



INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL

Anteprojecto de decreto-lei de transposição da 5ª Directiva sobre o Seguro Automóvel (Directiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio de 2005), e que substitui o Decreto-Lei nº 522/85, de 31 de Dezembro

**DOCUMENTO DE PONDERAÇÃO DE RESULTADOS DA
CONSULTA PÚBLICA Nº 4/2006**

/

**DOCUMENTO DE CONSULTA PÚBLICA
Nº 1/2007:**

Procedimento de consulta em especial sobre:

– a parte do Anteprojecto alterada relativamente à versão do mesmo objecto da consulta pública nº 4/2006 (cujo prazo de envio de respostas decorreu entre 21 Set. e 3 Nov. 2006);

– a parte não disponibilizada para a consulta pública nº 4/2006.



Ponderação final dos resultados do procedimento de Consulta Pública iniciado a 21 de Setembro de 2006 (Consulta Pública nº 4/2006) relativo ao projecto de decreto-lei de transposição da Directiva 2005/14/CE (5ª Directiva sobre o Seguro Automóvel”)

A) PONDERAÇÃO DOS COMENTÁRIOS CHEGADOS

O prazo para envio das respostas à consulta terminou a 3 de Novembro de 2006. Foram enviadas 2 respostas dentro do prazo (Associação Portuguesa de Seguradores, doravante APS, e Senhor Francisco Lourenço) e uma fora do prazo, todavia considerada (Gabinete Português de Carta Verde, doravante GPCV). Nenhum destes autores solicitou a não divulgação das respostas que enviou., O presente documento incidirá sobre a totalidade do conteúdo daquelas 3 respostas.

A ponderação das respostas deu origem às alterações ao projecto que a seguir se problematizam e indicam (caps. I e II *infra*). O ensejo da introdução dessas alterações propiciou a introdução de outras alterações ao projecto, da iniciativa do Instituto de Seguros de Portugal (ISP; cap. III *infra*).

Relembre-se que, como não deixou de se mencionar no Pedido de Comentários inserido no *site* do ISP no início da Consulta Pública, tratando-se de um anteprojecto de decreto-lei, cuja aprovação é da competência do Governo, cabe a este a apreciação e ponderação finais dos resultados da Consulta, nomeadamente o acolhimento ou não de propostas e sugestões de alteração que venham a ser efectuadas, pelo que a análise e proposta *infra* são não finais também nessa medida.

Antes disso (*i.e.*, antes da intervenção material do Governo sobre o proj. diploma), face à relevância das alterações ora introduzidas, o ISP interpreta o mandato que lhe foi conferido pelo Ministério das Finanças para o procedimento de consulta pública do presente proj. diploma como aconselhando à abertura de um procedimento de Re-Consulta Pública, à qual se procede no final do presente doc..

Com tal Re-Consulta coloca-se também à Consulta o art. correspondente ao art. 81º da versão do proj. diploma disponibilizada ao público no passado dia 21 Set. (portanto, agora, o art. 80º), e que não constara de tal disponibilização. Pelo que relativamente a esse trecho o procedimento de Consulta Pública consistirá no procedimento a cuja abertura se procede no final do presente doc..

Índice

I. Alterações em transposição da Directiva nº 2005/14/CE



1. Progressão da actualização dos capitais mínimos para os contratos em geral
2. Certificado de tarificação
3. Regime relativo à aplicação do procedimento de oferta razoável aos danos corporais
Remissão para o ponto II., 8., infra
4. Explicitação da intenção do legislador nacional relativa ao regime previsto para os peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas

II. Alterações extra-Directiva nº 2005/14/CE

1. Definições e contornos da obrigação de segurar
2. Regime dos sujeitos da obrigação de segurar
3. Exclusões
 0. Prevenção;
 1. Questão dos danos ocasionados em terceiros pela ocorrência de danos corporais no condutor causador;
 2. Aspectos de pormenor: rectificação da imprecisão com que o legislador nomeia a exclusão dos danos materiais do condutor [al. a) do nº 2 do art. 11º do proj. diploma]; inserção de precisões na nomeação dos títulos jurídicos suscitadores da obrigação de segurar [al. b) *idem*]; rectificação da exclusão do ressarcimento do responsável culposo do acidente pelo falecimento de pessoas com vínculo especial [nº 3 *idem*]; referência ao transporte colectivo de mercadorias relativamente à exclusão dos danos em bens transportados [al. b) do nº 4 *idem*];
 3. Exclusão da cobertura de acidentes dolosos;
 4. Conclusão quanto ao conjunto de matérias relativas a Exclusões
4. Fiscalização pelas seguradoras da situação relativa à inspecção periódica obrigatória;
5. Regime da oponibilidade de excepções aos lesados (= art. 14º DL 522/85); regime da pluralidade de seguros (art. 15º *idem*)
6. Regime do Direito de regresso das seguradoras
 0. Prevenção;
 1. Dolo;
 2. Álcool;
 3. Aspectos de pormenor: eliminação da menção relativa a contratos suspensos e regresso à fórmula “abandono do sinistrado” [respectiva te al. g) e al. c) do nº 1 do art. 25º proj. diploma]
 4. Forma do cumprimento da obrigação de especial esclarecimento do tomador acerca do direito de regresso da seguradora
 5. Conclusão quanto ao conjunto de matérias relativas ao Direito de regresso das seguradoras
7. Eliminação da obrigatoriedade de emissão da carta verde em todos os casos;
8. Regime da regularização dos sinistros (= DL 83/2006, 3 Mai.), em especial relativamente aos danos corporais
 0. Prevenção: intuito de contenção na alteração ao regime correspondente ao DL 83/2006
 1. Sugestões da APS
 2. Apreciação das sugestões da APS
 1. Em geral
 2. Regime da diligência e prontidão da seguradora
 3. Regime do processo de formalização da “proposta razoável”
 4. Objectivação da razoabilidade (abstracta, portanto) da proposta que a seguradora efectue relativamente à regularização dos DM
 5. Objectivação da razoabilidade (abstracta, portanto) da proposta que a seguradora efectue relativamente à regularização dos DC
 3. Conclusão quanto ao conjunto de matérias relativas ao regime da regularização dos sinistros
9. Cobertura pelo FGA de danos materiais ocorridos em acidente cujo responsável seja desconhecido: eliminação da franquia, e remissão para Tabela relevante para o efeito de qualificação da valorização de incapacidade permanente parcial mínima exigível
10. Limites especiais à responsabilidade do FGA
 1. Acidente originador da obrigação de pagamento de prestações a título de ressarcimento de acidentes de trabalho;
 2. Acidente originador da obrigação de pagamento de prestações pela Segurança Social;



INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL

3. Acidente originador da obrigação de pagamento de prestações nos termos de seguro de pessoas transportadas;
4. Conclusão
11. Regime dos autos-de-notícia elaborado por autoridades públicas; disponibilização de dados informativos supervenientes pelas seguradoras

III. Alterações ao proj. diploma posteriores à Consulta Pública e que são da iniciativa do ISP

1. Capital seguro para os contratos relativos a transportes colectivos e a provas desportivas
2. Limitação ao responsável subjectivo da exclusão dos danos corporais sofridos pelo condutor causador
3. Aclaração do regime da perda total para veículos de idade superior a 5 anos
4. Regime das indemnizações sob a forma de renda

IV. Observações do GPCV

V. Aspecto alheio à alteração legislativa



I. Alterações em transposição da Directiva nº 2005/14/CE

1. Progressão da actualização dos capitais mínimos para os contratos em geral

1. Para lá da indicação de um lapso material, a APS entende que a redacção do nº 2 do art. 9º do proj. diploma é opaca e, bem assim, que há vantagem em que as datas-marco da progressão da actualização correspondam a inícios de anos civis.

2. Quanto à pretensa opacidade do nº 2 do art. 9º: argumento que não colhe para quem esteja a par da prática constante do sector de fazer repercutir no prémio da anuidade seguinte o aumento do capital mínimo do contrato por imposição legal (nas diversas actualizações registadas no ordenamento jurídico português para aplicação do art. 1º/2 da 2ª Directiva do Seguro Automóvel nos termos do Tratado de Adesão de Portugal à CEE).

Tal prática garante que na data X o capital passa a Y+1, embora as partes só tenham contratado Y, e cabendo o pagamento do sobreprémio respectivo ocorrer com o pagamento do prémio relativo à anuidade seguinte.

É de conceder todavia que a clareza do regime constante do nº 2 em questão é susceptível de melhoria.

3. Quanto ao “arredondamento” das datas-marco.

Não parece prudente um “arredondamento” que coloque Portugal sob a possibilidade de um processo de incumprimento por deficiente transposição da Directiva 2005/14/CE (seria o caso de, p.e., arredondar 11 Dez. 2009 para 1 Jan. 2010). Pelo que tal “arredondamento” só poderá prudentemente ocorrer à custa da diminuição do prazo do período transitório para a actualização dos capitais mínimos (arredondamento de 11 Dez. 2009 para 1 Jan. 2009), o que, tudo ponderado, parece menos conveniente.

Mas já se vê como quase indiferente o arredondamento para o início dos meses implicados nas previsões relevantes da Directiva.

Esta é, todavia, reconhece-se, uma ponderação eminentemente política, que caberá ao Governo efectuar ultimamente.

4. Assim, nesta matéria, parecem de atender as sugestões da APS no sentido do conteúdo subjacente à seguinte formulação:

Artigo 9º, portanto 11^{o1}
Capital seguro para os contratos em geral

¹ Numeração após as alterações introduzidas em resultado e no ensejo do presente procedimento de Consulta Pública.

NOTA VÁLIDA PARA TODAS AS RENUMERAÇÕES DE ARTIGO, NÚMEROS DE ARTIGO, E ALÍNEAS DE NÚMEROS DE ARTIGO CONSTANTES DO PRESENTE DOCUMENTO.



1- (...)

2- Para todos os efeitos, nomeadamente os indemnizatório e de determinação do prémio do contrato, a partir de 14 de Dezembro de 2009, os montantes previstos no número anterior são, respectivamente, € 2.500.000 por acidente e 750.000 por acidente, e ~~para os celebrados~~ a partir de 1 de Junho de 2012 são, respectivamente, € 5.000.000 por acidente e € 1.000.000 por acidente.

3- (...)

4- (...)

2. Certificado de tarifação

1. A APS entende que a previsão do nº 2 do art. 18º do proj. diploma é dispiscien-da e não necessária à transposição da Directiva, o que parece de aceitar (pois que a previsão do nº 1 acolhe já suficientemente os interesses a tutelar no caso, concretamente o dos tomadores interessados em mudar de seguradora na anuidade do contrato), desde que, acrescente-se então, não deixe de se contemplar o caso em que a resolução é da iniciativa da seguradora.

2. Assim, a alteração a introduzir é:

Artigo 18º, portanto 19º
Certificado de tarifação

1- A empresa de seguros deve entregar ao tomador de seguro um certificado relativo aos acidentes que envolvam responsabilidade civil provocados pelo veículo ou veículos cobertos pelo contrato de seguro durante os cinco anos anteriores à relação contratual, ou à ausência desses acidentes:

a) sempre que aquele lho solicite, e num prazo de 15 dias a contar do pedido;

b) sempre que a resolução do contrato seja da sua iniciativa, com uma antecedência de 30 dias em relação à data daquela.

2- O Instituto de Seguros de Portugal fixará por meio de norma o indispensável à execução do previsto no presente artigo, nomeadamente o conteúdo obrigatório mínimo do certificado e a informação específica a prestar pela empresa de seguros para o efeito da sua entrega.

3. Regime relativo à aplicação do procedimento de oferta razoável aos danos corporais

Vide o ponto II., 8., infra

4. Explicitação da intenção do legislador nacional relativa ao regime previsto para os peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas



O Senhor Francisco Lourenço entende que o nº 2 do art. 8º do proj. diploma limita-se a afirmar uma evidência — a de que o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (doravante SORCA) só cobre os danos sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas quando e na medida em que a lei civil os tutele —, pelo que deverá o legislador explicitar se essa afirmação implica intenção de a prazo aumentar a tutela das vítimas em epígrafe da circulação automóvel.

A evidência constante do trecho mencionado do proj. diploma destina-se a transpor exactamente o nº 2 do art. 4º da Directiva 2005/14/CE, na parte em que adita um art. 1º-A à Directiva 90/232/CEE do Conselho, 14 Mai. 1990 (3ª Directiva do Seguro Automóvel).

Como decorre do texto articulado, há que considerar caso a caso a lei aplicável ao acidente, para a determinação em concreto do âmbito do ressarcimento garantido pela apólice portuguesa. *V.g.*, se a lei aplicável ao acidente garantir o ressarcimento dos danos sofridos pelo peão causador do acidente, aquela apólice terá de funcionar em conformidade [veja-se, p.e., um atropelamento ocorrido em França envolvendo um veículo com estacionamento habitual em Portugal, cf. a al. b) do nº 1 do mesmo art. 8º²].

No ensejo da consideração da presente resposta à Consulta, deve rectificar-se a fórmula da al. b) do nº 1 do art. 8º do proj. diploma, de “lei do país onde tenha ocorrido o acidente” para “lei aplicável ao acidente”, pois embora a lei aplicável ao acidente seja geralmente a *lex loci delicti commissi*, não é obrigatório que assim seja³.

