fim prosseguido, e

- a) Seja realizada no âmbito de um controlo que não tenha como objetivo exclusivo a verificação do seguro; ou
- b) Faça parte de um sistema geral de fiscalização no território nacional e não exija a imobilização do veículo.

2. Com base na legislação do Estado-Membro à qual está sujeito o responsável pela fiscalização, os dados pessoais podem ser processados quando necessário para efeitos de combate à condução de veículos não segurados circulando em Estados-Membros diferentes daquele onde têm o seu estacionamento habitual, tal como previsto no artigo 1.º. Esta lei deve estar em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679* e deve igualmente prever medidas adequadas para proteger os direitos, as liberdades e os interesses legítimos do titular dos dados.

* Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).»;

3) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«1. Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-Membros, cada Estado-Membro deve exigir que o seguro referido no artigo 3.º seja obrigatório no que se refere aos seguintes montantes mínimos:

- a) Relativamente a danos pessoais: 6 070 000 EUR por sinistro, independentemente do número de vítimas, ou 1 220 000 EUR por vítima;
- b) Relativamente a danos materiais, 1 220 000 EUR por sinistro, independentemente do número de vítimas.

Para os Estados-Membros que não adotaram o euro, os montantes mínimos serão convertidos para a respetiva moeda nacional através da aplicação da taxa de câmbio em [*Serviço das Publicações — inserir a data correspondente à data de entrada em vigor da presente diretiva*] publicada no Jornal Oficial da União Europeia.

2. De cinco em cinco anos, a contar de [data de entrada em vigor da presente diretiva], a Comissão deve rever os montantes a que se refere o n.º 1, em consonância com o índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) estabelecido nos termos do Regulamento (UE) 2016/792 do Parlamento Europeu e do Conselho **.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 28.º-B no que diz respeito à adaptação destes montantes em função do IHPC no prazo de seis meses após o termo de cada período de cinco anos.

Para os Estados-Membros que não adotaram o euro, os montantes serão convertidos para a respetiva moeda nacional através da aplicação da taxa de câmbio à data do cálculo dos novos montantes mínimos, publicada no Jornal Oficial da União Europeia.»

** Regulamento (UE) 2016/792 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo aos índices harmonizados de preços no consumidor e ao índice de preços da habitação, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2494/95 do Conselho (JO L 135 de 24.5.2016, p. 11).

4) É aditado o artigo 10.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 10.º-A

Proteção das pessoas lesadas em caso de insolvência ou de não cooperação de uma empresa de seguros

1. Os Estados-Membros devem criar ou autorizar um organismo para indemnizar as partes lesadas que tenham residência habitual no seu território, pelo menos até aos limites da obrigação de seguro a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, por danos pessoais ou danos materiais causados por um veículo segurado por uma empresa de seguros em qualquer das seguintes situações:

- a) A empresa de seguros está sujeita a um processo de falência;
- b) A empresa de seguros está sujeita a um processo de liquidação como previsto no artigo 268.º, alínea d), da Diretiva 2009/138/CE do Parlamento Europeu e do Conselho***;
- c) A empresa de seguros ou o seu representante para sinistros não apresentou uma resposta fundamentada aos argumentos do pedido de indemnização no prazo de três meses a contar da data em que a pessoa lesada apresentou o seu pedido a essa empresa de seguros.

2. As pessoas lesadas não poderão apresentar um pedido de indemnização ao organismo a que se refere o n.º 1 se tiverem apresentado um pedido de indemnização diretamente a, ou intentado uma ação judicial diretamente contra, a empresa de seguros, e esse pedido de indemnização ou ação judicial ainda estiver pendente.

3. O organismo a que se refere o n.º 1 deve dar uma resposta fundamentada ao pedido de indemnização no prazo de dois meses a contar da data em que a pessoa lesada o apresentou.

4. Caso a pessoa lesada resida num Estado-Membro que não o Estado-Membro em que está estabelecida a empresa de seguros referida no n.º 1, o organismo a que se refere o n.º 1 que tenha indemnizado a pessoa lesada no seu Estado-Membro de residência terá o direito a exigir, ao organismo a que se refere o n.º 1 no Estado-Membro em que está estabelecida a empresa de seguros que emitiu a apólice da pessoa responsável, o reembolso do montante pago a título de indemnização.

