

Projeto de Lei n.º 684/XV/1 (PCP)

Devolução de verbas do Fundo de Garantia Automóvel (FGA) a fim de reduzir o preço dos prémios de seguro automóvel [segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto]

Data de admissão: 24 de março de 2023

Comissão de Orçamento e Finanças (5.ª)

ÍNDICE

- I. A INICIATIVA
- II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS
- III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL
- IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL
- V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR
- VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS
- VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

Elaborada por: Filipa Paixão e Rui Brito (DILP), Luís Martins (DAPLEN), João Carlos Sanches (BIB), Gonçalo Sousa Pereira e Joana Coutinho (DAC)

Data: 28.04.2023

I. A INICIATIVA

Segundo os proponentes, em resultado de uma taxa cobrada aos clientes dos seguros obrigatórios do ramo automóvel, o Fundo de Garantia Automóvel (FGA) tem vindo a registar sucessivos superávits, tendo acumulado valores significativos.

Alegam, que em sede de audição parlamentar ocorrida na Comissão de Orçamento e Finanças, a 15 de fevereiro de 2023, a Presidente da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), terá concordado «que é possível, segundo os dados estudados, proceder a uma devolução parcial desse valor, desde que assegure a viabilidade financeira do Fundo, cabendo essa decisão ao Governo ou à Assembleia da República».

Face ao exposto, pela presente iniciativa, visam «a devolução parcial e ao longo do tempo de parte deste valor, começando em 2024 com uma redução de 50% das taxas que financiam o FGA e que são repercutidas nos prémios de seguros, alterando as taxas previstas nos números 2 e 3 do art.º 58.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, que definem as percentagens que financiam o FGA».

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A presente iniciativa é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), ao abrigo e nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º e do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)¹ (Constituição) e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei.

¹ As ligações para a Constituição e para o Regimento são feitas para o portal oficial da Assembleia da República.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo, assim, os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Observa, igualmente, os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa. Do disposto na presente iniciativa, designadamente no artigo 2.º do articulado, poderá resultar, eventualmente, uma diminuição da receita prevista no Orçamento do Estado. No entanto, e caso a iniciativa seja aprovada, o artigo 4.º do articulado prevê que a futura lei entre em vigor apenas em 1 de janeiro de 2024, parecendo assim mostrar-se acautelado o limite à apresentação de iniciativas previsto contitucional e regimentalmente, embora a única fórmula segura seja, de facto, fazer coincidir a entrada em vigor com a entrada em vigor do Orçamento do Estado subsequente.

O projeto de lei deu entrada em 23 de março de 2023, acompanhado da [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Por despacho do Presidente da Assembleia da República foi admitido a 24 de março, baixando à Comissão de Orçamento e Finanças para apreciação e emissão de parecer no mesmo dia. Foi anunciado em reunião do Plenário de 29 de março.

O título e o texto da iniciativa foram substituídos a pedido do autor em 20 de abril de 2023, com o objetivo apenas de corrigir o número de ordem de alteração ao decreto-lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, sendo esta a segunda alteração e não a primeira, como referido no texto inicial.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa legislativa que «Devolução de verbas do Fundo de Garantia Automóvel (FGA) a fim de reduzir o preço dos prémiosde seguro automóvel (Segunda alteração ao Decreto-lei n.º 291/2007, de 21 de agosto)», traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º

da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), conhecida como lei formulário.

Indica, no seu artigo 1.º, o número de ordem de alteração, cumprindo assim o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, que refere que «Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas.».

Em caso de aprovação, esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República*, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, entrando em vigor «no dia 1 de janeiro de 2024», conforme previsto no artigo 4.º do articulado e no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em análise não nos suscita outras questões no âmbito da lei formulário.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

O [Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto](#)², aprovou o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

O n.º 1 do [artigo 4.º](#) do diploma obriga a que todas as pessoas que possam ser civilmente responsáveis pela reparação de danos corporais ou materiais causados a terceiros por um veículo terrestre a motor com estacionamento habitual em Portugal, para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques para que esses veículos possam circular, se encontrem cobertas por um seguro que garanta tal responsabilidade.

² Texto consolidado retirado do sítio da Internet do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 06/04/2023.

A responsabilidade civil vem regulada no [Código Civil](#) (CC), estabelecendo o seu n.º 1 do [artigo 483.º](#) o princípio geral de que «aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação». Acrescenta-se no n.º 2 que «só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei».