II. Alterações extra-Directiva nº 2005/14/CE

1. Definições e contornos da obrigação de segurar

1. A APS propõe que se aproveite o ensejo legislativo para “*clarificar conceitos, de grande transcendência prática, essenciais ao funcionamento de um sistema de compensação de danos (...) célere e justo.*”

É o caso da definição de “acidente de viação”, “lesão corporal”, “lesão material” e “lesado”, cuja inserção no art. 2º do projecto (“Definições”) propõe; bem como, relativamente ao art. 3º do projecto (“Obrigação de seguro”), da inclusão, no âmbito positivo do regime do diploma, dos conceitos “riscos de circulação”, “acidentes de viação” e “meio de transporte”, e, no âmbito negativo do mesmo, dos acidentes causados pelo uso

² Correspondente ao art. 5º, b), do DL 522/85, 31 Dez..

³ O doc. cit. na última nota de rodapé do presente doc. refere que o princípio *lex loci* ... é a solução de base da “quase totalidade dos Estados membros [da UE]”, que não da totalidade.



de “cadeiras de rodas eléctricas ou motas eléctricas (para uso de deficientes)”, bem como de “brinquedos a motor”.

O conjunto das propostas relativas ao âmbito, positivo e negativo, do art. 3º destinam-se a expurgar do âmbito de cobertura do seguro obrigatório os riscos não nucleares ao mesmo, não relevando da sua vocação ressarcitória (cuja cobertura deve ser efectuada ao abrigo de outras modalidades de seguro de responsabilidade civil, como, v.g., o seguro de responsabilidade civil de exploração agro-industrial).

2. Sugere ainda que “*sejam eliminadas as definições de “empresa de seguros” e “estabelecimento”, conceitos já definidos noutros diplomas legais (...)*”, o que, sendo verdade, é todavia menos transparente para o leitor não iniciado do diploma; pelo que a sugestão não parece de acolher.

3. O projecto teve um intuito de simplificação dos *nomen* empregues para designar as modalidades de danos relevantes, tendo optado por empregar apenas “danos corporais e danos materiais” (art. 3º/1 projecto), com esclarecimento expresso de que “a morte integra o dano corporal” (art. 2º, corpo).

Portanto, o projecto parte do pressuposto de que todas as demais categorias juridicamente empregues para designar o dano ressarcível nos termos do sistema do seguro obrigatório de RCA⁴ (“danos patrimoniais/não patrimoniais”, “danos decorrentes de lesões materiais/danos decorrentes de lesões materiais”, “dano moral” ...) estão abrangidas por aquele duo de base, o qual não exclui nenhum tipo de dano que o regime da RC faça abrigar em *nomen* distinto.

Pelo que parecem dispiciendas as definições de “lesão corporal/lesão material”.

Quanto à definição de “lesado”, parece-nos dispiciendo o desenvolvimento que lhe é proposto pela APS pois que o seu recorte é dado pela lei civil, e a fórmula minimalista constante do art. 2º, c), do projecto cumpre suficientemente as exigências de clareza para cidadãos não iniciados a que o legislador não pode deixar de atender na medida do possível.

4. Por fim, a aceitação das sugestões da APS relativas a inclusão dos indicados conceitos no âmbito positivo do seguro obrigatório, tendo por efeito distanciá-lo da cobertura dos “riscos próprios do veículo” (*tout court*, como fixado no art. 503º CC), comporta o risco de excluir do âmbito de protecção de lesados do seguro obrigatório, para além dos casos visados, outros cuja exclusão deve ser evitada (é o caso, p.e., dos danos decorrentes da auto-combustão de veículo estacionado). Daí que a este respeito pareça mais prudente a exclusão dos casos visados pela APS – exclusão esta que parece razoável e pertinente – através da redacção da delimitação negativa do âmbito do seguro obrigatório (cf. o nº 3 do art. 3º a seguir inserido).⁵

⁴ Doravante “sSORCA”.

⁵ Aliás, concretamente à proposta de inclusão do conceito de “acidente de viação”, refira-se adicionalmente que tal inclusão no cerne definidor do funcionamento do sSORCA iria levantar a questão de saber se os acidentes causados por veículos de caminhos de ferro na intersecção dos carris com a via pública (cuja inclusão na protecção assegurada pelo sSORCA constitui uma novidade grande do proj. diploma, cf. art. 3º/2) sempre estariam afinal e deveras incluídos no sSORCA para quem os viesse a considerar acidentes ferroviários.



Já as exclusões visadas pela APS nas suas propostas relativas ao âmbito negativo do seguro obrigatório devem ser acolhidas, por os veículos objecto dos casos visados não relevarem da especial perigosidade justificadora do binómio responsabilidade civil automóvel-seguro obrigatório respectivo.⁶

5. Assim, nesta matéria, parecem de atender as sugestões da APS no sentido do conteúdo subjacente à seguinte formulação:

Artigo 2º

Mantém-se intocado

Artigo 3º

Obrigação de seguro

1- Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos corporais ou materiais causados a terceiros pelos riscos próprios da circulação do veículo terrestre a motor para cuja condução seja necessário um título específico, seus reboques ou semi-reboques, com estacionamento habitual em Portugal, deve, para que esses veículos possam circular, encontrar-se coberta por um seguro que garanta tal responsabilidade, nos termos do presente diploma.

2- A obrigação referida no número anterior não se aplica aos responsáveis pela circulação:

a) dos veículos de caminhos de ferro, com excepção, seja dos carros eléctricos circulando sobre carris, seja da responsabilidade por acidentes ocorridos na intersecção dos carris com a via pública;

b) das máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula ou a sinal identificativo semelhante.

3- São exemplo de riscos não próprios do veículo objecto da obrigação de seguro prevista no número 1, e portanto não abrangidos pela respectiva cobertura, os inerentes à sua mera função agrícola ou industrial.

2. Regime dos sujeitos da obrigação de segurar

1. A APS sugere alterações formais e alterações substanciais.

Alterações formais: autonomização do regime do seguro do garagemista em um artigo, sem prejuízo da previsão da obrigação de seguro respectiva continuar a constar do artigo-sede de previsão das obrigações de seguro (concretamente do art. 5º do proj. diploma, correspondente ao art. 2º do DL 522/85); inserção da previsão da obrigação de seguro de provas desportivas no artigo-sede destas previsões.

Ambas parecem de acolher. No caso do seguro do garagemista, a elaboração (aliás substancial) que lhe é dada no projecto justifica tal autonomização.

⁶ Quanto a ter-se mantido a expressão “veículo terrestre a motor”: poderia ter-se falado em “veículo de circulação terrestre” (= art. 503º CC) ou “veículo automóvel destinado a circular sobre o solo” (= art. 1º/1 da Directiva 72/166/CEE, “1ª Directiva do Seguro Automóvel”), mas preferiu-se não inovar em matéria tão pouco significativa.



2. Alterações substanciais sugeridas: previsão de um sistema de colocação de riscos recusados relativamente ao seguro de garagista; aplicação do regime de regularização de sinistros previsto para as seguradoras (mormente o hoje constante do DL 83/2006, 3 Mai.) à regularização de sinistros da responsabilidade de sujeitos isentos da obrigação de seguro em razão deles mesmos.

Quanto à 1ª alteração, não se vê a sua necessidade, uma vez que não existem no mercado nacional, nem parece provável que venham a existir, problemas de colocação de seguros de garagista. Aliás, não parece intransponível a invocação (nem que seja analógica⁷) do regime geral (previsto no art. 16º do proj. diploma, correspondente ao art. 11º do DL 522/85) para acorrer a tal improvável eventualidade.

Quanto à 2ª alteração sugerida, parece desajustada à natureza de “não-empresa de seguros” dos sujeitos em causa (Estados e organizações internacionais de que seja membro o Estado português). Sem prejuízo, naturalmente, de uma avaliação *ex professo* (pelo ISP, e eventualmente também pelo legislador futuro) do funcionamento da cobertura do risco de RCA por tais sujeitos.

3. Assim, nesta matéria, parecem de atender as sugestões da APS no sentido do conteúdo subjacente à seguinte formulação:

Artigo 5º

Sujeitos da obrigação de segurar

- 1- (...)
- 2- (...)
- 3- (...)
- 4- (...)

5- Quaisquer provas desportivas de veículos terrestres a motor e respectivos treinos oficiais só poderão ser autorizadas mediante a celebração prévia de um seguro, feito caso a caso, que garanta a responsabilidade civil dos organizadores, dos proprietários dos veículos e dos seus detentores e condutores em virtude de acidentes causados por esses veículos.

Artigo 6º⁸

Seguro de garagista

1- Relativamente ao seguro previsto no número 3 do artigo anterior, é inoponível ao lesado o facto do acidente causado pelo respectivo segurado ter sido causado pela utilização do veículo fora do âmbito da sua actividade profissional, sem prejuízo do correspondente direito de regresso.

2- O previsto no número anterior é igualmente aplicável, quando a guarda do veículo caiba ao garagista, seja no caso de acidente causado pelos autores de furto, roubo ou furto de uso do veículo, sem prejuízo do previsto no número 3 do artigo 14º e dos direitos de regresso

⁷ E apesar da previsão do nº 3 do art. 13º do proj. diploma (correspondente ao nº 3 do art. 9º do DL 522/85).

⁸ A colocação dos arts. sobre os seguros de garagista e de provas desportivas após o artigo-sede da previsão das obrigações de seguro (em detrimento da sua colocação no final do cap. I do tit. I, opção igualmente lógica) parece susceptível de facilitar a leitura do diploma.



aplicáveis, seja no caso do acidente ser imputável ao risco do veículo alheio à sua utilização no âmbito da actividade profissional prevista no número 3 do artigo anterior.

Artigo 7º⁹

Seguro de provas desportivas

1- Sem prejuízo do disposto no artigo 13º, excluem-se da garantia do seguro previsto no número 5 do artigo 5º os danos causados aos participantes e respectivas equipas de apoio e aos veículos por aqueles utilizados, bem como os causados à entidade organizadora e pessoal ao seu serviço ou a quaisquer seus colaboradores.

2- Quando se verificarem dificuldades especiais na celebração de contratos de seguro de provas desportivas, o Instituto de Seguros de Portugal, através de norma regulamentar, definirá os critérios de aceitação e realização de tais seguros.

(...)

Artigo 13º

Seguro de provas desportivas

~~1- Quaisquer provas desportivas de veículos terrestres a motor e respectivos treinos oficiais só poderão ser autorizadas mediante a celebração prévia de um seguro, feito caso a caso, que garanta a responsabilidade civil dos organizadores, dos proprietários dos veículos e dos seus detentores e condutores em virtude de acidentes causados por esses veículos.~~

~~2- Sem prejuízo do disposto no artigo 11º, excluem-se da garantia do seguro previsto no número anterior os danos causados aos participantes e respectivas equipas de apoio e aos veículos por aqueles utilizados, bem como os causados à entidade organizadora e pessoal ao seu serviço ou a quaisquer seus colaboradores.~~

~~3- Quando se verificarem dificuldades especiais na celebração de contratos de seguro de provas desportivas, o Instituto de Seguros de Portugal, através de norma regulamentar, definirá os critérios de aceitação e realização de tais seguros.~~

3. Exclusões

0. Prevenção

A revisão da matéria relevando especificamente da regulação do contrato de seguro (concretamente constante do cap. II do tít. I do DL 522/85) não constou do âmbito de intervenção seleccionado pelo legislador do presente proj. diploma, por forma a, face à escassez dos recursos disponibilizáveis para o presente processo legislativo,

⁹ A colocação dos arts. sobre os seguros de garagem e de provas desportivas após o artigo-sede da previsão das obrigações de seguro (em detrimento da sua colocação no final do cap. I do tít. I, opção igualmente lógica) parece susceptível de facilitar a leitura do diploma.



garantir a qualidade da transposição da Directiva e das demais alterações legislativas e o cumprimento do prazo de transposição.

Outras *occasio* legislativas em sede de regulação do sSORCA são divisáveis já a prazo que se poderá considerar médio ou curto (é o caso, por exemplo, da avaliação da aplicação do regime de regularização de sinistros previsto no DL 83/2006, 3 Mai., a efectuar até 31 Ago. 2009, cf. seja art. 6º respectivo, seja o início do art. 6º da parte preambular do proj. diploma).

Mas tal orientação de fundo – de não efectuar nesta ocasião uma revisão geral do regime do contrato de seguro previsto no diploma do sSORCA – não impediu que ora se procedesse a rectificações tornadas imprescindíveis por evolução legislativa paralela (caso, *v.g.*, do regime das indemnizações em forma de renda ou do regime de prova do contrato relativamente a veículos com estacionamento habitual em país cujo SNS tenha aderido ao Acordo de Rethymno) ou em aspectos de menor dificuldade (caso, *v.g.*, do regime relativo ao *interface* entre a contratação do seguro obrigatório e as inspecções periódicas obrigatórias).

1. Questão dos danos ocasionados em terceiros pela ocorrência de danos corporais no condutor causador

1. A APS pretende a que a letra da lei seja clara no sentido de incluir na exclusão dos “danos corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro” (nº 1 do art. 11º do proj. diploma, correspondente ao nº 1 do art. 7º do DL 552/85) também os danos causados a terceiros (designadamente o cônjuge e os descendentes) pela simples ocorrência daqueles danos. Refere que alguma jurisprudência tem entendimento distinto.

2. Parece-nos razoável, salvo letra da lei expressamente em contrário, que o destino (quanto à sua cobertura ou não pelo SORCA) dos danos indirectos em causa seja o mesmo dos danos directos respectivos com base em um mero argumento lógico.¹⁰

Coisa distinta é o legislador optar por não excluir da cobertura do seguro os danos corporais do condutor causador do acidente não doloso, como sucede *p.e.* na Bélgica. Ante uma opção de fundo como a belga, em coerência com o que se reconheceu no parágrafo anterior, deve reconhecer-se que nela está logicamente implicada a cobertura dos danos de certos terceiros ocasionados pela ocorrência de danos corporais no condutor causador.