5. Os n.ºs 1 a 4 não prejudicam:

- a) O direito de os Estados-Membros considerarem a indemnização paga pelo organismo a que se refere o n.º 1 como subsidiária ou não;
- b) O direito de os Estados-Membros preverem a regularização de sinistros relativamente ao mesmo acidente entre:
 - i) o organismo a que se refere o n.º 1;
 - ii) a pessoa ou pessoas responsáveis pelo acidente;
 - iii) outras empresas de seguros ou organismos de segurança social obrigados a indemnizar a pessoa lesada.

6. Os Estados-Membros não devem permitir que o organismo a que se refere o n.º 1 subordine o pagamento da indemnização a requisitos diferentes dos estabelecidos na presente diretiva, nomeadamente a exigência de a pessoa lesada provar que a pessoa responsável não pode pagar ou se recusa a fazê-lo.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 28.º-B, a fim de definir as funções e obrigações

processuais dos organismos criados ou autorizados nos termos do artigo 10.º-A no que diz respeito ao reembolso.»

*** Diretiva 2009/138/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, relativa ao acesso à atividade de seguros e resseguros e ao seu exercício (Solvência II) (JO L 335 de 17.12.2009, p. 1).»;

5) O artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

a) No final do segundo parágrafo, é aditado o seguinte período:

«Devem fazê-lo utilizando o formulário de declaração de historial de sinistros»;

b) São aditados os seguintes parágrafos:

«Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas de seguros ou os organismos a que se refere o segundo parágrafo, quando têm em conta as declarações de historial de sinistros emitidas por outras empresas de seguros ou outros organismos referidos no segundo parágrafo, não tratam de forma discriminatória os tomadores de seguros nem majoram os seus prémios em virtude da sua nacionalidade ou apenas com base no seu anterior Estado-Membro de residência.

Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas de seguros publicam as suas políticas no que respeita à utilização que fazem das declarações de historial de sinistros para o cálculo dos prémios.

A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução, nos termos do artigo 28.º-A, n.º 2, para especificar o conteúdo e a forma da declaração de historial de sinistros referida no segundo parágrafo. Essa declaração deve conter informações sobre os seguintes elementos:

- a) A identidade da empresa de seguros que emite a declaração de historial de sinistros;
- b) A identidade do tomador do seguro;
- c) O veículo segurado;
- d) O período de cobertura do veículo segurado;
- e) O número e o valor dos sinistros que envolvam responsabilidade civil declarados durante o período abrangido pela declaração de historial de sinistros.»

6) São inseridos os artigos 28.º-A, 28.º-B e 28.º-C, com a seguinte redação:

«Artigo 28.º-A

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Europeu dos Seguros e Pensões Complementares de Reforma, criado pela Decisão 2004/9/CE da Comissão ****. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho*****.

2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

«Artigo 28.º-B

Exercício de poderes delegados

1. É conferido à Comissão o poder de adotar atos delegados, nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados, referido no artigo 9.º, n.º 2, e no artigo 10.º-A, n.º 7, é conferido à Comissão por tempo indeterminado, a partir da data a que se refere o artigo 30.º.

3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º, n.º 2, e no artigo 10.º-A, n.º 7, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes nela especificada. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia, ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão deve notificá-lo simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 9.º, n.º 2, e no artigo 10.º-A, n.º 7, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da respetiva notificação a estas duas instituições, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não irão formular objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 28.º-C

Avaliação

Deve ser realizada uma avaliação da presente diretiva o mais tardar sete anos após a data da sua transposição. A Comissão comunicará as conclusões dessa avaliação, acompanhadas das suas observações, ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social.

**** Decisão 2004/9/CE da Comissão, de 5 de novembro de 2003, que institui o Comité Europeu dos Seguros e Pensões Complementares de Reforma (JO L 3 de 7.1.2004, p. 34).

***** Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).».

Artigo 2.º

Transposição

Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [SP: inserir a data correspondente a 12 meses após a data de entrada em vigor], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar as referidas disposições a partir de [SP: inserir a data correspondente a 12 meses após a data de entrada em vigor].

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Cabe aos Estados-Membros estabelecer o modo como é feita tal referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente