

Filipa Lagoa Valadares Moreira

## **RELATÓRIO DE ESTÁGIO NO JULGADO DE PAZ DE LISBOA**

### **RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO**

Relatório de Estágio realizado no Julgado de Paz de Lisboa com vista à obtenção do grau de mestre em Direito Forense e Arbitragem.

#### **ORIENTAÇÃO**

Professora Doutora Margarida Lima Rego

#### **SUPERVISÃO INTERNA**

Juiz de Paz Dr. João Chumbinho e Juíza de Paz Dra. Ascensão Arriaga

Junho 2017



Filipa Lagoa Valadares Moreira

**RELATÓRIO DE ESTÁGIO NO JULGADO DE PAZ DE LISBOA**

**RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO**

**ORIENTAÇÃO**

Professora Doutora Margarida Lima Rego

**SUPERVISÃO INTERNA**

Juiz de Paz Dr. João Chumbinho e Juíza de Paz Dra. Ascensão Arriaga

Junho 2017

## **DECLARAÇÃO ANTI-PLÁGIO**

Ao abrigo do art. 20.º-A do Regulamento do Segundo Ciclo de Estudos da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, declaro por minha honra que o texto aqui apresentado é de minha autoria e que todas as contribuições de outros autores estão devidamente assinaladas e referenciadas.

À minha Avó Teresa.



## AGRADECIMENTOS

À Professora Doutora Margarida Lima Rego que, tão gentilmente, aceitou orientar este trabalho, um profundo agradecimento pelos seus conselhos e as apreciações críticas de que pude beneficiar.

À Faculdade de Direito da Universidade Nova que, distinguindo-se pela qualidade e pela inovação, habilita ao corpo discente a possibilidade de frequentar estágios curriculares para efeitos de conclusão do 2.º ciclo de estudos. Deste modo, permite, para efeitos de elaboração de um trabalho final, a aquisição de conhecimentos e experiência prática junto dos profissionais das entidades que aceitam receber os seus alunos. Esta oportunidade veio, mais uma vez, confirmar que fiz a escolha certa ao optar por integrar este Mestrado.

Ao Juiz de Paz Dr. João Chumbinho e Juíza de Paz Dra. Ascensão Arriaga, pelo acompanhamento ao longo de todo o estágio, sempre garantindo o esclarecimento de todas as minhas dúvidas e transmitindo os seus saberes e impressões.

A todos os técnicos do Julgado de Paz de Lisboa, especialmente, Carla Gonçalves, Paulo Oliveira, Célia Costa, Margarida Santos, Anabela Carlos e Ana Lança, aos Mediadores que possibilitaram a assistência a mediações e a todos aqueles que contribuíram para a formidável experiência que foi o estágio.

A todas as minhas colegas de Mestrado, com especial apreço pela minha colega de estágio, Diana Ranito, pela colaboração, amizade e espírito de entreatajuda.

Por último, não poderia deixar de agradecer aos meus pais pelo apoio incondicional, financeiro e emocional, que me proporcionaram, e, ainda, ao João, pela inesgotável paciência e amor ao longo de todo o meu percurso académico.

Um muito obrigada a todos!

## LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

Ac.	Acórdão
Act.	Actualizada
Al./als.	Alínea/alíneas
CC	Código Civil
CEJ	Centro de Estudos Judiciários
Cfr.	Conferir/confrontar
LJP	Lei dos Julgados de Paz
LM	Lei da Mediação
Nº/n <sup>os</sup>	Número/números
Proc.	Processo
Rev.	Revisto
RSSORCA	Regime do sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel
SS	Seguintes
STJ	Supremo Tribunal de Justiça
V.g.	Verbi gratia – por exemplo
Vol.	Volume

## **DECLARAÇÃO DE CARACTERES**

Declaro que o presente corpo de texto perfaz um total de 152.489 caracteres.

