

MAIS
JF **SEGURO**

**Comparativo
Seguros Auto:
Condutores
do interior
pagam menos**

P | II/III

**Fórum:
Seguradores
e brokers
debatem futuro
do universo auto**

P | IV/V



Lesado vs veículo: Europa quer mudanças

**Nova tendência na doutrina e
jurisprudência nacional relativamente
à responsabilidade civil decorrente
de acidentes de viação**

SEGURO AUTOMÓVEL

Condutores do interior do país pagam menos

Podendo atingir uma disparidade de quase 200 euros no custo anual deste seguro, é nos distritos de Lisboa e Porto que se registam os prémios mais elevados, enquanto as regiões do interior apresentam custos significativamente mais reduzidos face ao litoral.

SÓNIA BEXIGA

sbexiga@jornaleconomico.pt

Para apurar quais as diferenças no prémio do seguro automóvel de danos próprios em função do distrito de circulação, a plataforma gratuita de comparação de produtos financeiros ComparaJá.pt analisou, em exclusivo para o Jornal Económico, a oferta de sete seguradoras.

Segundo os dados mais recentes da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), a produção de seguro automóvel em Portugal em 2016 teve uma taxa de crescimento de 3,5% em relação a 2015, o que “demonstra bem o paralelismo com a evolução do parque automóvel no país, que aumentou 2,6% de 2014 para 2015, de acordo com a mesma entidade”, refere Sérgio Pereira, diretor geral do ComparaJá.pt, acrescentando que “grande parte deste aumento decorre também dos aumentos tarifários infligidos pelas seguradoras nas suas carteiras”.

Distritos do interior com prémios anuais mais competitivos

Nesta análise, foram comparadas as ofertas de Seguro Automóvel na vertente de Danos Próprios – opção standard mais completa apresentada pelos simuladores das seguradoras - de acordo com o perfil do José, um professor de 33 anos que tem carta desde 2004 e que não tem registado qualquer acidente. O veículo a segurar é o Renault Clio, o carro mais vendido em Portugal em 2016, modelo que este jovem acaba de comprar na sua versão 1.5 DCI GT LINE.

De forma a ilustrar os agravamentos no prémio de acordo com a zona de circulação foram analisadas as ofertas de sete seguradoras - OK! Teleseguros, N Seguros, Logo, Direct, Caravela, Fidelidade, Mapfre - em oito distritos - Porto, Bragança, Coimbra, Castelo Branco, Lisboa, Évora, Faro - com o intuito de representar as diferenças entre as regiões Norte, Centro e Sul do nosso país, bem como entre distritos do interior e do litoral.

De entre as principais conclusões, destaca-se a tendência, entre todas as seguradoras escrutinadas,

para praticarem preços mais competitivos nos distritos do interior do país. E é em Bragança que se regista o prémio médio anual mais baixo (317 euros) entre as regiões escrutinadas. Opostamente, entre os distritos cujos prémios anuais são mais elevados podem encontrar-se Porto e Lisboa. Nestas regiões, o José teria desembolsar uma média de 398 e 381 euros, respetivamente.

“A densidade do parque automóvel e a correspondente exposição ao risco e sinistralidade é claramente um dos fatores que sugere o agrava-



PRÉMIO ANUAL - SEGURO AUTOMÓVEL DANOS PRÓPRIOS

Renault Clio

	PORTO	BRAGANÇA	COIMBRA	CASTELO BRANCO	LISBOA	ÉVORA	FARO
OK	323 €	276 €	323 €	304 €	313 €	304 €	294 €
N SEGUROS	416 €	350 €	401 €	350 €	416 €	386 €	386 €
LOGO	282 €	206 €	247 €	217 €	300 €	243 €	257 €
DIRECT	278 €	269 €	258 €	268 €	265 €	264 €	242 €
CARAVELA	411 €	290 €	341 €	290 €	393 €	290 €	290 €
FIDELIDADE	486 €	409 €	448 €	419 €	459 €	383 €	409 €
MAPFRE	590 €	420 €	482 €	421 €	523 €	397 €	448 €
MÉDIA DISTRITAL	398 €	317 €	357 €	324 €	381 €	324 €	332 €

SEGURO AUTOMÓVEL – DANOS PRÓPRIOS

Renault Clio

	OK! TELESEGUROS	N SEGUROS	LOGO	DIRECT	CARAVELA	FIDELIDADE	MAPFRE
Responsabilidade Civil	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Capital	7.290.000€	7.290.000€	7.290.000€	7.290.000€	7.290.000€	7.290.000€	7.290.000€
Choque, Colisão ou Capotamento	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim
Franquia	2% do Capital	2% do Capital	500€	2% do Capital	-	250€	2% do Capital
Incêndio, Raio ou Explosão	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim
Franquia	Sem franquia	2% do Capital	500€	2% do Capital	-	Sem Franquia	Sem Franquia
Quebra de Vidros	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
	Capital: 2.500€	Capital: 1.000€	Capital: 750€	Capital: n.d.	Capital: 1.000€	Capital: 1.000€	Capital: 1.000€
Franquia	25 €	50 €	Sem Franquia	Sem Franquia	50 €	Sem Franquia	50€
Fenómenos da Natureza	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim
Franquia	125€	-	-	-	-	Sem Franquia	Sem Franquia
Furto ou Roubo	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim
Franquia	2% do Capital	Sem Franquia	500 €	2% do Capital	-	Sem Franquia	Sem Franquia
Ocupantes	MIP: 25.000€ DT: 2.500€ (Conductor e Ocupantes)	Não	MIP: 25.000€ DT Conductor: 3.750€ DT Ocupantes: 2.500€	MIP: 25.000€ DT: 2.500€ (Conductor)	MIP: 5.000€ DT: 600€ (Ocupantes)	MIP: 10.000€ DT: 1.000€ (Conductor)	MIP: 5.000€ DT: 500€ (Conductor)
Atos de Vandalismo	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim
Franquia	-	-	-	-	-	250€	2% do Capital
Assistência em Viagem	Base	Base	Base	Base	Base	Plus	Base

