

PLANO ESTRATÉGICO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA 2021-2030 – VisãoZero2030

CONTRIBUTO DA APS

GESTÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Registos de Condutores:

O Decreto-Lei n.º 262/2009, de 28 de setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 12/2017, de 19 de janeiro, instituiu uma base de dados dos condutores de veículos a motor e respetivas habilitações para o exercício da condução, denominado **Registo Nacional de Condutores (RNC)**, no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., definindo o seu conteúdo e os procedimentos e prazos para a conservação e atualização dos dados recolhidos e ainda as condições em que os dados podem ser consultados ou comunicados a outras entidades ou ao titular.

Uma parte deste registo corresponde a dados que os Seguradores recolhem no momento de celebração do contrato de seguro automóvel e/ou no momento da participação de sinistro. Porém, existem alguns outros dados, que dizem nomeadamente respeito à habilitação legal do condutor, que são normalmente desconhecidos dos Seguradores, mas que seriam obviamente relevantes para uma correta aferição das condições de subscrição e de regularização de sinistros.

Assim, uma vez que este diploma prevê que a comunicação a terceiros dos dados deste Registo possa ocorrer quando *“sejam indispensáveis ao destinatário para o cumprimento das suas competências próprias e desde que a finalidade da recolha ou do tratamento dos dados pelo destinatário não seja incompatível com a finalidade determinante da recolha na origem ou com obrigações legais do IMTT, I. P.”*, a APS sugere a **viabilização do acesso do setor segurador a um determinado conjunto de dados do Registo Nacional de Condutores, que permita uma avaliação ainda mais rigorosa do risco associado aos condutores e a agilização e fiabilização dos processos de simulação/subscrição do seguro automóvel e de regularização de sinistros, contribuído assim para reforçar a prevenção rodoviária por via do controlo das condições de condução.**

Adicionalmente, e com o mesmo propósito de reforçar a avaliação do risco associado ao condutor, seria da maior importância que o setor segurador pudesse ter acesso a alguma da informação constante do **Registo Individual do Condutor (RIC)**, gerido pela ANSR e previsto no Decreto-Lei n.º 317/94, de 24 de dezembro, nomeadamente sobre infrações e pontuação associados ao título de condução do condutor (carta por pontos).

O conhecimento dessa informação ajudaria os Seguradores a melhorar a caracterização do perfil do condutor, a avaliação do risco e a adequação do prémio ao risco em concreto, diferenciando, por essa via, os condutores cumpridores dos incumpridores. O comportamento de um condutor indicará o nível de risco que este representa no ambiente rodoviário, sendo que, quanto maior for o risco, maior deverá ser o prémio. E este alinhamento do prémio em relação ao risco, além da justiça que induz para os condutores mais seguros, contribui para influenciar positivamente o comportamento individual de cada condutor, promovendo uma condução mais segura e conforme com as regras do Código da Estrada.

Para tal, a APS sugere que se promova a alteração do Decreto-Lei n.º 317/94, de 24 de dezembro, no sentido de conceder aos Seguradores, eventualmente através da sua Associação, acesso a um conjunto de dados do Registo Individual do Condutor estritamente necessários para a correta perfilagem do risco dos condutores no âmbito dos seguros de automóvel, cujo potencial reflexo no nível dos prémios tenderá a influenciar positivamente o comportamento na condução.

UTILIZADORES MAIS SEGUROS

Seguro do condutor

Todos os anos ocorrem várias dezenas de milhar de acidentes de viação com vítimas com lesões corporais, muitos deles particularmente preocupantes pelas consequências a eles associadas (em 2018 ficaram feridos ou morreram neste contexto mais 44 mil pessoas).

Sucedem que a grande maioria destas vítimas, cerca de 2/3, são os condutores dos veículos, e que boa parte destes acaba por ficar completamente ou, pelo menos, largamente desprotegida relativamente às consequências do acidente porque, ao contrário do que acontece relativamente às restantes pessoas transportadas no veículo, os condutores responsáveis pelo acidente estão excluídos da cobertura do seguro obrigatório de responsabilidade civil do automóvel que conduzem.

Desta forma, muitos destes condutores ficam sem qualquer tipo de proteção, não recebendo qualquer indemnização para fazer face aos danos corporais que sofrem, por vezes de repercussões gravíssimas, porque o acidente ocorreu sem que houvesse qualquer outro veículo envolvido ou porque foram eles próprios os responsáveis pela sua ocorrência. E mesmo contratando seguros de danos pessoais, os seus limitados capitais, apesar de ajudarem a fazer face a despesas com o tratamento de danos corporais ligeiros, não conferem um nível de proteção minimamente adequado para danos mais severos ou a morte do condutor.

Como não existe, portanto, qualquer obrigatoriedade de contratação de uma cobertura que garanta os danos sofridos pelo condutor, a vítima mais frequente dos acidentes de viação é também a vítima menos protegida, o que acarreta custos económicos e sociais muito significativos.

Na perspetiva da APS, importaria, por isso, garantir também uma adequada proteção seguradora para o condutor do veículo responsável pelo acidente, desejavelmente através da consagração legal de um seguro igualmente obrigatório, de alcance comparável ao de responsabilidade civil, ainda que apropriadamente condicionado.

MELHORAR A ASSISTÊNCIA E O APOIO ÀS VÍTIMAS

Acesso aos autos de ocorrência:

Um dos aspetos essenciais do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, que aprova o regime do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, é a proteção dos lesados de acidentes de viação, nomeadamente através da consagração de prazos de regularização de sinistros particularmente exigentes para os Seguradores.