Em concreto, o [artigo 503.º](#) do CC incide sobre a responsabilidade civil resultante de acidentes causados por veículos, determinando que «aquele que tiver a direção efetiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação».

Estabelece-se ainda no [artigo 562.º](#) do CC que «quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstituir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação», sendo que para tal se exige a existência de um nexo de causalidade, ou seja, «a obrigação de indemnização só existe em relação aos danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não fosse a lesão» ([artigo 563.º](#)).

Por fim, refira-se ainda que, no que se refere ao cálculo da indemnização, esta inclui, «não só o prejuízo causado, como os benefícios que o lesado deixou de obter em consequência da lesão» (n.º 1 do [artigo 564.º](#)), podendo ainda incluir «danos futuros, desde que sejam previsíveis» (n.º 2 do [artigo 564.º](#)).

Regressando ao Decreto-Lei n.º 291/2007, de acordo com o n.º 1 do [artigo 6.º](#), são sujeitos da obrigação de segurar, sem prejuízo de outras situações específicas previstas na lei, o proprietário do veículo, ou, no caso de usufruto, venda com reserva de propriedade e regime de locação financeira, respetivamente, o usufrutuário, o adquirente ou o locatário.

Determina o n.º 1 do [artigo 15.º](#) que «o contrato garante a responsabilidade civil do tomador do seguro, dos sujeitos da obrigação de segurar previstos no artigo 4.º e dos legítimos detentores e condutores do veículo», garantindo ainda, nas condições previstas no diploma, «a satisfação das indemnizações devidas pelos autores de furto, roubo, furto de uso do veículo ou de acidentes de viação dolosamente provocados» (n.º 2).

Prevê o n.º 1 do [artigo 16.º](#) que os termos da contratação do seguro obrigatório pelas empresas de seguros legalmente autorizadas a explorar o ramo «Responsabilidade civil de veículos terrestres a motor», devem respeitar o que se prevê neste diploma, bem como as condições contratuais estabelecidas pelo Instituto de Seguros de Portugal.

Nos termos do [artigo 43.º](#), «salvo acordo em contrário, a empresa de seguros responsável deve proceder ao pagamento ao lesado da indemnização decorrente do sinistro no prazo de oito dias úteis a contar da data da assunção da responsabilidade (...)» (n.º 1). Acrescenta-se no n.º 3 que a empresa de seguros, nos casos em não proceda ao pagamento da indemnização devida no prazo suprarreferido, fica obrigada a pagar ao lesado, juros de mora, no dobro da taxa legal, sobre o montante devido e não pago, desde a data em que tal quantia deveria ter sido paga, até à data em que esse pagamento venha a concretizar-se.

O [artigo 47.º](#) incide sobre o [Fundo de Garantia Automóvel](#)³.

O Fundo de Garantia Automóvel (FGA) é um fundo público autónomo, gerido pela [Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões](#)⁴, destinado a satisfazer indemnizações devidas em consequência de acidente de viação. O FGA responde por danos materiais e/ou corporais quando o responsável não beneficie de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, de acordo com o n.º 1 do referido artigo 47.º.

De acordo com Francisco Rodrigues Rocha, «a ideia que preside à criação de fundos de garantia automóvel é a de garantir, o mais possível, aos lesados de acidentes de viação que obtenham uma indemnização, mesmo em casos marginais em que a solução do seguro automóvel não «funcione». Isto pode acontecer sobretudo perante responsável civil desconhecido, conhecido mas não coberto por seguro ou dele isento em razão da natureza do veículo, e segurador insolvente. Consegue-se, assim, uma socialização dos danos, financiada pelo universo de tomadores de seguro automóvel».⁵

³ Portal oficial.

⁴ Portal oficial.

⁵ ROCHA, Francisco Rodrigues, Criação do Fundo de Garantia Automóvel e evolução do quadro Jurídico, in **40 Anos Fundo de Garantia Automóvel**. Lisboa: Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, 2021. [Consult. 6 abril 2023]. P. 63. Disponível em https://www.asf.com.pt/NR/rdonlyres/CCD9CE3D-E70F-4E66-85F6-3BF3B8581160/0/FGA40Anos_LC_web.pdf

O FGA tem, ao abrigo do n.º 2 do artigo 47.º, «autonomia administrativa e financeira», sendo que cabe aos órgãos do Instituto de Seguros de Portugal assegurarem a sua gestão.