A opção legislativa de incluir no âmbito de cobertura do seguro obrigatório os danos corporais do condutor causador¹¹, ou não, não foi objecto de ponderação no

¹⁰ Em Espanha a exclusão deste género de danos decorre, segundo alguma doutrina, de uma mera “*exégesis lógica y finalista de la disposición legal [i.e., da disposição legal que exclui os danos corporais do condutor]*”, o que terá levado o legislador de nível regulamentar a precisar nesse sentido a previsão de nível de lei semelhante à portuguesa: “*Están excluidos de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria (...): a) Todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro.*”, cf. L. de Angulo Rodríguez e J. Camacho de los Ríos, *Comentario al reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Aprobado por RD 7/2001, de 12 de enero)*, Barcelona, 2001, pág. 180.

¹¹ Admitida na 2ª Directiva do Seguro Automóvel (84/5/CEE), e contra, *p.e.*, os regimes francês, italiano e, como se viu, o espanhol e o português.



presente processo legislativo (cf. Prevenção no proémio do presente ponto “4. Excluições”).

Pelo que parece de aceitar a sugestão da APS.

E já que se irá intervir nesta matéria, é de aproveitar o ensejo para limitar a exclusão dos danos corporais sofridos pelo condutor causador aos casos de responsabilidade civil subjectiva, portanto excluindo os casos em que a vontade do causador tenha sido irrelevante para a ocorrência do acidente. *Vide*, pois, inserção no cap. III., *infra* (respectivo ponto 2.).

2. Aspectos de pormenor: rectificação da imprecisão com que o legislador nomeia a exclusão dos danos materiais do condutor [al. a) do nº 2 do art. 11º do proj. diploma]; inserção de precisões na nomeação dos títulos jurídicos suscitadores da obrigação de segurar [al. b) *idem*]; rectificação da exclusão do ressarcimento do responsável culposo do acidente pelo falecimento de pessoas com vínculo especial [nº 3 *idem*]; referência ao transporte colectivo de mercadorias relativamente à exclusão dos danos em bens transportados [al. b) do nº 4 *idem*]

1. No art. 11º/2, a), do proj. diploma [que reproduz a al. a) do nº 2 do art. 7º do DL 522/85] o legislador menciona os danos materiais causados ao “Condutor do veículo e titular da apólice”, vindo a APS propor que essa previsão seja transformada em uma tripla previsão: “a) Condutor do veículo; b) Tomador do seguro; c) Todos aqueles cuja responsabilidade é garantida, nos termos do nº 1 do artigo seguinte, nomeadamente em consequência da propriedade, comunhão ou reserva de propriedade do veículo seguro;”, em ordem a tornar mais claro o pretendido pelo legislador (vindo do DL 522/85, como se disse).

2. Desconhecemos a que se deveu concretamente a junção do “titular da apólice” ao “condutor do veículo” na al. a) do nº 2 do art. 7º do DL 522/85.

O argumento sistemático parece ir no sentido da pertinência em sede de danos próprios de uma das razões que a doutrina aponta para justificar a inafastabilidade da responsabilidade do comitente pelos actos do comissário relativamente aos danos de terceiros (art. 500º CC): se o tomador usufrui das vantagens da sua relação com o condutor, é justo que sofra as consequências prejudiciais da mesma.¹²

Mas com base na sistemática [agora interna do art. 7º em questão: cf. a al. b) do nº 2 do mesmo] poderá também ser invocado o argumento da “alteridade”: os danos do tomador carecem da “alteridade” substancial à responsabilidade civil, sendo danos próprios.¹³

Tudo ponderado, parece deveras mais claro explicitar que a intenção subjacente àquela al. do DL 522/85 não é que a exclusão actue apenas relativamente aos condutores que sejam tomadores e vice-versa. Pelo que parece de acolher a sugestão de rectificação da APS.

¹² J. M. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral*, vol. I, 7ª ed., p. 640.

¹³ L. de Angulo Rodríguez ..., cit., pág. 188.



3. Por outro lado, parece prudente deixar para futura ponderação global da matéria especificamente contratual do sSORCA a análise conclusiva da necessidade do acrescento que a APS sugere para a al. b) do n.º 2 do art. 11.º do proj. diploma¹⁴ [correspondente à al. b) do n.º 2 do art. 7.º do DL 522/85], designadamente quanto à solução desejável para a titularidade decorrente de comunhão de adquiridos conjugal.

4. Ainda, a APS alega que a manutenção de “não patrimoniais” no n.º 3 do art. 11.º do proj. diploma é equívoca, o que parece de acolher, pois que a intenção do legislador é deveras não garantir a cobertura de quaisquer danos no caso.

Sem prejuízo, uma vez mais, da ponderação *ex professo* aludida na Prevenção *supra*.

5. Também parece razoável a alegação (da APS) do anacronismo da não aplicação da exclusão dos danos nos bens transportados aos casos do transporte colectivo de mercadorias”, face à realidade actual do seguro específico de mercadorias transportadas. Pelo que tal limitação da exclusão deve ser eliminada.

3. Exclusão da cobertura de acidentes dolosos

A APS pretende reabrir o debate sobre a cobertura ou não de acidentes dolosos.

Trata-se de discussão jurídica longa.

Os dados de direito constituído de partida são, em termos gerais, a proibição de princípio retirável do art. 437.º/3 CCom (se, como o faz alguma doutrina, fôr conjugado com o art. 280.º/2 CC) e, em termos especiais, a admissão *a contrario* retirável do art. 19.º, a), do DL 522/85.

Alegação de que a admissão da cobertura em questão contrariará eventualmente a ordem pública e os bons costumes parece entrar em crise se se atender a que tal admissão é regra geral nalguns países próximos (como a Bélgica, no caso, admissão *a contrario*) e regra geral dos seguros de RC noutros também próximos (como a Espanha).

Assim, para lá da orientação de base de não abordar de fundo na presente intervenção legislativa as matérias relevando da regulação do contrato de seguro (cf. Prevenção *supra*), sempre se dirá que o proposto pela APS vai em sentido contrário ao da evolução do regime do SORCA nos países mais próximos (evolução que é no sentido da maior “objectivização” da cobertura, por contraposição a uma maior “subjectivização”).

Pelo que não parece de acolher o proposto pela APS nesta sede.

Quanto à invocação do regime centrado na Lei 61/91, 13 Ago. (indenização das vítimas de crimes violentos), não parece pertinente, atento o recorte presente do âmbito subjectivo das respectivas prestações públicas.

¹⁴ Concretamente o acrescento dos casos da comunhão ou reserva de propriedade do veículo seguro à compropriedade aí nomeada.



4. Conclusão quanto ao conjunto de matérias relativas a Exclusões

Assim, neste conjunto de matérias, parecem de atender as sugestões da APS no sentido do conteúdo subjacente à seguinte formulação:

Artigo 11º, portanto 13º Exclusões

1- Excluem-se da garantia do seguro os danos corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro responsável subjectivo pelo acidente, assim como os danos decorrentes daqueles.

2- Excluem-se também da garantia do seguro quaisquer danos materiais causados às seguintes pessoas:

- a) Condutor do veículo ~~e titular da apólice;~~
- b) Tomador do seguro;
- c) [= al. b) do proj. diploma]
- d) [= al. c) *idem*]
- e) [= al. d) *idem*]
- f) [= al. e) *idem*]
- g) [= al. f) *idem*]

3- No caso de falecimento, em consequência do acidente, de qualquer das pessoas referidas nas alíneas e) e f) do número anterior, é excluída qualquer indemnização ao responsável culposo do acidente ~~por danos não patrimoniais.~~

4- Excluem-se igualmente da garantia do seguro:

- a) (...)
 - b) Os danos causados nos bens transportados no veículo seguro, quer se verifiquem durante o transporte quer em operações de carga e descarga, ~~excepto tratando-se de transporte colectivo de mercadorias;~~
 - c) (...)
 - d) (...)
 - e) (...)
-

4. Fiscalização pelas seguradoras da situação relativa à inspeção periódica obrigatória (IPO)

1. A APS entende que deve ser eliminada a obrigação das seguradoras comunicarem à Direcção-geral de Viação (doravante DGV) a não efectivação de IPO dos veículos cujo seguro lhes seja proposto. A eficácia desse controlo do cumprimento da obrigação de IPO é muito escassa dado que à seguradora não é requerido proceder ao controlo dessa obrigação depois da subscrição inicial dos contratos de seguro (nomeadamente nos casos de renovação do contrato).

2. O argumento parece pertinente. Há meios mais adequados de proceder a essa fiscalização. Mas, a ser como a APS sugere, terá então de se alterar a previsão da al. i) do nº 1 do art. 25º do proj. diploma, no sentido de só reconhecer direito de regresso à seguradora sobre o sujeito incumpridor da obrigação de IPO em data posterior à da



aceitação do contrato pela seguradora se aquando da aceitação do contrato o sujeito estava em cumprimento.

Se estava em incumprimento, a previsão actual do proj. diploma não afastava a possibilidade da seguradora ter direito de regresso contra o incumpridor da obrigação de IPO a respeito de acidentes causados ou agravados pelo mau funcionamento do veículo no 2º ano de contrato, desde que tivesse havido incumprimento de uma 2ª obrigação de IPO. A seguradora corria o risco de não ter direito de regresso no 1º ano, ano em que poderia ter fiscalizado o cumprimento da obrigação de IPO, mas não no 2º ano, ano em que não poderia ter controlado o cumprimento de igual obrigação.

Face ao sugerido pela APS, que se acolhe, o regime deve então ser: a seguradora aceita um veículo sem IPO, e portanto perde o direito de regresso no 1º ano, devendo não beneficiar de direito de regresso no 2º ano de contrato (relativo a um 2º incumprimento); direito de regresso no 2º ano do contrato que no regime originalmente proposto a compensaria da obrigação de comunicação para a DGV.

3. Assim, nesta matéria, parecem de atender as sugestões da APS no sentido do conteúdo subjacente à seguinte formulação:

Artigo 15º, portanto 16º

Fiscalização da situação relativa às inspecções periódicas do veículo a segurar

1- No momento da celebração do contrato e da sua alteração por substituição do veículo deve ser apresentado às empresas de seguros o documento comprovativo da realização da inspecção periódica prevista no art. 116º do Código da Estrada.

~~2- As empresas de seguros comunicarão à Direcção Geral de Viação a não apresentação do documento referido no número anterior, sem prejuízo da liberdade de aceitação do contrato.~~

~~23- Aceitando o contrato na situação prevista no número anterior, a empresa de seguros não a poderá invocar para efeitos de direito de regresso, nos termos previstos na alínea i) do artigo 25º, ainda que o incumprimento da obrigação de inspecção periódica se refira a anuidade seguinte do contrato.~~

5. Regime da oponibilidade de excepções aos lesados (=art. 14º DL 522/85); regime da pluralidade de seguros (art. 15º *idem*)

1. Regime da oponibilidade de excepções aos lesados: a APS pretende clarificação da disposição.

Disposição das mais relevantes em matéria de regulação do contrato de seguro da concreta modalidade contratual regulada pelo proj. diploma. Como se disse (cf. ponto 3.0. *supra*), a revisão desta matéria não constou do projecto legislativo do presente proposto legislador.

2. Regime da pluralidade de seguros. O proj. diploma procedeu a uma alteração importante, esclarecendo¹⁵ que o seguro do proprietário não deixa de ser chamado na

¹⁵ Na linha, aliás, da jurisprudência que se julga dominante.



situação aí prevista. A APS vem agora sugerir que a lei preveja o chamamento à cabeça do seguro de provas desportivas, sugestão que se acolhe, pois que, parece, constitui mera rectificação do regime actual.

Assim, nesta matéria, a formulação do artigo em causa será a seguinte:

Artigo 21º, portanto 22º
Pluralidade de seguros

No caso de, relativamente ao mesmo veículo, existirem vários seguros, efectuados ao abrigo do artigo 5º, responde, para todos os efeitos legais, o seguro referido no número 5, ou, em caso de inexistência deste, o referido no número 3 ou, em caso de inexistência destes dois, o referido no número 4 ou, em caso de inexistência destes três, o referido no número 2 do mesmo artigo, ou, em caso de inexistência destes quatro, o referido no número 1 do mesmo artigo.

6. Regime do Direito de regresso das seguradoras

0. Prevenção

Aplicável o constante do ponto 3.0. *supra*.

1. Dolo

Sugestão da APS em consonância com o por si sugerido em matéria de exclusão dos sinistros dolosos, cf. ponto 3.3. *supra*, sendo na presente sede aplicável o teor desse ponto.

2. Álcool

APS sugere que o legislador altere o regime da matéria do ónus da prova do nexo de causalidade entre o acidente e o estado de embriaguez do condutor. [al. c) do nº 1 do art. 25º do proj. diploma, a que corresponde a al. c) do nº 1 do art. 19º DL 522/85] no sentido de tornar automático o nexo de causalidade entre o estado de alcoolemia acima dos limites legais do condutor causador do acidente e o acidente – o que vai no sentido oposto ao do Acórdão uniformizador de jurisprudência nº 6/2002 do STJ, de 28 de Maio de 2002.

Parece mais justo que tal nexo de causalidade, a existir, não se limite ao direito de regresso das seguradoras, mas desde logo conste da determinação da responsabilidade civil pelo acidente de viação, o que é todavia matéria cuja iniciativa legislativa cabe a outro Ministério que não o das Finanças.

Não querendo deixar de aproveitar o presente ensejo legislativo para, de forma moderada, participar de tal virtude (cívica), o ISP avança com a proposta (legislativa) imediatamente *infra*, estabelecendo, para efeito do direito de regresso das seguradoras, é certo, que, tendo o condutor causador dado origem ao acidente, se se encontrar com taxa



de alcoolemia superior à legal, será objecto de oneração com o direito de regresso da seguradora.