Legenda: DT – Despesas de Tratamento | MIP – Morte ou Incapacidade Permanente | DF – Despesas de Funeral



Joe White/Reuters

DICAS PARA POUPAR

Evite coberturas desnecessárias ponderando bem sobre o que realmente necessita, especialmente no caso do seguro de danos próprios;

Se procura um seguro de responsabilidade civil, foque-se sobretudo no preço pois a oferta das seguradoras neste produto é padronizada para atender aos requisitos regulamentares, incluindo algumas garantias como assistência em viagem, pessoas transportadas e quebra isolada de vidros nos packs mais económicos.

Se possuir mais do que um veículo, procure abrangê-los a todos na mesma seguradora ou combinar o seguro automóvel com, por exemplo, um seguro de saúde na mesma agência de seguros para reduzir o prémio.

Pague o prémio de uma só vez, pois os fracionamentos apresentam encargos que encarecem o seguro.

possuem o mesmo capital disponível para responsabilidade civil (o mínimo obrigatório por lei) e que, à exceção da Fidelidade, todas incluem assistência em viagem base (que engloba auxílio em caso de avaria ou sinistro que provoque a imobilização da viatura, permitindo o transporte da mesma, bagagens e ocupantes).

Já a cobertura de choque, colisão ou capotamento – que assegura a indemnização dos danos sofridos pelo veículo em consequência de embate contra corpo fixo (choque), em movimento (colisão) ou se a viatura perder a sua posição normal não resultando de choque ou colisão (capotamento) - só não é garantida pelas soluções da Caravela.

Não são igualmente muitas as seguradoras que cobrem fenómenos da Natureza – apenas a OK Telesseguros!, a Fidelidade e a Mapfre o fazem (a primeira com uma franquia de 125 euros e as restantes sem). Somente a Mapfre e a Fidelidade cobrem atos de vandalismo, fator que ajuda a explicar o prémio anual mais elevado face à concorrência.

“É difícil ter o melhor de dois mundos. Geralmente, o acréscimo de coberturas disponibilizadas faz-se acompanhar de um aumento do prémio final a pagar. Cabe ao consumidor perceber quais são as suas necessidades específicas e se está disposto a pagar para estar mais protegido”, sublinha o fundador do ComparaJá.pt. ●

mento dos prémios de seguro automóvel, existindo uma visível tendência para que este fator se agudize à medida que caminhamos do interior para o litoral no mapa”, explica o responsável do ComparaJá.pt.

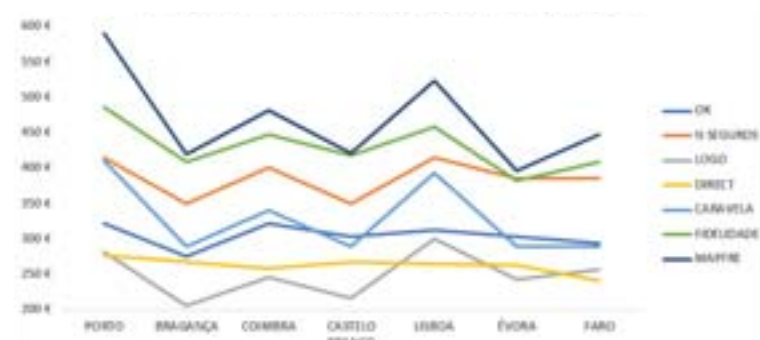
“O facto de os prémios anuais serem, em média, mais elevados no distrito do Porto quando comparados com todos os outros distritos, leva-nos a inferir que a ex-

periência das seguradoras é comum neste distrito, independentemente da sua representatividade”, reforça ainda.

Oferta: mais coberturas, maior valor de prémio anual a pagar

Quando analisadas as coberturas dos seguros de Danos Próprios para o Renault Clio do José é possível, desde logo, notar que todas

PRÉMIO ANUAL - SEGURO AUTOMÓVEL CONTRA DANOS PRÓPRIOS



OPINIÃO

Tecnologia, fator estratégico para a distribuição(*) de seguros



JOÃO MONTEIRO VEIGA

Country Manager, MPM Software Portugal

A tecnologia joga um papel estratégico e decisivo na gestão de negócio do sector segurador, tanto que, a seleção das soluções informáticas determina a capacidade operacional e a margem de manobra que a distribuição de seguros tem no mercado. No contexto atual, já não se trata de uma questão de melhoria, mas sim da diferença entre ser ou não ser competitivo e diferenciador.