As indemnizações cujo pagamento deve ser assegurado pelo FGA são aquelas que decorram de «acidentes rodoviários ocorridos em Portugal e originados: a) Por veículo cujo responsável pela circulação está sujeito ao seguro obrigatório e, seja com estacionamento habitual em Portugal, seja matriculados em países que não tenham serviço nacional de seguros, ou cujo serviço não tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros; b) Por veículo cujo responsável pela circulação está sujeito ao seguro obrigatório sem chapa de matrícula ou com uma chapa de matrícula que não corresponde ou deixou de corresponder ao veículo, independentemente desta ser a portuguesa; c) Por veículo cujo responsável pela circulação está isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ainda que com estacionamento habitual no estrangeiro» (n.º 1 do [artigo 48.º](#)).

Por seu lado, no que se refere ao âmbito material, a garantia prestada pelo FGA abrange tanto danos corporais como danos materiais, nas condições definidas no [artigo 49.º](#), e até ao valor do capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

De referir é ainda a sub-rogação que ocorre quando é satisfeita a indemnização, passando o FGA a ser o titular dos direitos do lesado, tendo ainda direito aos juros de mora legal e ao reembolso das despesas que tiver despendido com a instrução e regularização dos processos de sinistro e de reembolso (n.º 1 do [artigo 54.º](#)).

No n.º 1 do [artigo 58.º](#) elencam-se as receitas do FGA, a saber:

- 1º. «A contribuição resultante da aplicação de uma percentagem sobre o montante total dos prémios comerciais da cobertura obrigatória do seguro de responsabilidade civil automóvel processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações» [alínea a)]. De acordo com o n.º 2 da norma, «esta percentagem é fixada em 2,5 % ao ano, podendo, quando se revelar necessário, ser alterada por portaria do Ministro de Estado e das Finanças, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal»;
- 2º. «A contribuição resultante da aplicação de uma percentagem sobre o montante total dos prémios comerciais de todos os contratos de «Seguro automóvel» processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações, destinada à

- prevenção rodoviária». [alínea b)]. Conforme n.º 3 da norma, esta percentagem «é fixada em 0,21 % ao ano, podendo, quando se revelar necessário, ser alterada por despacho conjunto dos Ministros de Estado e das Finanças e da Administração Interna, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal»;
- 3.º. «O resultado dos reembolsos efetuados para o Fundo ao abrigo da sub-rogação nos direitos do lesado e dos acordos celebrados com entidades congéneres previstos na presente lei» [alínea c)];
- 4.º. «As taxas de gestão cobradas aos organismos de indemnização dos demais Estados membros aquando da perceção dos reembolsos previstos no título ii» [alínea d)];
- 5.º. «A remuneração de aplicações financeiras, bem como os rendimentos dos imóveis da propriedade do Fundo» [alínea e)];
- 6.º. «As doações, heranças ou legados» [alínea f)];
- 7.º. «Os valores recebidos decorrentes de contratos de resseguro celebrados ao abrigo do n.º 5 do artigo 47.º» [alínea g)]; e
- 8.º. «Quaisquer outras receitas que lhe venham a ser atribuídas» [alínea h)].

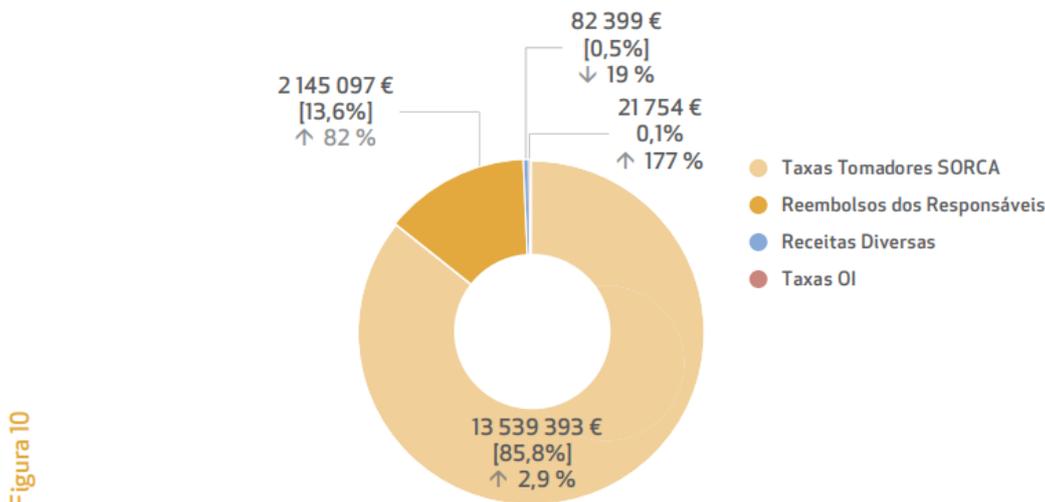
Impõe o n.º 4 do artigo 58.º que as empresas de seguros cubram as contribuições referidas nos pontos 1.º e 2.º supra «conjuntamente com o prémio de seguro, sendo responsáveis por essas cobranças perante o Fundo e devendo as mesmas, bem como as respetivas bases de incidência, ser mencionadas especificamente no recibo emitido pela empresa de seguros».