Podendo sempre o condutor provar a irrelevância da alcoolemia para a causa do acidente..

Esta alteração constituirá um voto relevante no sentido do alargamento da alteração à matéria da determinação da responsabilidade civil pelo acidente.

3. Aspectos de pormenor: eliminação da menção relativa a contratos suspensos e regresso à fórmula “abandono do sinistrado” [respectiva.te al. g) e al. c) do nº 1 do art. 25º proj. diploma]

É de acolher a argumentação apresentada, no primeiro caso pela evolução super-veniente do regime do pagamento dos prémios dos contratos de seguro, e no segundo por forma a não perder a concatenação da lei seguradora com a lei penal.

4. Forma do cumprimento da obrigação de especial esclarecimento do tomador acerca do direito de regresso da seguradora

A APS entende que o dever em questão é pré-contratual, pelo que a menção do “tomador” deve ser alterada; e, bem assim, que o legislador deve indicar as formas do cumprimento do dever em questão.

Trata-se, deveras, de dever pré-contratual. Quanto à forma do cumprimento, poderá por exemplo consistir na entrega, ao potencial cliente, de um documento onde seja mencionada a regulação contratual em questão, à semelhança do previsto no nº 1 do art. 3º do DL 176/95, 26 Jun..

Sem dúvida que a sede mais adequada para a disposição em causa seria a de uma previsão geral dos deveres de informação pré-contratual para os seguros “Não Vida”. Sucede é que no ordenamento jurídico nacional não existe tal previsão (o que aliás é insistentemente apontado nos meios consumerísticos nacionais como uma das omissões maiores da lei nacional do contrato de seguro em matéria de transparência).¹⁶

E esta omissão da lei geral dos seguros de danos não deve ser de molde a eliminar esta iniciativa do legislador do SORCA em matéria de direito de regresso. Poderá até porventura ocorrer que o segurador seja tentado a estender o cumprimento deste dever relativo ao regime do direito de regresso à pré-notícia de outros aspectos igualmente relevantes do SORCA.

Caindo previsão especial de sanção, será aplicável a sanção geral, concretamente a exclusão prevista no art. 8º do regime das cláusulas contratuais gerais.

5. Conclusão quanto ao conjunto de matérias relativas ao Direito de regresso das seguradoras

Assim, nesta matéria, parecem de atender as sugestões da APS no sentido do conteúdo subjacente à seguinte formulação:

¹⁶ O art. 13º do DL 176/95 reporta-se a conteúdo da apólice, não a informação pré-contratual.



INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL

Artigo 25º, portanto 26º
Direito de regresso da empresa de seguros

1- Satisfeita a indemnização, a empresa de seguros apenas tem direito de regresso:

a) (...)

b) (...)

c) Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos;

d) Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado ou quando haja abandonado o sinistrado lesado;

e) [= al. d) do proj. diploma]

f) [= al. e) do proj. diploma] (...)

~~g) Contra o tomador do seguro, caso o pagamento efectuado pela empresa de seguros tenha ocorrido ao abrigo de contrato suspenso nos termos dos números 2 e 3 do artigo 8º do Decreto Lei nº 142/2000, de 15 de Julho, na redacção do Decreto Lei nº 122/2005, de 29 de Julho;~~

g) [= al. h) do proj. diploma];

i) Em especial relativamente ao previsto na alínea anterior, contra o responsável pela apresentação do veículo a inspecção periódica que, na pendência do contrato de seguro, tenha incumprido a obrigação de renovação periódica dessa apresentação, excepto se o mesmo provar que o acidente não foi provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo.

2- A empresa de seguros, antes da celebração de um contrato de seguro de responsabilidade automóvel deve esclarecer especial e devidamente o eventual ~~cliente tomador do seguro~~ acerca do teor do presente artigo ~~antes do pagamento do primeiro prémio, ou fracção deste, sob pena de ineficácia.~~

7. Eliminação da obrigatoriedade de emissão da carta verde (CV) em todos os casos

O “sistema CV” (*i.e.*, o sistema decorrente do Acordo de Rethymno), na sua esfera mais intensa (*i.e.*, naquilo que é referido como o “sistema multilateral”¹⁷, por contrapo-

¹⁷ Ou “sistema baseado na presunção de seguro”, *i.e.*, “sistema baseado na matrícula”, *i.e.*, “sistema baseado no estacionamento habitual do veículo” em um dos países subscritores do Ac. Rethymno – sistema que basicamente admite a circulação no país B do veículo com EH no país A, porque em caso de sinistro causado por este o SNS de B regularizá-lo-à (com direito de regresso depois sobre o SNS de A), só com base no EH do veículo em A. Portanto, para B admitir um tal veículo à circulação no seu território não lhe exigirá a detenção de uma CV, bastando-lhe o seu EH em B (mais, claro, a subscrição do Ac. Rethymno pelos SNS de B e de A ...).



sição ao “sistema bilateral”¹⁸) torna desnecessária a detenção (e portanto a emissão) de CV para que um veículo com estacionamento habitual em Portugal seja admitido a circular em qualquer um dos países subscritores do Ac. Rethymno, seja em 30 Mai. 2002 (a subscrição), seja posteriormente.

Pelo que não procede basear a obrigação de emissão de CV nos compromissos internacionais do Estado português. E as dificuldades práticas levantadas pela conjugação da obrigação de CV em todos os casos e o regime de 2005 de pagamento dos prémios são de molde a APS sugerir a abolição da obrigação de emissão de CV em todos os casos.

É argumentário razoável. E o direito comparado próximo conhece regimes como o sugerido pela APS (é o caso espanhol), mas também como o português actual (é o caso belga).

Trata-se todavia de evolução importante em regime especificamente contratual, que, como muitas vezes se repetiu, não constou do *target* do presente projecto legislativo.

Mas, dada a pertinência do avançado pela APS, parece bem que o ISP inclua a reavaliação desta matéria no próximo ensejo legislativo em sede de sistema do SORCA (cf. avaliação da aplicação do regime aprovado pelo DL 83/2006, a ocorrer até 31 Ago. 2009).

Entretanto, porque se reconhece que as dificuldades operacionais resultantes da conjugação destes dois regimes (o do pagamento dos prémios e o da obrigatoriedade de emissão da CV em todos os casos) não são justificadas pela utilidade da detenção de uma CV na generalidade dos casos (*i.e.*, na condução no território dos países aderentes ao “sistema multilateral” da CV), avança-se com o regime (provisório) de alargamento da relevância do certificado provisório de seguro – o que, pensa-se, diluirá em parte as dificuldades operacionais mas sem pagar o preço da introdução de solução desconhecida do regime actual:

Artigo 27º, portanto 28º
Emissão dos documentos comprovativos do seguro

- 1- (...)
- 2- (...)
- 3- (...)
- 4- (...)
- 5- (...)
- 6- (...)
- 7- (...)
- 8- (...)
- 9- (...)
- 10- (...)
- 11- (...)

¹⁸ Ou sistema baseado na detenção de uma CV (por contraposição ao sistema baseado na presunção de seguro): o veículo com EH em Z só é admitido a circular no território de B se o respectivo condutor se encontrar munido de CV em cujo concreto âmbito figure o território de B. O SNS de Z, embora não tendo aderido ao sistema mais intenso previsto no Ac. Rethymno, todavia subscreveu a Secção II do Regulamento Geral anexo ao Ac. Rethymno.



12- A empresa de seguros pode optar por, relativamente a todos os contratos em carteira, emitir o certificado internacional de seguro apenas após o pagamento de fracções de prémio iguais ou superiores ao quadrimestre, caso em que:

a) o certificado provisório terá a validade máxima de 120 dias;

b) a empresa de seguros emitirá o certificado internacional de seguro a pedido do tomador, em 5 dias úteis a contar do pedido e sem encargos adicionais;

c) a empresa de seguros esclarecerá adequadamente o tomador do previsto no presente número, nomeadamente no aviso para pagamento da fracção do prémio por tempo igual ou inferior ao quadrimestre;

d) o dístico previsto no artigo seguinte acompanhará o envio do certificado provisório, devendo ser de cor verde e respeitar o modelo geral.

13- [= anterior nº 12]

8. Regime da regularização dos sinistros (= DL 83/2006, 3 Mai.), em especial relativamente aos danos corporais

Matéria relativa ao Cap. III do Tít. I do proj. diploma, que só parcialmente transpõe a Directiva 2005/14/CE.

0. Prevenção: intuito de contenção na alteração ao regime correspondente ao DL 83/2006

No Doc. Consulta Pública (ponto 14. do cap. 1.2.) alude-se à opção do proposto legislador de não introduzir modificações ao regime do DL 83/2006, 3 Mai., além das indispensáveis à transposição da Directiva 2005/14/CE, “(...) a bem da estabilidade e da experimentabilidade do regime do DL em causa, o qual, recorde-se, entrou em vigor no passado dia 31 de Agosto e terá de ser objecto de reavaliação 3 anos após essa data. A excepção a esta orientação de base foi a aplicação (com adaptações) aos danos corporais das previsões do DL 83/2006 relativas a peritagens (...)”.

Relembre-se que a transposição da Directiva 2005/14/CE incidente sobre o regime do DL 83/2006, dada a existência, hoje, deste diploma, limita-se a obrigar ao alargamento do “procedimento de oferta razoável” (constante da Directiva 2000/26/CE) aos sinistros a cargo do FGA e do GPCV, bem como aos sinistros que envolvam danos corporais (doravante DC; cf. ponto 4. do cap. I.1. do Doc. Consulta Pública).

Assim, as sugestões efectuadas no âmbito do processo de consulta pública relativas ao tratamento dos DC no regime correspondente ao do DL 83/2006 poderiam ser tratadas no cap. I *supra* do presente doc. na medida em que se reportem concretamente à parte do “procedimento de proposta razoável” do DL 83/2006 [arts. 20º-F/1, e), e 6 e 8, e 20º-G e 20º-H do DL 83/2006, a que correspondem os arts. 35º/1, e), e 6 e 8, e 36º e 37º do proj. diploma). Optou-se, todavia, pelo tratamento concentrado (no presente ponto 9. do cap. II do presente doc.) das sugestões incidentes sobre o regime que no proj. diploma corresponde ao do DL 83/2006 (sem portanto separar as matérias que relevam da transposição das que lhe são alheias) a benefício do seu tratamento unitário e facilidade de leitura.



Além das alterações indispensáveis ao cumprimento da obrigação de transposição, procedeu-se ainda a clarificações de pormenor em aspectos especialmente carecidos de clarificação, mas cujo conteúdo (da clarificação) não altere o sentido do regime original, nem sequer o densifique. É o caso da introdução de um n.º 3 no artigo relativo à forma da participação do sinistro (art. 20.º-E original, a que corresponde o art. 34.º do proj. diploma) e, bem assim, a aclaração em matéria de perda total, a qual, por lapso, não integrou a versão final do projecto (cf. alteração ao n.º 4 do art. 20.º-I original, a que corresponde o art. 28.º do proj. diploma, no ponto III. *infra*).

Não é este o momento legislativo apropriado para a introdução de alterações ao DL 83/2006 que derroguem o equilíbrio técnico-político subjacente à respectiva decisão legislativa.

1. Sugestões da APS

Podemos resumi-las em 7, basicamente relativas ao tratamento dos DC:

a) preferência pela regulação da regularização dos DC de forma mais repartida pelos vários arts. do cap. III do tít. I, e nos termos de regime específico, portanto não em regime baseado na regularização dos danos materiais (doravante DM);

b) concentração em um só artigo do regime da participação do sinistro, sem que portanto a concreta previsão relativa aos sinistros com DC [a da al. a) do art. 31.º/1 proj. diploma, que a APS sugere seja incorporada no artigo específico sobre a forma da participação, art. 34.º proj. diploma, correspondente ao art. 20.º-E do DL 83/ 2006] justifique um artigo autónomo;

c) repartição do regime de diligência e prontidão da seguradora na regularização dos sinistros (art. 35.º proj. diploma) em 2 artigos, um relativo aos acidentes só com DM e outro aos acidentes com DC, eventualmente acompanhados DM;

d) manutenção de um regime unitário (*i.e.*, para sinistros só com DM e para sinistros com DC, eventualmente acompanhados de DM) para o processo de formalização da “proposta razoável”, com inserção de um n.º específico para os sinistros com DC [a al. c) do art. 31.º/1 proj. diploma], e um outro permitindo a consignação em depósito do valor proposto pela seguradora, por forma à atenuação dos juros que venham a ser devidos no fim;

e) objectiva na lei a razoabilidade da proposta que a seguradora efectue relativa-mente à regularização dos DM, por forma à atenuação dos juros que venham a ser devidos no fim;

f) objectiva na lei a razoabilidade da proposta que a seguradora efectue relativa-mente à regularização dos DC, por forma à atenuação dos juros que venham a ser devidos no fim;



g) manutenção de um regime unitário (*i.e.*, para sinistros só com DM e para sinistros com DC, eventualmente acompanhados de DM) para o processo de formalização da “resposta fundamentada”.

2. Apreciação das sugestões da APS

2.1. Em geral

As sugestões no sentido da mais fácil legibilidade do sistema parecem ser de aceitar (em contraponto à opção de concentrar as especialidades do regime da regularização dos DC num só artigo) na medida do possível e conveniente. É o caso das sugestões referidas nas als. a) a d) e g) do ponto anterior.

As sugestões de alteração do regime do DL 83/2006 não implicadas na obrigação de transposição vão contra a preocupação de fundo do proposto legislador de não bulir com a estabilidade e a experimentabilidade do regime entrado em vigor a 31 Agosto último, que aliás deverá ser objecto de avaliação específica até 31 Agosto de 2009 (cf. Prevenção *supra*). É o caso da sugestão referida na al. e) do ponto anterior.