As soluções de *backoffice* são o pilar principal de suporte tecnológico para os distribuidores profissionais de seguros, assegurando funcionalmente o seu serviço de gestão, aconselhamento e apoio aos clientes. Hoje, estas soluções têm de integrar obrigatoriamente componentes de ERP (gestão administrativa de negócio), de CRM (gestão comercial) e de BI (indicadores de negócio, dashboards, etc). Adicionalmente, a maior rentabilidade possível na gestão operacional do negócio vem da otimização dos recursos, onde entram então em jogo ferramentas como o BPM (automatização de processos) e, dentro delas, a integração de dados com as seguradoras, o que ajuda a automatizar a maioria dos processos, obtendo reduções de custos significativas bem como aumentos importantes de produtividade. Assim, a missão da solução de *backoffice* já não é apenas de dar suporte administrativo, mas sim a de também garantir a segmentação e conhecimento global do cliente, a organização dos recursos e a

distribuição das tarefas de gestão. Como partilham informação, todas estas soluções permitem uma segmentação detalhada da carteira de clientes e a utilização de meios de comunicação massiva (e-mail, SMS), possibilitando uma comunicação mais adaptada a cada perfil de cliente.

Numa segunda camada temos as ferramentas de *front-office*, na forma de portais web específicos para a rede comercial e para clientes, ferramentas que funcionam como um “escritório virtual” disponível a qualquer hora e em qualquer lugar. Nesta segunda camada, não podemos esquecer as APP’s, que em relação às plataformas web, têm a vantagem de usar um canal mais direto e pessoal (smartphone), permitindo um relacionamento mais próximo com o cliente, tirando o máximo proveito das notificações push (renovações, pendentes, ofertas, promoções...). No que toca a ferramentas específicas de venda, os portais web hoje têm de disponibilizar tarifadores comparativos multi-companhia e outros sistemas de gestão de cotações, que permitam à rede de vendas e/ou ao cliente final poder contratar de forma independente, simples e rápida.

Em conclusão, é a profunda e adequada utilização da tecnologia no setor segurador que permite hoje otimizar os processos de trabalho, racionalizar recursos, simplificar e agilizar as relações e interações com os clientes e fornecedores, além de ser a garantia de uma visão analítica, integrada e em tempo real da situação do negócio, permitindo tomar decisões estratégicas mais informadas.

(*) – Por distribuição de seguros, entenda-se o universo de empresas não seguradoras que fazem venda de seguros: Agentes e Corretores de Seguros, Banca, Retalho Automóvel, Grandes Superfícies Comerciais, etc. ●

AUTOMÓVEL

Até onde vai a responsabilidade do lesado e o risco próprio do veículo?

Há uma nova tendência na doutrina e jurisprudência nacional relativamente à responsabilidade civil decorrente de acidentes de viação. Este é o tema de fundo deste fórum que conclui que haverá impactos no risco associado ao contrato de seguro. São ainda abordados temas relativos ao futuro do seguro automóvel em termos de ofertas no mercado e o impacto do mesmo nas contas das seguradoras.

SÓNIA BEXIGA E VÍTOR NORINHA
sbexiga@jornaleconomico.pt

Até agora era consensual a aplicação do artigo 505º do código civil, ou seja, existindo culpa do lesado, por exemplo de alguém que foi atropelado, era irrelevante o risco do veículo e, logo, a vítima, geralmente um peão ou um ciclista, não teria direito a ser indemnizado.

O tema da admissibilidade, ou não, do concurso entre a culpa do lesado e a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo automóvel, levou-nos até dois juristas e também a questionar seguradores e brokers sobre o impacto nos preços. Diz a broker AON que se vingar aquela tese e esta for objeto de jurisprudência uniforme, haverá impactos no risco associado ao contrato de seguro. No entanto, em termos de custos até poderá ser mais vantajoso perante o eventual concurso de responsabilidades.

Já um Acórdão da Relação de Lisboa de junho de 2011 falava na 5ª diretiva europeia e apontava para “uma noção de risco próprio do veículo mais abrangente no sentido de ser inerente ao perigo de circulação”. E perante aquele enquadramento não será possível recusar ou limitar “de modo desproporcionado a indemnização aos peões, ciclistas e outros utentes não motorizados pela simples razão de ter contribuído para o dano”. Adianta o Acórdão que à luz da 5ª diretiva se deve considerar “presumida a causalidade determinada pelo risco”, e justifica

com o facto de sempre que um acidente seja apenas imputável ao lesado, “faltaria um dos pressupostos da obrigação de indemnizar” e isso levaria à recusa de indemnização. Diz ainda o documento que a 5ª diretiva aponta para “uma noção de risco próprio do veículo mais abrangente, no sentido de ser inerente ao perigo de circulação, encontrando-se, por isso, sempre presente num acidente de circulação rodoviária”.

Esta é uma tese alternativa e que Pedro Pinhal da broker MDS diz que só deve ser excluída “se o acidente for imputável, exclusivamente, ao lesado ou a terceiro”. Esta controvérsia tem de ser resolvida para proteger os utentes vulneráveis das estradas. E isto significa que a indemnização terá de ter em conta a efetiva contribuição do veículo na dimensão dos danos do lesado. ●

Até agora era consensual a aplicação do artigo 5º do código civil, ou seja, existindo culpa do lesado, era irrelevante a culpa do veículo.

FORUM



SOFIA TOMÁS
Responsável da Oferta e Segmento Mass Market da Ageas Seguros

Tem vindo a ser discutida uma nova interpretação de responsabilidade civil emergente de acidentes de viação. A nova tese deriva de uma diretiva europeia e passa pelo concurso entre culpa do lesado e a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo automóvel. Que eventual impacto é que terá no risco associado ao contrato de seguro?
Essa nova interpretação de responsabilidade civil emergente de acidentes de viação necessitará de uma maior abrangência ao nível das responsabilidades associadas ao seguro automóvel.