De acordo com o [Relatório de Estatística do Fundo de Garantia Automóvel](#) referente ao 1.º Semestre de 2022, último disponível no respetivo portal, «a principal fonte de receita do FGA proveio das taxas cobradas aos tomadores SORCA⁶, no montante de 13,5 milhões de euros (85,8%), tendo inclusive registado um acréscimo de 2,9% relativamente a 2021⁷», conforme gráfico infra:

⁶ Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

⁷ Página 27.

Receitas



Fonte: Relatório de Estatística do Fundo de Garantia Automóvel

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ Âmbito da União Europeia

A [Política dos transportes](#) é uma das políticas comuns da União Europeia (UE) há mais de 30 anos. De acordo com o disposto no artigo 91.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#) (TFUE), os objetivos dos Tratados são prosseguidos no âmbito de uma política comum dos transportes, visando, nomeadamente, a criação de um [espaço de segurança rodoviária](#), cujo objetivo é melhorar a segurança rodoviária e contribuir para uma mobilidade sustentável.

No que concerne à matéria de seguros automóveis, destaca-se a [Directiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho](#)⁸, na qual prevê que os subscritores de apólices

⁸ A Directiva 2009/103/CE revogou a [Directiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho](#), de 11 de Maio de 2005, que altera as Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Directiva 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

de seguro obrigatório de veículos automóveis estão cobertos pelo seguro em todos os países da UE.

Concretamente, esta Directiva requer que todos os veículos automóveis na UE estejam cobertos por um seguro de responsabilidade civil perante terceiros⁹ obrigatório, suprime a verificação do seguro nos controlos nas fronteiras a fim de facilitar as viagens internacionais dentro da UE, prescreve a cobertura mínima do seguro de responsabilidade civil perante terceiros nos países da UE e especifica as pessoas isentas e as autoridades responsáveis pela indemnização.

Contudo, a Directiva não regula questões de responsabilidade civil e o cálculo das indemnizações, sendo são decididas por cada país da UE bem como não prevê a cobertura opcional ou chamada cobertura abrangente (para danos físicos do condutor, danos materiais aos veículos, roubo de veículos, etc.).

Em maio de 2018, a [Comissão Europeia apresentou uma proposta de alteração à directiva sobre o seguro automóvel](#). De acordo com as regras revistas, uma vez adoptadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, as vítimas de acidentes automóveis receberão a indemnização integral que lhes é devida, mesmo quando a seguradora estiver insolvente. Acresce ainda que, a alteração proposta também facilitará às autoridades o combate à condução sem seguro, alinhando os níveis mínimos de cobertura pelo seguro automóvel em toda a UE, e incorporando a jurisprudência do Tribunal de Justiça da UE sobre o âmbito da Directiva.

- **Âmbito internacional**

- Países analisados**

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a: Espanha e França.

⁹ Seguro de responsabilidade civil perante terceiros: cobertura de danos, perdas ou lesões infligidas a uma outra parte na sequência das ações do tomador do seguro.

ESPAÑA

O sector dos seguros é genericamente regulado pela [Ley 20/2015, de 14 de julio](#)¹⁰, de *ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras*. O quadro legal relativo à contratação de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel é completado pelos seguintes diplomas:

- O [Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre](#), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.
- O [Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre](#), por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.
- A [Directiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Setembro de 2009](#)¹¹, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade.
- O [Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre](#), por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.
- A [Orden EIC/764/2017, de 26 de julio](#), por la que se dictan las normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles.