A não tergiversação quanto à opção de fundo isenta o legislador de ponderar já, p.e., a alteração do regime relativo ao veículo de substituição (art. 39º proj. diploma, correspondente ao art. 20º-J do DL 83/2006) ou a filosofia de base do regime da perda total (arts. 38º e 20º-I idem) – só para citar duas matérias do DL 83/2006 que mais polemização suscitaram.

Por fim, parece de acolher a razoabilidade da preocupação subjacente à sugestão referida na al. f) do ponto anterior (injustiça da aplicação inflexível das sanções previstas no proj. diploma no âmbito do “procedimento de proposta razoável” caso a proposta da seguradora deva ser considerada razoável segundo critérios objectivos acolhidos pelo legislador). Aliás, a relevância para o efeito desses critérios aumenta a transparência para todos (e a facilidade de controlo) das propostas das seguradoras nesta sede.

2.2. Regime da diligência e prontidão da seguradora

Em matéria de diligência e prontidão da seguradora na regularização do sinistro parece de aceitar a ideia de se não prever o regime aplicável aos DC por remissão para o regime aplicável aos DM na parte em que essa solução não leve em conta a delicadeza da situação pessoal do lesado material que também sofreu DC.

Concretamente em relação à redacção sugerida pela APS para o art. 36º do seu doc.:

– quanto à previsão de prazo para aviso pela seguradora da intenção de proceder a avaliação do DC, nada a opor, quer em relação ao prazo (de 30 dias) a contar da data do pedido de indemnização (correspondente à situação prevista na lei CE, a da existência de um pedido de indemnização), quer em relação ao prazo (de 90 dias) a contar da data da comunicação do sinistro (não decorrente da lei CE, e que se justifica como medida da subtracção das seguradoras a protelamentos desrazoáveis de submissão a avaliações clínicas);

– quanto ao prazo para disponibilização do relatório de avaliação do DC, o concreto *timing* sugerido, 30 dias, parece excessivo, pelo que deve ser reduzido;¹⁹

¹⁹ Recorde-se que o prazo previsto para o efeito no proj. diploma é de 10 dias, embora a contar de pedido nesse sentido [art. 31º/1, d)], e o para a disponibilização do relatório de peritagem dos DM é 4 dias.



– quanto ao prazo para conclusão da peritagem de DM (de 15 dias úteis) e de disponibilização (6 dias úteis) do respectivo relatório, quanto a sinistro onde tenham ocorrido também DC: frise-se estarmos no domínio das peritagens de DM: não parece justificar-se regime distinto do das peritagens de DM em acidentes onde não ocorram DC *a partir do momento em que haja já um pedido de indemnização dos DM*²⁰: os prazos previstos no DL 83/2006, e que foram incorporados no proj. diploma [als. b) e d) do n° 1 dos, respectivamente, art. 20º-F e 35º], devem aplicar-se; pelo que a única especialidade a aceitar é a da data de início do prazo para a conclusão da peritagem;

– quanto ao prazo para a assunção, ou não, de responsabilidades relativamente aos DC – decisões essas que, recorde-se, devem revestir uma de duas (exigentes) formas, a de “proposta razoável” e a de “resposta fundamentada”–, a APS sugere um prazo único de 90 dias úteis.

O proj. diploma previa 70 dias como prazo geral e 90 dias como prazo excepcional (ao abrigo do previsto no n° 6 do art. 35º, correspondente ao art. 20º-F do DL 83/2006).

Em primeiro lugar, não parece de aceitar o “úteis” para o efeito. A lei CE fala em “3 meses”, pelo que é prudente o legislador nacional ater-se a fórmula semelhante, não passível de ser tida como prejudicando os lesados.

Em 2º lugar, por mais confortador do lesado corporal (sem, por outro lado, julga-se, onerar desrazoavelmente as seguradoras), optou-se todavia por manter o sistema dos 70 dias (que passaram a 75) como regime geral e 90 dias como regime especial, dando mais relevo (e densificando-o) ao regime relativo à “proposta provisória” (passando-o para o artigo da diligência e prontidão da seguradora, deixando o da proposta razoável).

Se a consolidação da situação clínica do sinistrado só ocorrer após os 75 dias prescritos para a posição (nesse caso provisória) da seguradora sobre a responsabilidade pelo sinistro, prevê-se um prazo adicional de 15 dias para segunda posição (“consolidada”), por forma a cumprir o prazo de 90 dias fixado na 4ª (e portanto também na 5ª) Directiva.

2.3. Regime do processo de formalização da “proposta razoável”

1. No 2º § imediatamente *supra* se aludiu à opção de transferir o regime das “propostas provisórias” do artigo da “proposta razoável” para o da “diligência e prontidão da seguradora (na regularização dos sinistros que envolvam danos corporais). A APS manifestou preferência por aquela sedeação em detrimento do art. 31º da versão do proj. diploma colocado a Consulta Pública.

Como se disse, julga-se que aquela sedeação confere mais visibilidade a esse regime.

2. Ainda nesta matéria, a APS, inspirando-se porventura na lei espanhola, propõe a possibilidade de a seguradora consignar em depósito o montante da indemnização proposto. Esta previsão destina-se a afastar a aplicação da sanção por incumprimento da obrigação de efectivação de uma proposta razoável.

²⁰ O qual normalmente revestirá a forma de um pedido de reparação do veículo sinistrado.



Naturalmente que tal afastamento só poderá operar se a concreta proposta efectuada dever ser tida por razoável nos termos de critérios de aferição da razoabilidade previstos na lei, que a APS também propõe.

Naturalmente, também, que a proposta dever ser considerada razoável por cumprimento dos critérios de razoabilidade objectivados na lei (“razoabilidade em abstracto”) não afasta a possibilidade de o lesado recorrer aos Tribunais para declaração do que lhe é devido no caso concreto (“razoabilidade em concreto”) e, claro, deste declarar que as 2 razoabilidades não coincidem.

Nesse caso, parece, não pode deixar de ser reconhecido ao Tribunal o poder de fixação de juros moratórios relativamente pelo menos à diferença entre os 2 montantes em causa, o “razoável em abstracto” e o “razoável em concreto”.

Ou seja, o que a APS pretende [= afastar os juros por incumprimento da obrigação de formulação de uma “proposta razoável” previstos hoje no art. 20º-G/2 do DL 83/2006, caso a concreta proposta formulada deva ser considerada “razoável em abstracto”] só é razoável se não pretender afastar o poder judicial de fixação dos juros moratórios relativos à diferença entre o que a seguradora propôs e o que o Tribunal fixou no final.

Se a previsão dos juros constante do correspondente no proj. diploma ao art. 20º-G/2 do DL 83/2006 acolher isto – que parece razoável –, parece dispensável a referência à consignação em depósito proposta pela APS.

Essa solução implica que a sanção prevista naquela disposição seja aplicável apenas aos casos em que a proposta não é razoável sequer em termos abstractos ou inexistente. Se for manifestamente desrazoável aplicar-se-á o correspondente ao nº 3 do art. 20º-G do DL 83/2006.

Um tal regime parece-nos admissível à luz das previsões do nº 6 do art. 4º da Directiva 2000/26/CE.

2.4. Objectivação da razoabilidade (abstracta, portanto) da proposta que a seguradora efectue relativamente à regularização dos DM

Como se disse acima, a objectivação em sub-referência densifica, portanto altera, um aspecto do DL 83/2006 alheio à transposição da Directiva 2005/14/CE. Pelo que não deve ser aceite caso se mantenha o propósito do legislador de só proceder a alterações substanciais no regime do DL 83/2006 depois de algum tempo de vigência do mesmo – cf. ponto 1. *supra* da presente “2. Apreciação das sugestões da APS”.

Como aí se diz, a opção do legislador do proj. diploma em matéria de regularização de sinistros foi a de não alterar a ponderação política global subjacente à intervenção legislativa de 3 Mai. senão de forma global e passado algum tempo de experimentação do regime original.

2.5. Objectivação da razoabilidade (abstracta, portanto) da proposta que a seguradora efectue relativamente à regularização dos DC

Relativamente à objectivação da razoabilidade abstracta da proposta da seguradora quanto aos DC já não ocorre alteração extemporânea na ponderação global subjacente ao DL 83/2006.

Se a proposta da seguradora for efectuada nos termos substanciais e procedimentais a prever no futuro sistema de avaliação e valorização dos danos



corporais por utilização da Tabela Indicativa para avaliação de Incapacidades Permanentes em Direito Civil – cuja aprovação se encontra iminente e cujo cumprimento o legislador entende garantir em princípio a justiça no caso concreto em matéria de ressarcimento dos danos corporais –, é razoável que o legislador lhe não aplique a sanção prevista para as ofertas desrazoáveis em abstracto, sem prejuízo do poder de o Tribunal vir a considerá-la desrazoável e, portanto, adicionar à indemnização (/obrigação de reparação) que venha a fixar os juros devidos sobre a diferença entre os dois valores (nos termos vistos no ponto 3. *supra* da presente apreciação das sugestões da APS).

Aceite isto pelo legislador do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, não parece necessário depois, da parte deste, nomear algumas das soluções integrantes daquele futuro que o levaram a considerar razoável de princípio a proposta efectuada pela seguradora para cumprimento do dever fixado no art. 36º do proj. diploma (correspondente ao art. 20º-F do DL 522/85). A mera remissão para o sistema, *in totum*, é suficiente.

Salvo, claro, a existência de hiato na aprovação de parte importante daquele sistema global de avaliação e valorização (v.g., da chamada “tabela económica”, por contra-posição à “tabela médica”), ou, mesmo, a sua não aprovação de todo. Para fazer face a essa eventualidade se veio agora a prever o regime (portanto provisório) do nº 6 do art. 36º, portanto 38º, *infra*.

3. Conclusão quanto ao conjunto de matérias relativas ao regime da regularização dos sinistros

Assim, nesta matéria, parecem de atender as sugestões da APS no sentido do conteúdo subjacente à seguinte formulação:

CAPÍTULO III **Da regularização dos sinistros**

Artigo 29º, portanto 30º **Objecto** **(=)**

Artigo 30º, portanto 31º **Âmbito**

1- O regime previsto no presente capítulo não se aplica a sinistros cujos danos indemnizáveis totais excedam o capital mínimo legalmente estabelecido para o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

2- Relativamente aos danos em mercadorias ou em outros bens transportados nos veículos intervenientes nos sinistros, bem como a sinistros relativamente aos quais se formularem pedidos indemnizatórios de lucros cessantes decorrentes da imobilização desses veículos, é apenas aplicável o previsto nos artigos 37º e 38º, sendo que, para o efeito, o prazo previsto na alínea e) do número 1 do artigo 35º é de 60 dias.



3- Nos casos em que, sendo aplicável a lei portuguesa, a regularização do sinistro deva efectuar-se fora do território português, os prazos previstos no presente capítulo podem ser ultrapassados em situação devidamente fundamentada.

4- Os procedimentos previstos no presente capítulo aplicam-se, com as devidas adaptações, aos sinistros cuja regularização deva ser efectuada pelo Gabinete Português da Carta Verde, na qualidade prevista no artigo 93º, nos termos do Acordo entre os serviços nacionais de seguros, ou pelo Fundo de Garantia Automóvel. (*mas vide infra, IV., 1.*)

5- Para o efeito previsto no número anterior, as referências às empresas de seguros devem ser tidas como sendo efectuadas ao Gabinete Português de Carta Verde ou ao Fundo de Garantia Automóvel.

6- Para a aplicação do regime previsto no presente capítulo não é necessário que os interessados tenham chegado a acordo sobre os factos ocorridos aquando do sinistro.

Artigo 31º

Danos corporais

~~1- A aplicação do regime previsto no presente capítulo aos danos corporais é efectuada com as devidas adaptações, nomeadamente:~~

~~a) a participação do sinistro deve vir acompanhada dos elementos especificamente previstos na norma do Instituto de Seguros de Portugal prevista no artigo 34º;~~

~~b) quando a empresa de seguros razoavelmente entenda necessário proceder a exames e análises médicas ou clínicas complementares ou alternativos dos eventualmente apresentados pelo lesado com o pedido de indemnização, o prazo previsto na alínea e) do número 1 do artigo 35º é de 70 dias, e a aplicação da alínea b) do número 6 do mesmo artigo tem como limite máximo 90 dias;~~

~~c) se no prazo previsto na alínea anterior o dano é apenas quantificável, a proposta prevista no artigo 36º assumirá a forma de “proposta provisória”, em que nomeará especificamente os montantes relativos a despesas já havidas, ao prejuízo resultante de períodos de incapacidade temporária já decorridos, aos prejuízos relativos a cada natureza de lesões havidas, bem como aos prejuízos futuros mais prováveis;~~

~~d) em matéria de exames e análises médicas ou clínicas, em substituição do previsto nas alíneas a) a d) do número 1 do artigo 35º, relativamente, seja ao pedido de indemnização inicial, seja ao pedido de indemnização de sequela, quando a empresa de seguros entenda necessário proceder a exames e análises complementares ou alternativos dos eventualmente apresentados pelo lesado, deve disponibilizar os seus resultados ao lesado no prazo máximo de 10 dias a contar do pedido deste nesse sentido.~~

~~e) a suspensão prevista no número 8 do artigo 35º não é aplicável caso seja manifesto que a fraude não teve contributo voluntário do lesado que sofreu danos corporais.~~

~~2- Relativamente aos prejuízos futuros, a proposta razoável prevista no artigo 36º pode ser limitada ao prejuízo mais provável para os 3 meses seguintes à data de apresentação da proposta razoável, excepto se já for conhecido o quadro médico e clínico do lesado, e sem prejuízo da sua futura adaptação razoável.~~

Artigo 32º

Princípios base da gestão de sinistros

(=)

Artigo 33º

Obrigações do tomador do seguro e do segurado em caso de sinistro

(=)



INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL

Artigo 34° Forma de participação do sinistro

1- A participação do sinistro deve ser feita em impresso próprio fornecido pela empresa de seguros ou disponível no seu sítio na Internet, de acordo com o modelo aprovado por norma do Instituto de Seguros de Portugal, ou por qualquer outro meio de comunicação que possa ser utilizado sem a presença física e simultânea das partes, desde que dela fique registo escrito ou gravado.