Esse impacto poderá levar ao aumento do custo do seguro auto?
Potencialmente sim, uma vez que existirá um âmbito mais alargado no que concerne à responsabilidade do seguro e, por esse motivo, o prémio

terá de estar ajustado ao risco.

O que estão a fazer para mitigar o impacto da eventual redução de carros e/ou as novas realidades de utilização como o car-sharing ou automóveis de condução semiautónoma?

O setor segurador está em constante transformação e é essencial anteciparmos tendências e estar atentos às novas gerações. Queremos conquistar novas audiências e estabelecer uma comunicação renovada com os consumidores, através de novas formas de interação que permitam respostas em tempo real, por exemplo, utilizando aplicativos móveis como a nossa App Mundo Ageas Seguros, a App e-SEGURNET e outras facilidades que o mundo digital oferece. A aposta em parcerias inovadoras e estratégicas, uma análise preditiva para a antecipação de riscos e necessidades, a utilização de plataformas digitais e um relacionamento mais direto com os clientes através das redes sociais e dispositivos móveis são pilares da indústria seguradora no futuro e um foco muito claro na Ageas Seguros.

Tendo em conta que se trata de um seguro obrigatório, antecipa que o seguro automóvel se mantenha com um peso importante nas carteiras dos seguradores e dos brokers que trabalham no Não Vida?
Tendo em conta que o automóvel assume um papel fundamental no quotidiano e vida profissional dos

nossos clientes, o seguro automóvel representa um importante elemento de segurança e proteção permanentes. No ramo Não Vida, este seguro será sempre relevante pela sua obrigatoriedade legal

O seguro auto consegue ser sustentável para os seguradores?
A estratégia da Ageas Seguros assenta numa base de rentabilidade para todos os produtos que comercializa, não sendo o seguro automóvel exceção. Trabalhamos continuamente na análise dos perfis de risco por forma a ajustar o preço do seguro ao perfil de cada cliente, com o intuito de alcançar o equilíbrio económico e a sustentabilidade dos produtos comercializados.

A prazo é possível que o seguro auto deixe de ter mediadores como interlocutores?
As soluções digitais e a otimização de modelos poderão tornar as ações efetuadas pelo cliente mais autónomas, no entanto, acreditamos que o apoio do mediador é fundamental para se alcançar a excelência no serviço que queremos oferecer. O mediador desempenha um papel muito importante no esclarecimento das particularidades do seguro, no acompanhamento ao longo do ciclo de vida do cliente, funcionando como um parceiro chave no aconselhamento e na relação. Esta é uma aposta indiscutível da Ageas Seguros, que tem na sua rede de mediadores uma das maiores forças.



ANABELA ARAÚJO
Diretora de Sinistros, Aon Portugal

Tem vindo a ser discutida uma nova interpretação de responsabilidade civil emergente de acidentes de viação. A nova tese deriva de uma diretiva europeia e passa pelo concurso entre culpa do lesado e a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo automóvel. Que eventual impacto é que terá no risco associado ao contrato de seguro?

Efetivamente esta questão da existência ou não de um concurso entre a culpa do lesado e a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo automóvel tem sido objeto de controvérsia em Portugal, quer em termos jurisprudenciais quer em termos doutrinários dividindo-se entre aqueles que defendem o primado da culpa do agente sem qualquer outra solução “intermédia” e aqueles que

defendem que o artigo 505 do Código Civil admite um concurso de culpas nos termos ali definidos. Se efetivamente vier a vingar a tese derivada da diretiva europeia e essa tese vier a ser objeto de jurisprudência uniforme naturalmente que a mesma terá impactos no risco associado ao contrato de seguro.

Esse impacto poderá levar ao aumento do custo do seguro auto?
Numa primeira análise não parece que tal venha a suceder na medida em que o concurso de responsabilidades poderá revelar-se mais vantajoso.

O que estão a fazer para mitigar o impacto da eventual redução de carros e/ou as novas realidades de utilização como o car-sharing ou automóveis de condução semiautónoma?

Independentemente das soluções ad hoc que neste momento já estão a ser encontradas, é premente que seja realizado um trabalho conjunto entre seguradores e brokers no sentido de rapidamente se encontrar, de forma sistematizada e uniforme, soluções técnicas inovadoras e produtos que permitam responder de uma forma eficaz e sustentada sobretudo perante as novas realidades acima mencionadas, os sistemas de car sharing e os automóveis de condução semi autónoma que mais tarde ou mais cedo serão autónoma. Sabemos que o desafio é grande mas o futuro próximo será neste sentido e o

mercado segurador terá necessariamente de alterar os pressupostos que até aqui tem vindo a utilizar quer em termos de tarifação, quer em termos de produtos que disponibiliza e que não são adequados a estas novas realidades.

Tendo em conta que se trata de um seguro obrigatório, antecipa que o seguro automóvel se mantenha com um peso importante nas carteiras dos seguradores e dos brokers que trabalham no Não Vida?

Efetivamente tratando-se de um seguro obrigatório o seu peso e importância será sempre relevante quer para os seguradores, quer para os brokers que trabalham no ramo não vida. No entanto poderemos assistir a uma redução que poderá ser significativa do seu peso relativo na medida em que, parte dos riscos associados à circulação automóvel, tenderá a ser transferida para um outro ramo de seguro que não o automóvel mas que nos parece que, mantendo-se a relevância da proteção dos interesses dos “terceiros lesados” também deverá ser um seguro obrigatório.