Os [artículos 11](#), [24 e 25](#) do [Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre](#), o [artículo 11](#) do [Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre](#), e o [artículo 20](#) do [Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre](#), definem as múltiplas funções do [Consortio de Compensación de Seguros](#)¹² nesta área dos seguros, entre as quais se destacam as relacionadas com a cobertura de riscos extraordinários, seguro obrigatório automóvel, seguro agrícola combinado e liquidação de seguradoras. As receitas do [Consortio de Compensación de Seguros](#) estão definidas no [artículo 23](#) do [Real Decreto Legislativo](#)

¹⁰ Diploma consolidado retirado do portal oficial [boe.es](#). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 20/03/2023.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0103>

¹² <https://www.consorseguros.es/web/la-entidad/acerca-de-ccs>

7/2004, de 29 de octubre, incluindo no n.º 2 a imposição de uma taxa sobre os prémios dos contratos de seguro, a repercutir sobre os tomadores do seguro. A [Resolución de 28 de marzo de 2018](#), de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se aprueban los recargos en favor del Consorcio de Compensación de Seguros en materia de seguro de riesgos extraordinarios a satisfacer obligatoriamente por los asegurados, la cláusula de cobertura a insertar en las pólizas de seguro ordinario y la información a facilitar por las entidades aseguradoras relativa a las pólizas incluidas en el régimen de cobertura de los riesgos extraordinarios, fixa na [1ª Parte do Anexo I](#) a Tarifa de recargos a favor del Consorcio de Compensación de Seguros en la cobertura de daños directos en las personas y en los bienes consecuencia de riesgos extraordinarios:

[...]

4. Veículos automóveis:

4.1 Automóveis de passageiros e veículos comerciais até 3.500 kg: 2,10 euros.

4.2 Camiões: 9,00 euros.

4.3 Veículos industriais: 10,50 euros.

4.4 Tratores e máquinas agrícolas e florestais: 5,50 euros.

4.5 Autocarros, autocarros e tróleis: 26,60 euros.

4.6 Reboques e semi-reboques: 5,20 euros.

4.7 Ciclomotores, triciclos e quadriciclos: 0,30 euros.

4.8 Motociclos: 1,20 euros.

[...]

O organismo responsável pela indemnização, nos casos tipificados no [artículo 27](#) do *Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre*, é denominado de [Ofesauto - Oficina Española de Aseguradores de Automóviles](#)¹³, regulado nos [artículos 26 a 29](#) desse diploma. Esta entidade é uma associação sem fins lucrativos, pertencente a todas as entidades seguradoras autorizadas a operar na área da responsabilidade civil dos veículos automóveis terrestres e ao *Consorcio de Compensación de Seguros*, sendo considerada o serviço nacional de seguros de Espanha – para os efeitos previstos na legislação da União Europeia. Os [artículos 21 e 22](#) do *Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre*, e [artículos 4 a 10](#) da *Orden EIC/764/2017, de 26 de julio*, relevam para

¹³ <https://www.ofesauto.es/que-es-ofesauto/>

a definição das funções desta entidade. Como organismo de indemnização, após paga a indemnização, este passa a ser credor das entidades definidas no [artículo 8](#) da *Orden EIC/764/2017, de 26 de julio*, incluindo o *Consortio de Compensación de Seguros*, enquanto fundo de garantia nacional. Os seus [Estatutos](#)¹⁴ estão publicados no seu sítio da internet, indicando que, face à sua natureza jurídica de associação sem fins lucrativos, possíveis resultados positivos em resultado do exercício deverão destinar-se, exclusivamente, ao cumprimento dos seus fins – nos termos dos n.º 2 do [artículo 13](#) e alínea e), n.º 3 do [artículo 18](#) da *Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación*. Assim, todas as receitas não utilizadas, incluindo as quotas pagas pelas seguradoras e pelo Consórcio, constituem reserva voluntária, nos termos do n.º 2 do *artículo 40º* e dos n.ºs 5 e 6 do *artículo 42º* dos referidos Estatutos, podendo estas ser utilizadas para, por exemplo, compensar resultados negativos de outros exercícios.

FRANÇA

Neste país, os fundos de garantia são regulados no [Code des assurances](#)¹⁵, sendo os danos resultantes de [acidentes de viação](#)¹⁶ cobertos pelo *FGAO - Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages*¹⁷, regulado nos [articles L421-1 a 7, R421-1 a 78](#) e [A421-1 a 13](#).

Entre as suas diversas competências, o FGAO é responsável pela indemnização devida às vítimas de acidentes de trânsito na falta do seguro ou da identificação do responsável, tendo o seu Estatuto sido aprovado em anexo ao [Décret n° 2020-414 du 8 avril 2020](#) *abrogeant le Décret n° 2004-655 du 5 juillet 2004 et portant approbation des statuts du fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages*.