2- A norma prevista no número anterior prevê os elementos específicos da participação do sinistro que envolva danos corporais.

~~**23-**~~ Quando a participação do sinistro seja assinada conjuntamente por ambos os condutores envolvidos no sinistro, presume-se que o sinistro se verificou nas circunstâncias, nos moldes e com as consequências constantes da mesma, salvo prova em contrário por parte da empresa de seguros.

~~**34-**~~ A participação do sinistro prevista no número 1 identificará os campos cujo preenchimento é indispensável para os efeitos previstos no presente diploma.

Artigo 35° Diligência e prontidão da empresa de seguros

1- (...)

- a) (...)
- b) (...)
- c) (...)
- d) (...)

e) Comunicar a assunção, ou a não assunção, da responsabilidade no prazo de 30 dias úteis, a contar ~~a partir~~ do termo do prazo fixado na alínea a), informando desse facto o tomador do seguro ou o segurado e o terceiro lesado, por escrito ou por documento electrónico;

f) (...)

2- (...)

3- (...)

4- (...)

5- (...)

6- (...)

- a) (...)
- b) (...)

7- (...)

8- (...)

Artigo 37° (novo)



Diligência e prontidão da empresa de seguros na regularização dos sinistros que envolvam danos corporais

1- Sempre que lhe seja comunicada pelo tomador do seguro, pelo segurado ou pelo terceiro lesado a ocorrência de um sinistro automóvel coberto por um contrato de seguro e que envolva danos corporais, a empresa de seguros deve, relativamente à regularização dos danos corporais:

a) Informar o lesado se entende necessário proceder a exame de avaliação do dano corporal por perito médico designado pela empresa de seguros, num prazo não superior a 20 dias a contar do pedido de indemnização por ele efectuado, ou no prazo de 90 dias a contar da data da comunicação do sinistro, caso o pedido indemnizatório não tenha ainda sido efectuado;

b) Disponibilizar ao lesado o exame de avaliação do dano corporal previsto na alínea anterior no prazo máximo de 10 dias a contar da data da sua conclusão;

c) Comunicar a assunção, ou a não assunção, da responsabilidade no prazo de 75 dias, a contar da data do pedido de indemnização, caso tenha entretanto sido emitido o relatório de alta clínica e o dano seja totalmente quantificável, informando daquele facto o tomador do seguro ou o segurado e o terceiro lesado, por escrito ou por documento electrónico;

2- Sempre que no prazo previsto na alínea c) do nº anterior não seja emitido o relatório de alta clínica ou o dano não seja totalmente quantificável:

a) a assunção da responsabilidade aí prevista assumirá a forma de “proposta provisória”, em que nomeará especificamente os montantes relativos a despesas já havidas e, ao prejuízo resultante de períodos de incapacidade temporária já decorridos, ~~os prejuízos relativos a cada natureza de lesões havidas, bem como aos prejuízos futuros mais prováveis;~~

b) se a proposta prevista na alínea anterior tiver sido aceite, a empresa de seguros deve efectuar a assunção da responsabilidade consolidada no prazo de 15 dias a contar da data do conhecimento pela empresa de seguros do relatório de alta clínica, ou da data a partir da qual o dano deva considerar-se como totalmente quantificável, se posterior.

3- À regularização dos danos corporais é aplicável o previsto no artigo anterior no que não se encontre fixado no presente artigo, contando-se os prazos aí previstos a partir da data da apresentação do pedido de indemnização pelo terceiro lesado, sem prejuízo:

a) da aplicação da alínea b) do nº 6 desse artigo ter como limite máximo 90 dias;

c) da não aplicação da suspensão prevista no nº 8 desse artigo caso seja manifesto que a fraude não teve contributo voluntário do lesado que sofreu dano corporal.

4- Relativamente à regularização dos danos materiais sofridos por lesado a quem o sinistro haja igualmente causado danos corporais, a aplicação do previsto no artigo anterior nos prazos aí previstos requiere a sua autorização, que lhe deve ser devidamente enquadrada e solicitada pela empresa de seguros.

5- Não ocorrendo a autorização prevista no número anterior, a empresa de seguros diligenciará de novo no sentido aí previsto passados 30 dias de ter tomado conhecimento do sinistro sem que entretanto lhe tenha sido apresentado pedido de indemnização pelo lesado, podendo todavia este opôr-se de novo à aplicação então dos prazos em causa.



Artigo 36º, portanto 37º
Proposta razoável

1- A posição prevista na alínea e) do nº 1, ou no nº 5, do artigo anterior 35º, bem como na alínea c) do nº 1, ou na alínea b) do nº 2, do artigo 36º, consubstancia-se numa proposta razoável de indemnização, no caso de a responsabilidade não ser contestada e de o dano sofrido ser quantificável, no todo ou em parte.

2- Em caso de incumprimento dos deveres fixados nas disposições identificadas no número anterior, quando revistam a forma dele constante, na alínea e) do nº 1 ou no nº 5 do artigo anterior, quando revistam a forma constante do número anterior, são devidos juros no dobro da taxa legal prevista na lei aplicável ao caso sobre o montante da indemnização fixado pelo tribunal ou, em alternativa, sobre o montante da indemnização proposto para além do prazo pela empresa de seguros, que seja aceite pelo lesado, e a partir do fim desse prazo.

3- Relativamente à indemnização dos danos corporais, quando a proposta da empresa de seguros tiver sido efectuada nos termos substanciais e procedimentais previstos no sistema de avaliação e valorização dos danos corporais por utilização da Tabela Indicativa para Avaliação de Incapacidades Permanentes em Direito Civil, os juros nos termos do número anterior são devidos apenas à taxa legal prevista na lei aplicável ao caso e sobre a diferença entre o montante oferecido e o montante fixado ou acolhido na decisão judicial.

34- Se o montante proposto nos termos da proposta razoável for manifestamente insuficiente, são devidos juros no dobro da taxa prevista na lei aplicável ao caso, sobre a diferença entre o montante oferecido e o montante fixado ou acolhido na decisão judicial, contados a partir do dia seguinte ao final dos prazos previstos nas disposições identificadas no número 1, na alínea e) do nº 1 ou no nº 5 do artigo 36º, até à data da decisão judicial ou até à data estabelecida na decisão judicial.

~~5- Se no prazo previsto na alínea e) do nº 1 do artigo anterior o dano não for totalmente quantificável, a proposta prevista no nº 1 assumirá a forma de “proposta provisória” em que nomeará especificamente os montantes relativos a despesas já havidas, ao prejuízo resultante de períodos de incapacidade temporária já decorridos, os prejuízos relativos a cada natureza de lesões havidas, bem como aos prejuízos futuros mais prováveis.~~

56- Relativamente aos prejuízos futuros, a proposta prevista no nº 1 pode ser limitada ao prejuízo mais provável para os 3 meses seguintes à data de apresentação dessa proposta, excepto se já for conhecido o quadro médico e clínico do lesado, e sem prejuízo da sua futura adaptação razoável.

6- Para os efeitos previstos no número 3, na ausência, na Tabela nele mencionada, dos critérios e valores de determinação do montante da indemnização correspondente a cada lesão nela prevista, são aplicáveis os critérios e valores orientadores constantes de portaria aprovada pelos Ministros das Finanças e da Justiça, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal.

Artigo 37º, portanto 38º
Resposta fundamentada



1- A comunicação da assunção da responsabilidade, nos termos previstos ~~na alínea e) do nº 1 ou no nº 5 do art. 35º~~, nas disposições identificadas no número 1 do artigo anterior, consubstancia-se numa resposta fundamentada em todos os pontos invocados no pedido nos seguintes casos:

- a) A responsabilidade tenha sido rejeitada;
- b) A responsabilidade não tenha sido claramente determinada;
- c) Os danos sofridos não sejam totalmente quantificáveis.

2- Em caso de atraso no cumprimento dos deveres fixados ~~na alínea e) do nº 1 ou no nº 5 do artigo anterior~~, nas disposições identificadas no número 1 do artigo anterior, quando revistam a forma constante do número anterior, para além dos juros devidos a partir do 1º dia de atraso sobre o montante previsto no nº 2 do artigo anterior, esta constitui-se devedora para com o lesado e para com o Instituto de Seguros de Portugal, em partes iguais, de uma quantia de € 200 por cada dia de atraso.

Artigo 38º, portanto 39º Perda total

- 1- (...)
- 2- (...)
- 3- (...)

4- Para determinação do valor venal do veículo para efeito do previsto na alínea c) do número 1, assim como para determinação do valor da indemnização por perda total, nos veículos de idade superior a cinco anos, a percentagem prevista naquela alínea é majorada em 2% por cada ano de antiguidade acima de cinco anos, com o limite de 20%. (vide III., 3., infra)

- 5- (...)

Artigo 39º, portanto 40º Veículo de substituição

- 1- (...)

2- No caso de perda total do veículo imobilizado, nos termos e condições do artigo anterior, a obrigação mencionada no número anterior cessa no momento em que a empresa de seguros coloque à disposição do lesado o pagamento da indemnização.

- 3- (...)
- 4- (...)
- 5- (...)
- 6- (...)

Artigo 40º, portanto 41º Pagamento da indemnização



INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL

1- A empresa de seguros responsável deve proceder ao pagamento ao lesado da indemnização decorrente do sinistro no prazo de oito dias úteis a contar ~~a partir~~ da data da assunção da responsabilidade, nos termos ~~da alínea e) do n.º 1 ou do n.º 5 do artigo 35.º, das disposições identificadas no número 1 do artigo 40.º~~, e mediante a apresentação dos respectivos documentos comprovativos.

2- (...)

3- (...)

4- (...)

Artigo 41.º, portanto 42.º Reclamações e arbitragem

1- (...)

2- (...)

3- Se o tomador do seguro, o segurado ou o terceiro lesado não concordar com a decisão comunicada nos termos ~~das alínea e) do n.º 1 ou do n.º 5 do artigo 35.º, disposições identificadas no número 1 do artigo 40.º~~, e não aceitar o recurso à arbitragem, a empresa de seguros fica dispensada do cumprimento dos prazos previstos no artigo anterior.

Artigo 42.º, portanto 43.º Códigos de conduta, convenções ou acordos

1- (...)

2- (...)

3- Presume-se o cumprimento dos prazos previstos no artigos 35.º e 36.º pelas empresas de seguros subscritoras de códigos de conduta, convenções ou acordos que realizem o conjunto das diligências neles previstas em prazo mais curto que o estabelecido naquele artigo.

4- (...)

Artigo 43.º, portanto 44.º Comunicações e notificações

(...)

9. Cobertura pelo FGA de danos materiais ocorridos em acidente cujo responsável seja desconhecido: eliminação da franquia, e remissão para Tabela relevante para o efeito de qualificação da valorização de incapacidade permanente parcial mínima exigível

Franquia: a APS sugere a sua não previsão pelo legislador, por forma a melhorar a situação dos lesados de menores recursos, o que, tudo ponderado, parece de aceitar.



Quanto à conveniência da expressa nomeação pela lei das 2 concretas tabelas mencionadas pela APS (relativamente ao 1º caso dos previstos na al. c) do nº 1 do art. 46º do proj. diploma), sempre se dirá que a convocação das mesmas para o efeito da aplicação da disposição legal em causa é evidente, não carecendo da sua expressa menção.

10. Limites especiais à responsabilidade do FGA

1. Acidente originador da obrigação de pagamento de prestações a título de ressarcimento de acidentes de trabalho

Acidente simultaneamente de trabalho e de viação: a APS sugere eventual violação do princípio da igualdade na medida em que, se o ressarcimento a título de responsabilidade civil automóvel estiver a cargo do FGA, o sinistrado deve ressarcir-se primeiramente junto do responsável pelo ressarcimento a título de responsabilidade civil por acidentes de trabalho — ao contrário do lesado por acidente cujo ressarcimento a título de responsabilidade civil automóvel esteja a cargo de seguradora, ao qual a lei permite a opção entre as 2 vias de ressarcimento.

O entendimento subjacente à solução constante do proj. diploma é uma decorrência da ideia geral de “subsidiarização” da intervenção do FGA na medida do razoável e sem prejudicar os lesados: não prejudicando os lesados em geral, trata o legislador de limitar as despesas do FGA, permitindo-lhe fazer face ao acréscimo das suas responsabilidades consubstanciado na sua evolução pretérita, presente e futura.²¹

Aliás, na linha do reforço da não diminuição da protecção do lesado por acidente simultaneamente de trabalho e de viação em virtude daquela “subsidiarização”, altera-se agora a previsão legal em causa por forma a excluir da “subsidiarização” os casos de inexistência de seguro de acidentes de trabalho (*vide infra*).

2. Acidente originador da obrigação de pagamento de prestações pela Segurança Social

Acidente que dê origem a prestações a cargo da Segurança Social: APS tem dúvidas sobre a legalidade de se impor ao lesado o recebimento das prestações pagáveis pela Segurança Social, presumindo, parece, que tal recebimento é de molde a afastar radicalmente as prestações pelo FGA.