O seguro auto consegue ser sustentável para os seguradores?
De acordo com as informações disponibilizadas pela ASF a resposta é negativa, atendendo aos níveis de rentabilidade do mercado reportados pela ASF.



EMMANUEL LESUEUR
Diretor de Marketing
Tranquilidade/Açoreana

O que estão a fazer para mitigar o impacto da eventual redução de carros e/ou as novas realidades de utilização como o car-sharing ou automóveis de condução semiautónoma?

Nós vemos estas novas realidades como desafios e oportunidades que temos de antecipar para liderar o mercado e dar resposta às necessidades dos nossos clientes. Relativamente ao car-sharing, a Tranquilidade já tem uma parceria com a CarAmigo (caramigo.pt), uma plataforma de aluguer de carros entre particulares, exatamente porque compreendemos que a economia de partilha vai ter grandes desenvolvimentos. Este tipo de soluções de partilha do carro retira veículos de circulação e pode levar a uma diminuição do número de apólices de seguro, mas as necessidades de

mobilidade continuam a existir. Surgirão outras necessidades de seguros por via do maior número de viagens do veículo partilhado, que aumenta a probabilidade de sinistro, e por via do aumento do número médio de ocupantes do veículo, que precisam de proteção. Quanto aos automatismos na condução automóvel, eles têm como finalidade reduzir a probabilidade de embate e as consequências do mesmo. No entanto a maior exposição às avarias ou as invasões informáticas serão novos riscos que vão criar novas necessidades.

Tendo em conta que se trata de um seguro obrigatório, antecipa que o seguro automóvel se mantenha com um peso importante nas carteiras dos seguradores e dos brokers que trabalham no Não Vida?

O seguro auto vai manter um peso relevante, mas menor face ao crescimento que se verifica noutros produtos, nomeadamente em saúde.

O seguro auto consegue ser sustentável para os seguradores?

É um produto de difícil gestão devido à forte concorrência, à contínua evolução das expectativas dos clientes e ao elevado número de acidentes. Assim procuramos melhorar continuamente as nossas práticas de gestão (ex: adequar o mais possível o preço ao risco que estamos a segurar e ter uma gestão cada vez mais eficaz dos sinistros) de forma a tornar este produto sustentável.

A prazo é possível que o seguro auto deixe de ter mediadores como interlocutores?

Os chatbots têm sido utilizados em situações mais simples e repetitivas. No setor dos seguros é imprescindível a intervenção humana. Na Tranquilidade e Açoreana continuamos a acreditar que a maioria dos nossos clientes prefere interagir com um especialista, tanto no momento da escolha do seguro, como principalmente no acompanhamento de um sinistro. Há muito valor acrescentado num mediador relativamente a um computador. O mediador oferece um aconselhamento proativo, conhece e antecipa as necessidades dos seus clientes e acompanha-os ao longo do ciclo vida, propondo em cada momento as soluções mais adequadas. Vamos continuar a apostar no fortalecimento de uma rede de mediação profissional, próxima e cada vez mais digital, não tendo qualquer dúvida que a sua competência faz a diferença das marcas Tranquilidade e Açoreana.

O novo modelo de interação com os clientes finais no seguro auto através de chatbots é uma necessidade de redução de custos ou a resposta às exigências dos novos consumidores?

É claramente uma resposta à exigência dos consumidores que cada vez mais pretendem comunicar on-line e 24 horas por dia.



PEDRO PINHAL
National Coordinator Claims
Department MDS Portugal/Portugal

tre culpa do lesado e a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo automóvel. Que eventual impacto é que terá no risco associado ao contrato de seguro?

Pedro Pinhal - Esta nova doutrina concretiza, na prática, aqueles que são os princípios que norteiam o quadro normativo da União Europeia no que respeita à proteção dos utentes vulneráveis das estradas. Ao nível do risco, esta nova visão não deverá ter impacto no que diz respeito à frequência dos sinistros. Porém terá, necessariamente, de se reflectir nos custos globais, dado o aumento do espectro de situações passíveis de serem indemnizadas. Se até aqui as situações de danos corporais resultantes de acidentes de viação em que existiu culpa do lesado e não foi provada a culpa do condutor do veículo não eram tradicionalmente objeto de indemnização pelas seguradoras, à luz desta nova doutrina poderão passar a sê-lo.

Esse impacto poderá levar ao aumento do custo do seguro auto?

Pedro Pinhal - É possível que este novo enquadramento possa influenciar o custo do seguro automóvel. No entanto, isso pode não acontecer de forma imediata, direta e proporcional, dado que a definição dos prémios de seguro resulta, sempre, da análise de diversas variáveis, algumas delas não só relacionáveis com os custos, como seja por exemplo a frequência.

O que estão a fazer para mitigar o im-

pacto da eventual redução de carros e/ou as novas realidades de utilização como o car-sharing ou condução semiautónoma?

Mário Vinhas - Os novos riscos e as novas realidades poderão vir a alterar a composição das carteiras de seguros, sendo provável que venhamos a assistir à redução do peso de alguns ramos por contrapartida ao aumento de outros. No entanto, tais alterações dependerão do enquadramento legal e do tipo de regulação que cada mercado irá implementar, bem como da experiência que vem sendo adquirida ao longo do tempo sobre esses riscos. Por exemplo, há quanto tempo falamos de seguros obrigatórios para drones, quantos existem no mercado, com que tipo de utilização ou que riscos e responsabilidades encerram? Quando falarmos de veículos sem condutor e de outras novas realidades, surgirão o mesmo tipo de perguntas e de análise. É isto que faz evoluir e avançar as sociedades e sejam quais forem as respostas os seguros continuarão a estar sempre presentes.