## RESUMO

O presente relatório visa desenvolver um tema com o qual nos deparámos aquando da elaboração de um projeto de sentença no âmbito do estágio curricular realizado no Julgado de Paz de Lisboa, para efeitos de conclusão do Mestrado em Direito Forense e Arbitragem.

Na regularização dos prejuízos materiais pelos seguradores, as questões de maior litigiosidade correspondem ao dano por privação do uso do veículo e ao regime de perda total deste. Neste estudo apresentamos uma reflexão crítica sobre o estado de arte da jurisprudência e a bondade do tratamento legal conferido pelo ordenamento jurídico português a esta última temática.

Correndo o risco de ser encarado como um tema menor, importa no entanto reconhecer a enorme relevância social e económica desta matéria, chamando à colação questões de resposta delicada mas crucial no domínio da responsabilidade civil como é a do primado da reconstituição natural.

Procurando a proteção e a defesa na pessoa ou património das vítimas do acidente de viação, o contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel cobre, na exata medida do prejuízo sofrido, os danos materiais e corporais causados a terceiros, tendo sempre presente o limite máximo do capital contratado. A efetivação da responsabilidade civil por danos no veículo, e portanto materiais, tem a sua origem na via extrajudicial, no âmbito do Procedimento de Oferta Razoável. Frustrando-se este procedimento por recusa dessa oferta, muitas vezes sustentado por uma vontade de ver o seu veículo reparado, o lesado poderá intentar uma ação nos tribunais judiciais, onde frequentemente se tem decido no sentido da inaplicabilidade do regime da perda total previsto no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

**Palavras-chave:** Julgados de Paz, responsabilidade civil, seguro obrigatório automóvel, regime de perda total, reconstituição natural.

## **ABSTRACT**

This internship report aims to discuss a theme that we came across when drafting an award in the internship held at the Lisbon Peace Court for the purpose of completing the Master's Degree in Forensic Law and Arbitration.

In the settling of the material damages by the insurers, the issues of greater litigation pertain to the damage due to deprivation of the use of the vehicle and to its total loss regime. In this study we present a critical reflection on the state of art of jurisprudence and the goodness of the legal treatment conferred by the Portuguese legal system on this last subject.

At the risk of being viewed as a minor issue, it is important, however, to recognize the enormous social and economic importance of this matter, which is related to questions of delicate but crucial response in the field of civil liability, such as the primacy of natural reconstitution.

Seeking protection and defense in the person or property of the victims of the accident, the compulsory motor vehicle liability insurance contract covers, to the exact extent of the damage suffered, the material and bodily damages caused to third parties, always bearing in mind the contracted capital limit. The enforcement of civil liability for the vehicle's damages, and therefore material damages, has its origin in the extrajudicial way, under the Reasonable Offer Procedure. Frustrating this procedure by refusing this offer, often sustained by a willingness to see his vehicle repaired, the injured party may file a lawsuit in the national courts, where it has often been decided that the total loss regime of the Decree-Law 291/2007, of the 21<sup>st</sup> of August, is not applicable.

**Keywords:** Peace Courts, civil liability, compulsory motor vehicle insurance, total loss regime, natural reconstitution.

## INTRODUÇÃO

O presente relatório é fruto do estágio frequentado no Julgado de Paz de Lisboa para efeitos de obtenção do grau de mestre em Direito Forense e Arbitragem.

Enquanto fruto da enriquecedora experiência que foi o estágio, propomo-nos neste trabalho, no capítulo 1, a refletir em geral sobre essa experiência, sem pretensões de exaustividade, mas traçando, no ponto 1, aqueles que são os pontos característicos e essenciais dos Julgados de Paz. Nesta fase, desenvolvemos alguns aspetos de regime e procedimentos inerentes que suscitaram a nossa atenção. No ponto 2 deste capítulo reportamo-nos, especificamente, às atividades desenvolvidas, apresentando uma visão crítica nalguns pontos.