Mas tal não é o caso: a previsão do proj. diploma não afasta radicalmente as prestações a cargo do FGA — só as afasta na medida em que haja duplicação do ressarcimento, em que haja violação do princípio indemnizatório.

3. Acidente originador da obrigação de pagamento de prestações nos termos de seguro de pessoas transportadas

²¹ Para efeitos de consideração do princípio da igualdade tanto há que atender à situação do lesado por acidente simultaneamente de trabalho e de viação em que haja seguro obrigatório automóvel como ao lesado por acidente apenas de trabalho.



A APS defende precisão de que a proibição não abrange prestações não indemnizatórias. Deveras, a redacção pode ser melhorada, por forma a clarificar que a disposição em causa constitui um afloramento do princípio indemnizatório (art. 435º CCom), não pondo em causa a percepção da prestação pagável pelo FGA em cumulação com prestações forfetárias pagáveis por seguradoras.

4. Conclusão

Assim, a formulação deve ficar:

Artigo 48º, portanto 50º (em face do adquirido *supra*)
(...)

1- Caso o acidente previsto nos artigos 47º e 48º seja também de trabalho ou de serviço, o Fundo só responde por danos materiais e, relativamente ao dano corporal, pelos danos não patrimoniais e os danos patrimoniais não abrangidos pela lei da reparação daqueles acidentes, incumbindo, conforme os casos, às empresas de seguros, ao empregador ou ao Fundo de Acidentes de Trabalho, as demais prestações devidas aos lesados nos termos da lei específica de acidentes de trabalho ou de serviço, salvo inexistência do seguro de acidentes de trabalho, caso em que o FGA apenas não responde pelas prestações devidas a título de invalidez permanente.

2- (...)

3- (...)

4- (...)

5- O lesado pelo acidente previsto nos artigos 47º e 48º não pode cumular as indemnizações a que tenha direito a título de responsabilidade civil automóvel e de beneficiário de prestações indemnizatórias ao abrigo de seguro de pessoas transportadas.

6- (...)

11. Regime dos autos-de-notícia elaborados por autoridades públicas; disponibilização de dados informativos supervenientes pelas seguradoras

1. Relativamente aos auto-de-notícia elaborados por autoridades públicas, a APS sugere que se preveja a favor das seguradoras o regime que o proj. diploma reserva para o FGA (cf. art. 64º respectivo), relativamente aos acidentes de viação que envolvam dano corporal.

É sugestão sem dúvida susceptível de contribuir para o apressamento dos processos de regularização.

É, também, matéria que releva da regulação do acesso à informação relevante para a regularização dos sinistros, concretamente objecto do art. 5º/4 da Directiva 2005/14/CE, cujo regime-núcleo (concretamente o constante do art. 81º do proj. diploma) não foi ainda sujeito a consulta pública.



Entretanto, consolidadas as opções do proposto legislador relativamente a este regime-núcleo no sentido da manutenção, com aperfeiçoamentos, do regime hoje previsto no DL 102/88, 29 Mar., (em detrimento, portanto, de solução que, p.e., implique a criação de um organismo central, administrativo ou não, destinado ao fornecimento dessa informação), verifica-se que a sugestão da APS vai em idêntico sentido.

2. Por outro lado, e relativamente à disponibilização do que o proj. diploma nomeia como “dados informativos supervenientes” pelas seguradoras, a APS discorda da necessidade da aditar às obrigações de informação já previstas no DL 83/2006 (e vertidas no cap. III do tít. I do proj. diploma) as previstas no art. 80º do proj. diploma, por redundante.

O cerne do dispositivo dessa disposição é constituído pela referência aos “*documentos finais (...) relativos à constatação, valoração e liquidação dos danos dos acidentes existentes além dos relatórios de peritagens (...)*”, respectivo nº 2.

O qual parece transportável para as disposições pertinentes sedeadas no cap. III do tít. I, com ganho de clareza e economia dispositiva (e com a correspondente eliminação do art. 80º do proj. diploma).

Assim, o regime a inserir no proj. diploma com correspondência formal à obrigação de transposição do disposto no art. 5º/4 da Directiva 2005/14/CE é, globalmente:

Artigo 35º

Diligência e prontidão da empresa de seguros

1- (...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

d) Disponibilizar os relatórios das peritagens no prazo dos quatro dias úteis após a conclusão destas, bem como dos relatórios de averiguação indispensáveis à sua compreensão;

e) (...)

... ..

(...)

Artigo 36º

Diligência e prontidão da empresa de seguros na regularização dos sinistros que envolvam danos corporais

1- (...)

a) (...);

b) Disponibilizar ao lesado o exame de avaliação do dano corporal previsto na alínea anterior no prazo máximo de 10 dias a contar da data da sua conclusão, bem como dos relatórios de averiguação indispensáveis à sua compreensão;



INSTITUTO DE SEGUROS DE PORTUGAL

c) (...)

Art. 64º

Auto de notícia

~~1— A entidade fiscalizadora de trânsito que tome conhecimento de acidente de viação cujo responsável seja desconhecido ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou em que um dos intervenientes não se faça acompanhar de documento comprovativo de seguro válido e eficaz, remete ao Fundo de Garantia Automóvel cópia do auto de notícia por si elaborado.~~

~~2— Se o acidente previsto no número anterior puder constituir infração penal, o Fundo de Garantia Automóvel pode solicitar, nos termos da lei processual penal, que lhe seja passada certidão do auto de notícia elaborado pela entidade fiscalizadora de trânsito.~~

TÍTULO III

SISTEMA DE INFORMAÇÃO PARA A REGULARIZAÇÃO DE SINISTROS AUTOMÓVEL

Artigo 80º

Disponibilização de dados informativos supervenientes pelas empresas de seguros

~~1— Sem prejuízo do fixado no capítulo III do título I, as empresas de seguros ou o Fundo de Garantia Automóvel disponibilizam ao lesado por acidente coberto pela apólice de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel associada a veículo interveniente no acidente, aos respectivos tomador e segurado, às empresas de seguros envolvidas na regularização do acidente, e ao Fundo de Garantia Automóvel, bem como aos respectivos representantes, no prazo de 15 dias após a apresentação de pedido nesse sentido:~~

~~a) as participações de acidente e as declarações amigáveis de acidente que tenham recebido, ou os seus agentes ou representantes para sinistros, bem como os autos de ocorrência que elaborem em alternativa àquelas;~~

~~b) os documentos finais dos procedimentos das empresas de seguros relativos à constatação, valoração e liquidação dos danos dos acidentes existentes além dos relatórios de peritagens, nos termos e segundo a tipologia a estabelecer por regulamento do Instituto de Seguros de Portugal.~~

~~2— A infração ao disposto no número anterior constitui contra-ordenação punível com coima de € 3 000 a € 44 890, sendo-lhe aplicável o previsto na secção I do capítulo II do título IV.~~

~~3— O cumprimento do dever de envio previsto no número 1 não é aplicável relativamente a acidentes onde haja indícios relevantes ou prova de comportamentos fraudulentos, e fica suspenso na pendência de acção judicial entre o requerente e a empresa de seguros relativa ao acidente, sem prejuízo dos poderes das autoridades judiciais competentes.~~

**Artigo 80º****Disponibilização dos dados informativos relativos à regularização de sinistros suscitadores de responsabilidade civil automóvel**

1- O regime de disponibilização da informação relativa à regularização de sinistros suscitadores de responsabilidade civil automóvel na titularidade das empresas de seguros, Fundo de Garantia Automóvel, ou Gabinete Português da Carta Verde é o previsto no capítulo III do título I.

2- A entidade fiscalizadora de trânsito que tome conhecimento de acidente de viação deve colher todos os elementos necessários ao preenchimento dos impressos, de modelo em vigor, da Direcção-Geral de Viação (auto-de-notícia), devendo o de participação oficial ser destinado a arquivo e o de boletim estatístico ser enviado àquele serviço.

3- A entidade prevista no número anterior remete cópia do auto-de-notícia por si elaborado:

a) ao Fundo de Garantia Automóvel, sendo o responsável do acidente desconhecido, ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou se um dos intervenientes no acidente não se fizer acompanhar de documento comprovativo de seguro válido e eficaz;

b) às empresas de seguros correspondentes às apólice de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel correspondentes aos veículos intervenientes, tratando-se de acidente de que resulte dano corporal.

4- Nos casos não previstos no número anterior o auto-de-notícia será colocado à disposição dos intervenientes nos acidentes de viação suscitadores de responsabilidade civil automóvel, suas empresas de seguros ou representantes, sendo-lhes facilitada a consulta e, se requerida, fornecidas certidões e informações.

5- Consideram-se representantes, para efeitos do número anterior, os mandatários forenses dos interessados ou os seus funcionários credenciados, bem como os funcionários credenciados pelas empresas de seguros, pelo Fundo de Garantia Automóvel ou pelo Gabinete Português da Carta Verde.

Artigo 81º*Eliminado*

Artigo 82º, portanto 84º (em face do adquirido *supra*)

(...)

III. Alterações ao proj. diploma posteriores à Consulta Pública e que são da iniciativa do ISP



1. Capital seguro para os contratos relativos a transportes colectivos e a provas desportivas:

Artigo 10º, portanto 12º (em face do adquirido *supra*)

Capital seguro para os contratos relativos a transportes colectivos e a provas desportivas

O capital mínimo obrigatoriamente seguro para os contratos relativos a transportes colectivos e para os relativos a provas desportivas, ~~nos termos e para os efeitos das alíneas a) e e) do número 1 do artigo 8º,~~ é de, respectivamente, 2 e 8 vezes os montantes previstos no artigo anterior, com o limite, por lesado, dos mesmos montantes simples.

Justificação

Eliminado o trecho a rasurado, por desnecessário.

2. Limitação ao responsável subjectivo da exclusão dos danos corporais sofridos pelo condutor causador

Vide a parte final do ponto II.3.1. supra.

3. Aclaração do regime da perda total para veículos de idade superior a 5 anos:

Artigo 38º, portanto 39º

Perda total

1- (...)

2- (...)

3- (...)

4- Para determinação do valor venal do veículo para efeito do previsto na alínea c) do número 1, assim como para determinação do valor da indemnização por perda total, nos veículos de idade superior a cinco anos, a percentagem prevista naquela alínea é majorada em 2% por cada ano de antiguidade acima de cinco anos, com o limite de 20%.

5- (...)

Justificação

Trata-se de mera aclaração de regime decorrente da versão actual do art. 20º-I constante do DL 83/2006.

Pelo que a presente alteração não põe em causa a opção de fundo do legislador de, ressalvadas as exigências da obrigação de estrita transposição da Directiva 2005/14/CE, não alterar a ponderação política global subjacente à intervenção legislativa de 3 Mai. senão de forma global e passado algum tempo de experimentação do regime original. (Cf., entre outros, o ponto 9.0. do cap. II *supra*).

Para facilidade de compulsão global das alterações a introduzir no proj. diploma em matéria de cap. III do tít. I (regime da regularização dos sinistros), inseriu-se a presente alteração também no ponto 8.3. do cap. II *supra*.



4. Regime das indemnizações sob a forma de renda

O texto que melhor adapta o teor do actual art. 17º do DL 522/85 à realidade presente do sector segurador é o ss.:

Artigo 23º, portanto 24º (em face do adquirido *supra*)
Indemnizações sob a forma de renda

Quando a indemnização ao lesado consistir numa renda que, em valor actual, e de acordo com as bases técnicas utilizadas pela empresa de seguros, ultrapasse o capital seguro, a responsabilidade desta é limitada a este valor, devendo a renda ser calculada de acordo com as bases técnicas das rendas vitalícias imediatas em vigor no mercado, se da aplicação destas resultar uma renda de valor mais elevado.

IV. Observações do GPCV

Conjunto de observações chegadas muito para lá de 3 Novembro, já em fase adiantada da apreciação dos resultados da consulta pública, daí que muito telegraficamente caiba dizer-se:

1. [*observação 7. do GPCV, alegando que a fórmula “com as devidas adaptações”, com que o projectado legislador pretende adaptar a aplicação do regime do cap. III do tit. I ao GPCV, não parece suficiente para proceder convenientemente a tal adaptação. Ademais, tal aplicação, mesmo convenientemente adaptada, implica perdas financeiras para o GPCV cujo remédio, de momento, se não vislumbra.*]

O legislador foi sensível à delicadeza da aplicação do regime do cap. III do tit. I (correspondente ao regime do DL 83/2006) aos sinistros regularizáveis pelo GPCV: daí o “com as devidas adaptações” previsto no nº 4 do art. 30º do proj. diploma. Julga-se benevolmente o reforço da tutela dessa preocupação, pelo que o texto dessa disposição poderá ficar:-----

“4- Os procedimentos previstos no presente capítulo aplicam-se, com as devidas adaptações, aos sinistros cuja regularização deva ser efectuada pelo Fundo de Garantia Automóvel, ou pelo Gabinete Português da Carta Verde, na qualidade prevista no artigo 96º, e neste caso sem prejuízo das obrigações internacionais decorrentes da subscrição do Acordo entre serviços nacionais de seguros.”

2. Quanto às eventuais dificuldades financeiras: o impacto da aplicação do regime do “procedimento de oferta razoável” aos serviços nacionais de seguros será sentido por todos os serviços dos Estados membros da UE (aliás do EEE), não sendo exclusivo do português. Tal aplicação, recorde-se, decorre do art. 4º/4 da Directiva 2005/14/CE, na parte em que adita um art. 4º-E (*vide* concretamente o respectivo 2º §) à Directiva 90/232/CE (“3ª Directiva do Seguro Automóvel”).