Tendo em conta que se trata de um seguro obrigatório, antecipa que o seguro automóvel se mantenha com um peso importante nas carteiras?

Mário Vinhas - A gestão de risco nesta nova realidade e o respetivo contexto legal vão levar ao surgimento de novas necessidades e soluções. Este cenário pode originar alguma redução e/ou transferência de prémios para outros ramos. No entanto, terá sempre um peso importante.

OPINIÃO

Responsabilidade pelo risco decorrente da circulação de veículos terrestres motorizados



RUI TAVARES CORREIA

Sócio da Abreu & Marques e Assoc. -
rui.correia@amsa.pt/Associados" -
rui.correia@amsa.pt

A responsabilidade pelo risco vem historicamente constituindo um desvio às regras gerais que regulam a responsabilidade civil, pois, determina que, em determinados casos exista a obrigação de indemnizar danos em situações em que o agente não tenha actuado com culpa. Trata-se de uma responsabilidade objectiva, pois, ao contrário daquilo que é habitual, não depende da demonstração do facto ilícito imputado subjectivamente ao agente a título de dolo ou de negligência para que se verifique a obrigação de indemnizar os danos sofridos pelo lesado. Entende-se, pois, que existem determinadas actividades que, por si só, são potencialmente perigosas e que aqueles que as desenvolvem e delas beneficiam, devem suportar os riscos a elas inerentes. Deste modo e por se tratar de situações de excepção, apenas quando assim esteja previsto na lei, poderá alguém ser responsabilizado objectivamente, pelo risco. Com a evolução técnica e o aumento dessas actividades que envolvem em abstracto maiores riscos, têm também vindo a aumentar as situações em que poderá existir responsabilidade pelo risco.

Uma das situações em que poderá verificar-se a responsabilidade pelo risco é aquela que decorre da utilização de veículos de circulação terrestre, actividade tida, há já bastante tempo, como sendo potencialmente perigosa. Atenta a frequência dos danos causados pela circulação de veículos, a responsabilidade objectiva dela decorrente foi tratada de modo criterioso nos Art.ºs 503º a 508º do Código de Civil de 1966. São também as características inerentes à circulação de veículos terrestres que determinam diversas outras normas que a regulam, desde as regras do Código da Estrada até às regras que impõem a obrigatoriedade de um seguro que garanta o

pagamento dos danos que venham a ser provocados.

O Art.º 503º do Código Civil estabelece, como princípio geral, que aquele que tiver a direcção efectiva de um veículo e o utilizar no seu próprio interesse responde pelos danos provenientes dos riscos próprios desse veículo. Mas a interpretação do Art.º 505º do Código Civil, tem, porém, vindo a ser adaptada à nova realidade, sobretudo nas situações em que possa haver culpa do lesado. Vem sendo, por isso, entendido que apenas quando a responsabilidade pelo acidente gerador do dano tenha sido única e exclusivamente causada pelo lesado ou por terceiro deixará o detentor do veículo de responder pelo risco inerente a este. Um outro elemento contribui para a interpretação referida e prende-se com o n.º 2º do Art.º 4º da Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho de 11.05.2005. Na verdade, nessa Directiva, que regula o seguro automóvel obrigatório, determina-se que esse seguro deverá assegurar a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas que, em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor, têm direito a indemnização. A legislação nacional terá que ser interpretada de acordo com a Directiva em causa, não podendo daquela resultar uma solução incompatível com esta. E, pese embora, não regule expressamente a responsabilidade civil decorrente da circulação de veículos motorizados, apenas o fazendo indirectamente ao regular os seguros a essa actividade exigidos, o escopo da Directiva é claro visando proteger os peões e os utilizadores de veículos não motorizados. E protege-os ainda que tenham, de modo não exclusivo, contribuído para a verificação do acidente, concorrendo essa culpa com os riscos próprios do veículo.

A evolução do sistema, no sentido descrito, é uma imposição da alteração da realidade. A cada vez maior automatização do modo de circulação dos veículos terrestres motorizados, que circularão com cada vez menos intervenção humana, leva ao alargamento dos riscos próprios desses veículos. E tornará a clássica responsabilidade civil dependente de culpa do condutor, cada vez mais excepcional. ●



MÁRIO VINHAS
Deputy Executive Director MDS Portugal

Tem vindo a ser discutida uma nova interpretação de responsabilidade civil emergente de acidentes de viação. A nova tese deriva de uma diretiva europeia e passa pelo concurso en-


13 MAIS SEGURO

 ENTREVISTA **GONÇALO PEREIRA**, diretor Face-to-Face da MetLife na Ibéria

“Seguro de vida com cobertura de acidentes pessoais é a opção”

A MetLife aconselha as famílias portuguesas a acautelar alguns riscos que, podendo ocorrer particularmente em período de férias, vão muito além e podem fazer a diferença em diversos cenários.

Este é um período de férias por excelência e o transporte automóvel é o mais utilizado. Que tipo de coberturas específicas é aconselhável que uma família faça?