Só depois, num segundo momento, se avançará para a análise de um tema específico, sobre o qual incidirão os capítulos 2 e 3. Assim, neste estudo analiso a aplicação do regime de perda total do veículo, inserido no procedimento de oferta razoável previsto no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, e das regras gerais de indemnização enunciadas nos artigos 562.º e 566.º do Código Civil quando estão em causa danos causados ao veículo de terceiro em acidente de viação. O objetivo deste projeto será então analisar a bondade desse regime de perda total, confrontando-o com o princípio da reconstituição natural.

Justifica-se, para uma melhor compreensão do tema, que se inicie o segundo momento deste estudo por um enquadramento, inserido no 2º capítulo, que consistirá, por um lado, na enunciação e explicação das vertentes de responsabilidade civil resultante de acidente de viação (1.) e, por outro, na referência à assunção das consequências económicas oriundas dessa responsabilização por uma companhia de seguros devidamente autorizada (2.). Dividimos em duas partes este segundo ponto, traduzindo-se a primeira numa abordagem ao contrato de seguro (2.1.), tentando atribuir-lhe uma noção e apontando suas características e efeitos essenciais, e a segunda numa referência ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (2.2.).

A sequência que adotamos é, então, precisamente aquela que ocorre na regularização dos danos, isto é, antes de mais, a definição da responsabilidade do segurado, para que a mesma possa ser qualificada como risco seguro, primeiro, e como

sinistro, depois, assim desencadeando o cumprimento da obrigação de pagamento da indemnização pelo segurador.

Prosseguimos, já no capítulo 3, para a análise do objeto fulcral do nosso projeto, optando por contextualizar, em termos históricos, o regime legal da perda total (1.), e ainda por delimitar o âmbito objetivo do dever de segurar (2.) – ou, da obrigação de segurar, como sugere a epígrafe do art. 4.º do DL 291/2007, de 21 de Agosto –, que reputamos relevante por corresponder ao pressuposto da aplicabilidade do diploma legal.

O tratamento dado pelo nosso ordenamento jurídico à regularização dos danos sobre a viatura do lesado em acidente de viação é então abordado nos pontos 3, 4 e 5. Assim, no ponto 3, apresentamos uma revisão de literatura centrada em toda a controvérsia que rodeia esta temática, através da qual procedemos ao levantamento exaustivo da jurisprudência atinente a esta questão e dos principais argumentos utilizados para justificar a orientação maioritária. Depois, no ponto 4, abordamos os artigos 562.º e 566.º, pertencentes ao regime da obrigação de indemnização do Código Civil. É a este regime geral que a jurisprudência maioritária recorre para fundamentar as suas decisões quando, mediante uma proposta razoável, o segurador se recusa a reparar o veículo e, desse modo, afasta o princípio da reconstituição natural. Por último, no ponto 5, manifestamos uma visão crítica do artigo 41.º do Decreto-Lei nº 291/2007, procurando responder às seguintes questões: qual é o critério que deve funcionar como base de avaliação de uma eventual excessiva onerosidade da reconstituição *in natura*?; e, quando é que existe essa excessiva onerosidade?.

Com este percurso, e sob uma perspetiva eminentemente prática, esperamos concluir quais os aspetos do regime legal, e especificamente do artigo 41.º, que requerem alterações, já que somos da opinião de que não se encontram verdadeiramente resolvidos os motivos que suscitam a entrada nos tribunais portugueses de ações judiciais a este respeito.