3. [observação 1. GPCV, alegando uma omissão de indicação, no projecto de diploma, da, diz, alteração à noção de “estacionamento habitual” que constará da Directiva 2005/14/CE para efeito da regularização dos sinistros causados por veículos sem chapa de matrícula, ou cuja chapa não corresponde ou deixou de corresponder ao veículo]

O regime previsto na al. b) do nº 1 do art. 45º – quanto à al. b) do art. 95º, portanto 93º – e na al. b) do art. 95º (portanto 93º) do proj. diploma cumpre as exigências de transposição relativamente à cobertura dos acidentes causados por veículos sem chapa de matrícula ou cuja chapa de matrícula não corresponde ou deixou de corresponder ao veículo, não parecendo necessário alastrar a transposição deste aspecto especial para a definição genérica de “estacionamento habitual” [constante da al. d) do art. 2º do proj. diploma].

4. [obs. 4. GPCV] Vide ponto I.3. *supra* (regime peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas).

5. [obs. 5. GPCV, alegando ser mais correcto nomear o Regulamento Geral anexo ao Acordo de Rethymno, e não este, quando se pretenda referir a secção II do Regulamento; e ser mais rigoroso não mencionar “com extensão [da CV] a Portugal”, pois que a CV deve ser válida para a totalidade dos territórios dos países aderentes ao Acordo de Rethymno] Concordamos em que é mais rigorosa a seguinte fórmula a introduzir na al. c) do nº 1 do art. 26º (aliás 27º, face ao adquirido *supra*) do proj. diploma:-----

“c) Relativamente a veículos matriculados em países cujos serviços nacionais de seguros não tenham aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros, o certificado internacional de seguro (“carta verde”), quando válido e emitido, ~~com extensão de cobertura a Portugal~~, por serviço nacional de seguros ao abrigo de relação contratual entre serviços regulada pela secção II do Regulamento geral do conselho dos serviços nacionais de seguros anexo àquele Acordo.”

Pelo que, concomitantemente, o nº 2 desse mesmo art. 26º, aliás 27º, deverá ficar:

“2- No caso objecto da alínea c) do número anterior, o Gabinete Português da Carta Verde, na qualidade prevista no artigo 93º, pode opor aos lesados a cessação da validade de um certificado internacional de seguro nos termos previstos na secção II ali mencionada do Acordo entre os serviços nacionais de seguros.”

6. [obs. 6. GPCV, alegando que o âmbito territorial do seguro de fronteira – art. 26º/1, d] e e), proj. diploma – deve ser o do território dos países aderentes ao Acordo de Rethymno, que não apenas o do território português] A al. d) [e portanto a al. e), na medida em que remete para aquela] do nº 1 do art. 26º do proj. diploma não implica, sequer sugere que o seguro de fronteira seja válido apenas para o território português; tão-só requer que a validade temporal desse seguro esteja activa quando o veículo circular em território português. Essa disposição preocupa-se com a validade temporal, não com a validade territorial de um tal seguro de fronteira.



7. [obs. 9., d), GPCV, alegando que o art. 94º proj. diploma não menciona as competências do GPCV de reembolso dos serviços nacionais de seguros dos demais países aderentes ao Acordo de Rethymno] O proj. diploma não cria obrigações para o GPCV: estas são-lhe fixadas nos convénios que assinou.

Relativamente às obrigações que têm como contraparte particulares, o proposto legislador (de resto à semelhança do do art. 2º do DL 122-A/86, 30 Mai.) entendeu que beneficiaria a transparência do sistema para não iniciados a sua alusão no proj. diploma.

Relativamente às obrigações que têm como contraparte SNS participantes no sistema CV, o legislador entendeu não ser necessário repetir tal cuidado de “eco” em sede de DL das obrigações do GPCV.

8. [obs. 9., a) e b), GPCV, alegando a existência de outros actos internacionais relevantes para a fixação das competências do GPCV, para além dos mencionados no prój. diploma] Não cabe ao proj. diploma elencar exaustivamente os actos jurídicos relevantes compreendidos no chamado “sistema CV”. Basta, para efeitos de enunciado genérico, mencionar o acto relevante para a sua nomeação no Direito Comunitário (cf. art. 1º/3 da Directiva 72/166/CEE) e, bem assim, o acto substância-sede (o Acordo de Rethymno, do qual o “Regulamento geral do conselho dos serviços nacionais de seguros” constitui anexo, pelo que a nomeação daquele inclui *ipso facto* a deste).

9. [obs. 9., c) e e), GPCV, insurgindo-se contra a inclusão de uma al. b) no art. 94º proj. diploma relativa ao ressarcimento pelo GPCV de acidentes causados em território português por veículos sem chapa de matrícula, ou cuja chapa de matrícula não corresponde ou deixou de corresponder ao veículo, pois que a Directiva 2005/14/CE prevê fixa apenas a obrigação do FGA para o efeito; e mais alegando que o GPCV é competente para o ressarcimento dos danos causados por acidente causado por veículo sem seguro com estacionamento habitual no território de país aderente ao Acordo de Rethymno] Partilhamos da leitura do art. 1º/1, b), da Directiva 2005/14/CE subjacente à al. e) do ponto 9. das observações do GPCV: deveras, as menções aí efectuadas, seja do 1º trav. do art. 2º/2 da Directiva 72/166/CEE, seja do art. 1º/4 da Directiva 84/5/CEE, são-no na qualidade de regimes que a solução ora trazida pela Directiva 2005/14/CE veio substituir. Sendo que o regime novo é só o da cobertura dos sinistros pelo FGA. Pelo que deve ser eliminada a al. b) do art. 95º do proj. diploma.

Devendo ser substituída por menção da cobertura de acidentes ocorridos em Portugal e causados por veículos com estacionamento habitual em país aderente ao Ac. Rethymno e sem seguro.

10. Conclusão quanto à redacção do art. 95º, portanto 93º

Parecem de atender as sugestões do GPCV no sentido subjacente à seguinte formulação:

Artigo 95º, portanto art. 93º

(...)

Compete ao Gabinete Português de Carta Verde, organização profissional criada em conformidade com a Recomendação nº 5 adoptada em 25 de Janeiro de 1949, pelo subcomité de



Transportes Rodoviários do Comité de Transportes Internos da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas e que agrupa as empresas de seguros autorizadas a explorar o ramo “Responsabilidade Civil – Veículos Terrestres Automóveis” (“serviço nacional de seguros”), e subscritor do Acordo entre os serviços nacionais de seguros, a satisfação, ao abrigo ~~de desse Acordo entre os serviços nacionais de seguros~~, das indemnizações devidas nos termos da presente lei aos lesados por acidentes ocorridos em Portugal e causados ~~por veículos portadores do documento previsto nas alíneas b) a e) do número 1 do artigo 26º e:~~

a) por veículos portadores do documento previsto nas alíneas b) a e) do número 1 do artigo 26º e com estacionamento habitual em país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido a esse Acordo, ou matriculados em país terceiro que não tenha serviço nacional de seguros, ou cujo serviço não tenha aderido ao Acordo, mas que, não obstante, e que sejam portadores de um documento válido justificativo da subscrição em país aderente ao Acordo de um seguro de fronteira válido para o período de circulação no território nacional e garantindo o capital obrigatoriamente seguro;

b) ou por veículos com estacionamento habitual em país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido a esse Acordo e sem qualquer documento comprovativo do seguro.

~~b) ou sem chapa de matrícula ou com uma chapa de matrícula que não corresponde ou deixou de corresponder ao veículo.~~

V. Aspecto alheio à alteração legislativa

A 1ª parte da al. b) do art. 5º do DL 522/85 [concretamente o trecho até “(...) onde ocorrer o acidente (...)”] obriga a que, relativamente aos acidentes causados pelo respectivo segurado no território da UE (*i.e.*, do EEE), a cobertura fornecida pelo SORCA português seja a prevista na lei aplicável aos acidentes ocorridos nesses territórios – e que na generalidade dos casos será a lei do local do acidente.

Ou seja, a garantia fornecida pelo SORCA português é a da lei espanhola relativamente aos acidentes causados pelo respectivo segurado em Espanha, a da lei francesa relativamente aos acidentes causados pelo respectivo segurado em França, a da lei alemã relativamente aos acidentes causados pelo respectivo segurado na Alemanha, a da lei lituana relativamente aos acidentes causados pelo respectivo segurado na Lituânia, e assim por diante, à medida que o veículo respectivo vai avançando nos territórios dos países que constituem o EEE. Daí que se fale, a propósito, em “garantia flutuante”, ou “garantia harmónio”.

A 2ª parte da mesma al. b) do art. 5º do DL 522/85 [que transpõe a parte final do 2º trav. do art. 2º da Directiva 90/232/CEE do Conselho, 14 Mai. 1990 (3ª Directiva do Seguro Automóvel)] introduz uma protecção adicional: obriga a que a garantia fornecida pelo SORCA português relativamente aos acidentes causados pelo respectivo segurado em Espanha seja a da lei espanhola, pois sim, mas só se a lei portuguesa (*i.e.*, a lei onde o veículo tem o seu EH) não garantir ao lesado uma protecção superior à



garantida pela lei espanhola. Pois que se a lei portuguesa for mais protectora, então a apólice portuguesa garante a protecção prevista na lei portuguesa.

Decerto que a lei portuguesa será menos protectora do lesado por acidente de viação do que a lei espanhola. Mas provavelmente o mesmo já não ocorrerá se a lei a comparar for a lei lituana.

O caso apresentado pelo Senhor Francisco Lourenço parece não ter compreendido o exacto alcance do previsto no art. 8º, b), do proj. diploma, que repete (embora de forma mais clara, segundo se julga) o previsto na al. b) do art. 5º do DL 522/85.

Porque para um caso de acidente ocorrido em Portugal em que um veículo português atropela um cidadão, p.e., francês por culpa deste diz que do facto do francês poder propor em França uma acção contra a seguradora portuguesa do veículo implicado (o que está correcto: art. 11º/2 Reg. CE 44/2001, 22 Dez. 2000) decorrerá que o francês poderá ver sempre aplicada ao caso a lei francesa relativa ao ressarcimento das vítimas de acidentes de viação (o que já não está correcto, pois que o foro francês não está obrigado a aplicar a lei francesa sempre, mas só quando a lei francesa for a lei aplicável ao caso.²² ou seja, em princípio apenas quando o acidente tenha tido lugar em França, ou, fora de França, e no território de um país-EEE, quando o veículo implicado tenha o EH em França).

De todo o modo, o Senhor Francisco Lourenço acaba por ter razão (não no caso apresentado como exemplo mas na conclusão geral, extraível do princípio de que a cobertura garantida pela apólice portuguesa de RCA é uma cobertura-harmónio, ou flutuante): os segurados portugueses pagam um seguro que garante aos lesados espanhóis (por acidentes causados pelos veículos portugueses em Espanha) indemnizações superiores do que as garantidas aos lesados portugueses por acidentes causados pelo mesmos veículos em Portugal.

Injustiça, como diz o Senhor Francisco Lourenço? Não é esta a sede apropriada para a dilucidação final da justiça ou não da solução. Sempre se dirá é que, por um lado, o princípio do *lex loci delicti commissi* — de que a disposição comunitária é um prolongamento — é a solução tradicional na quase totalidade dos Estados membros da UE²³ para a determinação da lei aplicável à responsabilidade civil extra-contratual, e, por outro, que o âmbito UE (*i.e.*, EEE) das apólices de SORCA emitidas nos Estados membros da UE (EEE) é um dos princípios-base da regulação comunitária do SORCA.

B) NOVO PEDIDO DE COMENTÁRIOS

Atenta a latitude das alterações introduzidas no anteprojecto disponibilizado para consulta pública no passado dia 21 Set., coloca-se a consulta pública o teor das mesmas,

²² Pelo que o texto em análise parece configurar, no trecho pertinente (o ponto 4.a) da 1ª parte da carta do Senhor Francisco Lourenço], uma confusão entre foro aplicável e lei aplicável.

²³ Cf. doc. COM (2003) 427 final, pág. 33, da Comissão Europeia (no âmbito do “Regulamento Roma II”, sobre a lei aplicável às obrigações extra-contratuais).



e, bem assim, o art. 80º, correspondente ao art. 81º da versão de 21 Set., e que então não constara da consulta.

Trata-se pois de novo procedimento de consulta, fundamentalmente restrito às alterações ora introduzidas e ao art. 80º, cabendo efectuar prevenções idênticas às efectuadas no primeiro procedimento (apenas com alteração do prazo concedido para o envio das respostas), concretamente:

Com este documento de consulta o Ministério das Finanças, através do Instituto de Seguros de Portugal, procura obter comentários de todos os interessados no anteprojecto.

Frise-se que, tratando-se de um anteprojecto de decreto-lei, cuja aprovação é da competência do Governo, naturalmente cabe a este a apreciação e ponderação finais dos resultados da presente consulta, nomeadamente o acolhimento ou não de propostas e sugestões de alteração que venham a ser efectuadas.

No tratamento das respostas, na parte em que o mesmo cabe ao Instituto de Seguros de Portugal, este irá divulgar:

- a) Uma síntese das principais questões suscitadas nas respostas à consulta, com excepção daquelas cujo autor solicite a sua não divulgação;
- b) a lista das respectivas entidades/pessoas que responderam à consulta, com excepção das que solicitem a sua não divulgação.

Assim, solicita-se a todos os interessados que submetam os seus comentários sobre o anteprojecto em anexo, por escrito, até ao próximo dia 10 de Janeiro de 2007, para:

Instituto de Seguros de Portugal
Departamento Jurídico
Avenida de Berna, nº 19
1050-037 Lisboa

e-mail: juridicos@isp.pt

fax: 21 793 44 71