O citado Decreto-Lei estabelece que a entidade fiscalizadora de trânsito que tome conhecimento da ocorrência de acidente deve, para além de recolher todos os elementos necessários ao preenchimento da participação de acidente, remeter cópia dos autos por si elaborados aos Seguradores que garantem os veículos intervenientes em acidente de que resultem danos corporais. E em caso de acidente em que resultem apenas danos materiais, os autos de notícia deverão ser colocados à disposição dos Seguradores dos intervenientes nos acidentes de viação.

Cabe aqui referir que, segundo dados do Relatório Anual de Segurança Interna, ocorreram, em 2019, mais de 140.000 acidentes em Portugal dos quais foram efetuados autos de ocorrência.

O conhecimento atempado dos dados recolhidos pelas autoridades no local do acidente e constantes dos autos de notícia, para além de se encontrar previsto no artigo 78.º do referido Decreto-Lei, reveste-se de extrema importância, permitindo que os Seguradores possam, em benefício dos lesados, regularizar o sinistro o melhor e o mais rapidamente possível.

Pelos motivos acima expostos e, em última análise, para benefício do próprios lesados, justifica-se que os autos de notícia sejam disponibilizados aos Seguradores de forma mais rápida e ágil, sendo essencial, do ponto de vista da APS, implementar mecanismos que automatizem todo o correspondente processo de interação entre as forças de segurança e os Seguradores, se necessário com o suporte dos meios de comunicação já criados ao nível da Associação, para tornar mais eficaz a troca de informação entre as diferentes entidades.

Indemnização por Danos Corporais:

Ainda relacionado com a proteção dos lesados, o Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, estabelece, para a regularização dos sinistros que envolvam danos corporais, um mecanismo designado por “Proposta Razoável”.

A apresentação pelos Seguradores ao lesado de uma proposta razoável para indemnização do dano corporal assenta num conjunto de critérios e valores orientadores que se encontram definidos na Portaria n.º 377/2008, de 26 de maio, alterada pela Portaria n.º 679/2009, de 25 de junho.

Este diploma prevê que “anualmente, até ao final do mês de Março, são revistos todos os critérios e valores constantes na presente portaria, sendo os valores automaticamente actualizados de acordo com o índice de preços no consumidor (total nacional, excepto habitação)”.

Apesar de os valores serem anualmente atualizados pelos Seguradores de acordo com a regra estabelecida, basicamente em função da taxa de inflação da economia, acontece que não foi feita qualquer outra revisão à Portaria, nem quanto aos valores nem quanto aos critérios.

Paralelamente, porém, tem-se vindo a verificar uma tendência de agravamento dos níveis indemnizatórios fixados pelos tribunais para os danos corporais, sobretudo na sequência dos padrões estabelecidos na reparação das vítimas dos grandes incêndios de 2017 (em particular o de Pedrogão Grande).

No ramo Automóvel, para além das implicações que tem nos custos com sinistros, esta tendência tornou evidente a desatualização dos valores de referência da Proposta Razoável, que começa a pôr em causa todo o sistema de indemnização criado quando foi transposta a 5ª Diretiva Automóvel para o direito interno, com prejuízo para os lesados, para a credibilidade do setor e para a sociedade.

Assim, do ponto de vista da APS, a Portaria n.º 377/2008, de 26 de maio, alterada pela Portaria n.º 679/2009, de 25 de junho, que define os valores de referência para a Proposta Razoável dos Seguradores no âmbito de sinistros de automóvel, carece de atualização substancial, por forma a evitar que se consolide, cada vez mais, um sistema dual de indemnização: os valores da Proposta Razoável vs. os valores definidos pelos tribunais.

VEÍCULOS MAIS SEGUROS

Acesso à informação do Ficheiro Nacional de Matrículas para controle da obrigação de segurar:

O Código da Estrada determina que “os veículos a motor e seus reboques só podem transitar na via pública desde que seja efetuado, nos termos de legislação especial, seguro da responsabilidade civil que possa resultar da sua utilização”, constituindo uma contraordenação grave a circulação de veículo sem seguro de responsabilidade civil.

A designada “Carta Verde”, que é hoje utilizada como documento comprovativo deste seguro, tem suscitado, porém, inúmeros problemas, desde logo pela sua vulnerabilidade a falsificações, que prejudica a fiscalização da obrigação de segurar, mas também pelo elevado esforço e custo administrativo que implica para os Seguradores, envolvendo um procedimento burocrático desfasado da era digital em que vivemos e que acaba por onerar indireta e desnecessariamente os prémios suportados pelos tomadores.

Acresce que a emissão sistemática de cartas verdes não decorre de quaisquer convenções internacionais que regulam o seguro automóvel, não tendo nenhum outro país integrante do sistema de Carta Verde adotado tal prática nos seus sistemas legislativos, antes a regulando como excecional, exigida apenas quando o veículo se desloca para um país não aderente a este sistema.

Em alternativa à Carta Verde ou a qualquer outro instrumento físico, a APS defende que o controlo da existência de seguro por parte das entidades fiscalizadoras – Guarda Nacional Republicana e Polícia de Segurança Pública – pode e deve ser eficazmente assegurado por recurso à base de dados de veículos seguros que é mantida pela APS (Ficheiro Nacional de Matrículas) e que é já partilhada com as forças de segurança e por estas regularmente utilizada, sem prejuízo de continuarem a ser válidos os demais meios de prova de existência de contrato de seguro admitidos por lei.