## CAPÍTULO I

### O JULGADO DE PAZ DE LISBOA

#### 1. OS JULGADOS DE PAZ

Enquanto aluna do Mestrado Forense e Arbitragem da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, optei, na parte não letiva do mesmo, por frequentar um estágio curricular com elaboração de um relatório final, em alternativa à tese. A entidade por mim escolhida, após alguma pesquisa, foi o Julgado de Paz de Lisboa dada a minha vontade de aprofundar conhecimentos de Direito Civil e ainda o meu interesse em conhecer a realidade prática diária de um tribunal, ainda que com tramitação simplificada. Um Julgado de Paz é, com efeito, um verdadeiro tribunal<sup>1</sup> e, portanto, um órgão de soberania, previsto enquanto tal na Lei Suprema do nosso País<sup>2</sup>, proferindo decisões que têm carácter obrigatório “*para todas as entidades públicas e privadas, e (que) prevalecem sobre as de quaisquer outras autoridades*”<sup>3</sup>. Nessa medida, um Julgado de Paz não é, ele próprio, um meio alternativo de resolução de litígios, mas antes um tribunal que disponibiliza, no âmbito da sua tramitação, o acesso a meios alternativos de resolução de litígios como é a mediação e a conciliação. Procura, sempre que possível, a obtenção de Justiça através de um acordo entre as partes.

Criados em 2001, os Julgados de Paz regem-se por alguns dos mesmos princípios que o processo civil comum, a que acrescem outros pensados em específico para estas entidades como é o caso, por exemplo, da informalidade. Os princípios que regem os Julgados de Paz encontram-se previstos nos números 1 e 2 do artigo 2.º da Lei n.º 78/2001,

---

<sup>1</sup> Tribunal *incomum*, no entender de J.O. Cardona Ferreira, *Discurso do Presidente do Conselho de Acompanhamento dos Julgados de Paz no ato de posse de 16 juízes de paz de 10.09.2008*, pp. 7. Disponível em: <http://www.conselhodosjulgadosdepaz.com.pt/ficheiros/Intervencoes/Conselheiro/2008-DiscursoPosses-JPPorto.pdf>; e *Julgados de Paz – Organização, Competência e Funcionamento*, 3ª edição, Coimbra, Coimbra Editora, 2014, p. 44.

<sup>2</sup> Vide o artigo 209.º, n.º 2 e o artigo 110.º, n.º 1 da Constituição da República Portuguesa. Disponível em <http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/crp.html#art209>.

<sup>3</sup> Artigo 205.º n.º 2 da Constituição da República Portuguesa. Disponível em <http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/crp.html#art209>.

de 13 de Julho<sup>4</sup> (Lei dos Julgados de Paz), talvez o artigo mais importante deste diploma<sup>5</sup> por constituir a base da diferenciação dos Julgados de Paz relativamente aos tribunais comuns, razão da existência daqueles, e bitola para a interpretação das normas e regras aí previstas, assumindo maior relevância atenta a pouca regulamentação em comparação com o disposto no Código de Processo Civil<sup>67</sup>.

Assim, fundamentais para a compreensão dos Julgados de Paz e que, como tal, constituem a base do processo, são o princípio da participação cívica dos interessados e o princípio do estímulo ao acordo. Nos termos do número 1 do artigo 2.º da LJP “*a atuação dos julgados de paz é vocacionada para permitir a participação cívica dos interessados e para estimular a justa composição dos litígios por acordo das partes*”.

Ao nível da participação, corolário de uma Justiça de Proximidade, podemos identificar como seu reflexo a obrigação de presença física das partes nas diversas diligências processuais<sup>8</sup>, pretendendo-se com isto uma intervenção pessoal dos interessados tanto para compreender verdadeiramente o conflito<sup>9</sup>, como para a procura de soluções mutuamente satisfatórias, atenta a essência dos Julgados de Paz.

Corolário deste primeiro princípio é a facultatividade do patrocínio judiciário. Nos Julgados de Paz a presença do advogado é opcional, ao contrário do que se verifica nos tribunais comuns em que há um deliberado afastamento das partes por se considerar que