O fundo de garantia é constituído como uma pessoa jurídica de direito privado, reunindo as seguradoras que cobrem os riscos sujeitos a seguro obrigatório em matéria de seguro automóvel e de caça e em matéria de seguro de danos. As suas receitas, identificadas

¹⁴ <https://www.ofesauto.es/wp-content/uploads/Estatutos.pdf>

¹⁵ Diploma consolidado retirado do portal oficial legifrance.gouv.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 20/03/2023.

¹⁶ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F2679>

¹⁷ <https://www.fondsdegarantie.fr/fgao/missions/>

no [article R421-44](#), provêm das contribuições das seguradoras, dos automobilistas segurados e dos responsáveis por acidentes de viação que não beneficiem de seguro, nos termos definidos no [article L421-4-1](#), com as taxas definidas nos [articles L421-4-2](#) e [A421-3](#):

- Para a contribuição do segurado, esta taxa é de 1,2% dos prémios ou contribuições líquidas pagas às seguradoras pelo seguro dos riscos de responsabilidade civil resultantes de sinistros causados por veículos terrestres automóveis e reboques ou semi-reboques de veículos quando o risco é localizado no território da República Francesa;
- Para a contribuição das seguradoras do ramo “automóvel”, esta taxa é de 14% do total dos encargos deste ramo;
- Para a contribuição dos responsáveis pelos sinistros não segurados, esta taxa é fixada em 10% das indemnizações que lhes restem a pagar. Entretanto, esta pode ser reduzida para 5% quando o acidente for causado por veículo utilizado pelo Estado ou por um Estado estrangeiro. É ainda reduzido a 5% das indemnizações que ficam a expensas próprias dos beneficiários de seguros com franquia.

A FGAO [investe](#)¹⁸ as verbas excedentes ao seu dispor, segundo o princípio da prudência – definido nos [articles R353-1 a 5-](#), nos termos do disposto nos [articles R421-47](#) e [A421-4-5 a 8](#). Estes investimentos financeiros tiveram retornos de 5,34 a 6,28% em 2021, constituindo estes resultados dos investimentos 10% dos recursos ao dispor desta entidade.

¹⁸ <https://www.fondsdegarantie.fr/le-projet-entreprise/>

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada consulta à base de dados da Atividade Parlamentar (AP), não foram identificadas iniciativas legislativas ou petições pendentes sobre matéria conexa com a da presente iniciativa.

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Com um objeto semelhante ao da presente iniciativa, foi identificada, na base de dados do [Orçamento do Estado e contas públicas](#), a proposta de alteração n.º 1499C da autoria do PCP, apresentada no âmbito do processo de especialidade da [Proposta de Lei n.º 38/XV/1 - Aprova o Orçamento do Estado para 2023](#), que deu origem à [Lei 24-D/2022 de 30 de dezembro “Orçamento do Estado para 2023”](#) que foi rejeitada em Comissão com os votos contra do PS, IL e PAN, a abstenção do PSD, CH e L e os votos a favor PCP e BE.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

- **Consultas facultativas**

Sendo a iniciativa aprovada na generalidade, atendendo à matéria objeto da iniciativa, poderá ser pertinente consultar a ASF enquanto gestora do Fundo de Garantia Automóvel.

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

PORTUGAL. AUTORIDADE DE SUPERVISÃO DE SEGUROS E FUNDOS DE PENSÕES – **40 anos : Fundo de Garantia Automóvel**. Lisboa : Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, 2021. 271 p. ISBN 978-989-33-1463-0. Cota: 24(31) – 204/2021.

Resumo: A obra indicada celebra os 40 anos de existência do Fundo de Garantia Automóvel, fundo público autónomo gerido pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF). É assinalado que Fundo reveste-se de uma enorme importância na sociedade e na economia e, ao longo destas quatro décadas, tem orientado a sua ação no sentido da promoção do interesse público, pautando a sua atuação pela discrição, independência, responsabilidade, rigor e transparência. Tem criado valor através da melhoria do funcionamento do mercado em benefício dos consumidores, das atividades dos operadores e da economia. A obra refere que a principal missão do Fundo é a proteção das vítimas de acidentes de viação nos casos em que o responsável não tem seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e que, de outro modo, não seriam protegidas, garantindo às vítimas toda a assistência hospitalar, a recuperação, o ressarcimento em termos económicos e os danos futuros aos que ficam incapacitados. É destacado ainda no documento que o Fundo de Garantia Automóvel tem «um papel de enorme relevância junto da sociedade civil, contribuindo, na prossecução das suas atribuições e missão, para a justiça, a equidade e a proteção de vítimas de acidentes de viação que de outra forma dificilmente veriam os seus direitos garantidos.»