Compreendo a pergunta, no entanto devo desde já salvaguardar que a MetLife não comercializa qualquer seguro automóvel. Porém, respondendo à questão, existem coberturas associadas aos nossos produtos, tais como, em caso de acidente de circulação, hospitalização (com ou sem cirurgia), incapacidade temporária – caso o titular do seguro não possa exercer a sua atividade profissional durante um determinado período de tempo –, proteção para condutor e passageiro de veículos motorizados de duas rodas e, aquilo que muitos descaram, proteção em caso de assalto que são aconselháveis. No entanto, a opção mais completa em termos de proteção da pessoa segura e dos que dependem financeiramente dela, passaria pela contratação de um seguro de vida com cobertura de

acidentes pessoais. O seguro de acidentes pessoais também pode ser contratado separadamente e incluir toda a família.

Quando se fala em proteção de toda a família em termos de acidentes pessoais quais os pormenores que se devem ter em conta quando se contrata um seguro?

O objetivo de um seguro é garantir que a pessoa segura e sua família mantém a sua independência e autonomia financeira protegendo a qualidade de vida a que estavam habituados, face a qualquer imprevisto. Quando se contrata um seguro para a família é fundamental assegurar que a proteção financeira inclui custos com hospitalização ou outras despesas de saúde, com a possibilidade de adicionar coberturas de apoio à cirurgia e às despesas de tratamento e repatriamento. Desta forma, a família fica livre dos encargos associados a um qualquer imprevisto, ao mesmo tempo que

garante a substituição de rendimentos perdidos num determinado período. Por exemplo, o seguro de Acidentes Pessoais que na MetLife tem o nome de Plano de Acidentes Integral MetLife, além dessas despesas de saúde, também garante o pagamento da totalidade do capital seguro, em caso de morte, ou um capital percentual, a partir de 1% de invalidez permanente por acidente. Além disso este seguro também cobre morte ou invalidez permanente por acidente em consequência de



O seguro de acidentes pessoais também pode ser contratado separadamente e incluir toda a família”.

assalto. À parte das especificidades de cada produto, consideramos igualmente preponderante que as pessoas procurem um serviço de excelência com conhecimentos profundos e com o aconselhamento mais correto, para garantirem que os próprios e as respetivas famílias estão verdadeiramente protegidos.

É aconselhável fazer um seguro de acidentes pessoais apenas para o período das férias, ou existe benefício em mantê-lo durante todo o ano?

Como todos sabemos, os imprevistos sucedem frequentemente em situações sem risco aparente, que podem acontecer em qualquer altura do ano, em qualquer viagem ou em qualquer atividade diária e rotineira. Nesse sentido, há um benefício claro para as pessoas que queiram estar protegidas durante todo o ano e salvaguardar financeiramente as suas famílias.

Deve haver cuidados especiais

na contratação do seguro de acidentes pessoais quando se prevê o exercício de desportos radicais durante o período de férias?

Deve. A proteção associada a um seguro de acidentes pessoais assegura as mesmas coberturas, caso o imprevisto aconteça na prática de um qualquer desporto. No entanto, o cliente deve sempre confirmar junto do seu mediador quais os desportos que eventualmente podem estar excluídos.

E que cuidados se devem ter na contratação de um seguro de acidentes pessoais quando se viaja para países com risco social e político?

É necessário confirmar os destinos porque alguns deles podem estar excluídos. O ideal é que as pessoas procurem sempre aconselhar-se junto do seu mediador. As pessoas também devem assegurar-se que a cobertura para todo o mundo lhes garante o atendimento 365 dias por ano.

Relativamente aos seguros de vida quais os detalhes que se deve ter em conta quando se faz um contrato deste tipo?

É conveniente associar o seguro de vida a uma capitalização?

Trabalha a tempo inteiro? O seu rendimento é relevante no orçamento familiar? Encontra-se a pagar casa? É casado? Tem filhos? Reformou-se recentemente? Estas são questões a considerar quando subscreeve um seguro de vida. A MetLife disponibiliza desde as coberturas mais usuais de seguros de Vida, a soluções que podem incluir coberturas por Incapacidade Permanente ou Temporária e Doenças Graves, mas que também possibilitam poupança, para que o titular do seguro e a sua família estejam protegidos para qualquer eventualidade e/ou possam complementar as suas reformas. Como é exemplo o nosso seguro Vida & Poupança (V&P Plano Especial), com o qual se pode elaborar uma proteção financeira e de poupança que sirva as necessidades únicas de cada pessoa segura, permitindo inclusive personalizar a apólice adicionando várias opções de coberturas complementares, como cobertura de Doenças Graves, ou proteção de Acidentes Pessoais. No fundo, uma proteção que realmente alcance todas as reais necessidades dos consumidores. Num mundo onde as pessoas vivem cada vez mais no limite dos seus rendimentos e inseguras financeiramente. Assim, fazer planos de poupança é quase uma obrigação, mesmo que seja inserida numa proteção ao estilo de vida de cada um e ao bem-estar dos seus dependentes. ●



Com o apoio de

OPINIÃO

Nova responsabilidade no setor automóvel



PEDRO PINHAL
Coordenador direção
de Sinistros, MDS

Em Portugal, o regime da responsabilidade civil emergente de acidentes de viação baseia-se, antes de mais, na culpa do condutor e, na falta desta, no domínio da responsabilidade civil objetiva. A responsabilidade objetiva concretiza o princípio “ubi commoda, ibi incommoda”, ou seja, quem beneficia (cómodos) de uma atividade geradora de risco como é a circulação rodoviária terá de suportar as consequências que lhe são inerentes (os incómodos), isto é, o sinistro.

Este princípio levanta uma questão: O que acontecerá quando o lesado tiver agido com culpa?

Imaginemos, o seguinte exemplo: uma criança é atropelada por um automóvel quando, inopinadamente e a correr, atravessou uma estrada; o condutor do veículo não praticou qualquer infração à lei e não teve hipóteses de evitar o atropelamento.

O menor deverá ser ou não indemnizado?

A admissibilidade (ou não) do concurso entre culpa do lesado e a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo automóvel tem sido objeto de uma já longa discussão, não obstante, atualmente ainda gera controvérsia e diferentes decisões judiciais.

Tradicionalmente, a doutrina e a jurisprudência defendiam a tese da inadmissibilidade da concorrência entre a culpa do lesado e a responsabilidade objetiva, isto é, existindo culpa do lesado tornar-se-ia irrelevante e ineficaz o risco do veículo e, por conseguinte, a vítima não teria direito a ser indemnizada,

uma vez que o acidente lhe era imputável. Esta posição fundamenta-se na letra da lei e mais especificamente no disposto no artigo 505.º do Código Civil.

Paulatinamente, começou a ser esboçada uma tese alternativa que defende a possibilidade de a culpa do lesado e a responsabilidade pelos riscos do veículo poderem coexistir. A responsabilidade só deverá ser excluída se o acidente for imputável, exclusivamente, ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando o acidente resulte unicamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo. Esta posição foi gizada em resultado de uma interpretação atualista do citado artigo tendo em conta, também, a disciplina das diretivas da União Europeia em sede do seguro obrigatório automóvel que determina que os montantes do seguro obrigatório devem permitir, em toda e qualquer circunstância, que seja garantida às vítimas uma indemnização suficiente e que deve ter por base um nível elevado de proteção ao consumidor.

É premente que esta controvérsia seja resolvida, definitivamente, através de legislação que proteja, de facto, os peões, ciclistas e demais utentes vulneráveis das estradas e assegure a concordância prática entre o regime de responsabilidade civil português com o direito da União Europeia.

Creio que a única solução será a consagração da admissibilidade de concurso entre a culpa do lesado e a responsabilidade pelo risco do veículo, sempre e quando, a estrutura, velocidade, peso e capacidade lesiva dos automóveis constituírem causas ou concausas do sinistro e/ou contribuírem para a extensão e severidade dos danos dos lesados, mesmo quando estes tenham sido negligentes.

Neste cenário, o valor da indemnização seria objeto de ponderação em função do grau que a efetiva contribuição do veículo teve na ocorrência do sinistro e na dimensão dos danos do lesado. ●

RESPONSABILIDADE SOCIAL

Ecovoltas solidárias em Lisboa

A OK! teleseguros, em parceria com a EcoKart Portugal, vai proporcionar à população a experiência de condução do primeiro kart elétrico português.

Até 2018, a empresa propõe-se realizar 24 eventos de norte a sul do país, sendo que algumas das edições – as EcoVoltas Solidárias – terão como objetivo apoiar projetos de solidariedade social, pelo que as receitas irão reverter a favor das IPSS selecionadas.

Os primeiros eventos solidários vão realizar-se já no mês de setembro: nos dias 2 e 3, na Feira da

Luz, em Lisboa; dia 10, no Dia da Base Aberta, da Base Aérea nº 5 em Monte Real; e nos dias 16 e 17, as EcoVoltas Solidárias voltam à Feira da Luz, para marcar presença na Semana Europeia da Mobilidade.

Reforçando a sua política de responsabilidade social, a OK! teleseguros está a apoiar a EcoKart Portugal – um projeto pioneiro em Portugal, que se insere na área da mobilidade sustentável e dos desportos motorizados sem emissões poluentes. Esta organização está a desenvolver uma frota de karts

ecológicos para ações com cariz solidário, social, ambiental e desportivo.

Assente no compromisso social da OK! teleseguros, de promover a sustentabilidade ambiental, esta experiência pretende dar a conhecer, aos clientes que já adotaram a tecnologia dos veículos 100% elétricos, as condições especiais no seguro automóvel, que preveem a atribuição de um desconto exclusivo, contribuindo, assim, para maximizar a poupança que a mesma proporciona. ●

PUB

APROSE. UM SÍMBOLO DE CONFIANÇA.





Os associados da APROSE, mediadores profissionais de seguros independentes, beneficiam de vantagens únicas que fazem a diferença no exercício da sua profissão.

A APROSE assegura, num mercado cada vez mais complexo e difícil, a defesa dos interesses da mediação junto das autoridades nacionais e internacionais.

A APROSE transmite aos seus associados informação útil e atempada, contratualiza programas de formação especializada, fornece apoio jurídico e disponibiliza, em condições únicas, o Seguro de Responsabilidade Civil Profissional.



APROSE

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE
AGENTES E CORRETORES DE SEGUROS

Os Corretores e Agentes de Seguros associados da APROSE são mediadores independentes que se distinguem pela competência e qualidade do serviço que prestam.

Ed. Infante D.Dinis · Praça da República, 93 · Sala 301 · 4050-497 Porto · Portugal
Tel. +351 222 003 000 · Fax +351 223 322 519 · email: aprose@aprose.pt

Não ande às voltas, vá direto ao assunto

Seguro Auto desde 10€/mês.

- Contratação online na hora.
- Mais de 20 de anos de experiência.
- Tem os melhores especialistas e assistência 24 horas.
- Ganha 20€ por cada amigo que trazer para a Direct.

808 233 333

segurodirecto.pt

Direct.

Seguro Directo

Ageas Portugal, Companhia de Seguros, S.A. Horário: seg. a sex. das 08h30 às 22h30.
Não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida.
Consulte as condições em segurodirecto.pt