---

<sup>4</sup> Para além dos aí previstos, a Doutrina tem apontado os seguintes princípios com aplicação nos Julgados de Paz: princípio da proximidade, princípio da cooperação, princípio da equidade, princípio da celeridade, princípio da pacificação, princípio da publicidade, princípio da acessibilidade, entre outros. Cfr. ANA SOARES DA COSTA, et. al., *Julgados de Paz e Mediação- Um novo conceito de Justiça*, Lisboa, AAFDL, 2002, pp. 155-156; J.O.CARDONA FERREIRA, *Julgados de Paz – Organização, Competência e Funcionamento*, cit., p. 15. JOÃO CHUMBINHO, *Julgados de Paz na Prática Processual Civil*, Quid Juris, Lisboa, 2007, pp. 54-132; JOEL TIMÓTEO RAMOS PEREIRA, *Julgados de Paz: organização, trâmites e formulários*, 3ª edição, Lisboa, Quid Juris, 2005, pp. 30-32.

<sup>5</sup> MARIANA FRANÇA GOUVEIA, *Curso de Resolução Alternativa de Litígios*, 3ª edição, Coimbra, Almedina, 2015, p. 326.

<sup>6</sup> O disposto no Código de Processo Civil é de aplicação subsidiária (vide artigo 63.º da LJP), contudo nem sempre as suas regras se adequam aos princípios dos Julgados de Paz, pelo que, em hipóteses não diretamente reguladas, os princípios são fundamento das decisões.

<sup>7</sup> MARIANA FRANÇA GOUVEIA, *Curso de Resolução Alternativa de Litígios*, cit., pp. 328, destaca a diferença sistemática existente entre o Código de Processo Civil e a Lei 78/2001, em que no primeiro as regras essenciais se encontram espalhadas ou nem sequer expressamente consagradas, e no segundo os princípios constam logo na abertura do diploma. Para a Autora, esta diferença sistemática revela quanto à LJP a imposição clara de “*uma interpretação dos restantes preceitos conforme a estes princípios: como se fossem parâmetros de constitucionalidade*”.

<sup>8</sup> Cfr. artigo 38.º, nº 1 da LJP.

<sup>9</sup> A ideia de Justiça de Proximidade transparece a dois níveis (“*duas faces da mesma moeda*”): a aproximação humana e geográfica às pessoas e a preocupação com os factos. No que respeita a esta segunda vertente, CARDONA FERREIRA, *Direito Fundamental à Justiça e Sistemas de Justiça*, 2005, p.7, afirma que “*a compreensão dos factos pressupõe o conhecimento não só das ocorrências materiais mas, mais do que isso, a vertente personalista das pessoas que intervieram nesses factos.*” Disponível em <http://www.conselhosdosjulgadosdepaz.com.pt/ficheiros/Intervencoes/Conselheiro/2005-DireitoFundamental.pdf> .

não são as pessoas mais indicadas para participar ativa e diretamente no processo, mas antes um profissional com a devida habilitação técnica. É algo que se deve ao facto de o processo judicial ser extremamente formal e de se observar a necessidade de um certo distanciamento do litígio, para além de decorrer do princípio da igualdade de armas (igualdade dos meios processuais), manifestação do princípio da igualdade<sup>10</sup>, a exigência de que as partes se situem durante todo o processo numa situação de paridade. Ora, nos Julgados de Paz, por se pretender uma aproximação das partes a todo o procedimento e por se abrangerem litígios de valor relativamente reduzido, visando-se acima de tudo um acordo final, não se impõe a representação por advogado<sup>11</sup>. As partes são quem melhor se encontra numa posição de resolver os seus problemas. Verifiquei, no entanto, ao longo do estágio, que muitos utentes que contactam este tribunal solicitam o esclarecimento de questões jurídicas. Ora, o facto de recair sobre os técnicos um impedimento legal de aconselhamento jurídico, aliado à circunstância de ser opcional a participação de mandatário, torna, em nosso entender, recomendável a presença no Julgado de Paz de um jurista autónomo e independente do tribunal para prestar esclarecimentos desse tipo.

No que respeita ao estímulo ao acordo, existem dois momentos no procedimento dos Julgados de Paz onde as partes são encorajadas a chegar a um consenso. O primeiro momento ocorre na fase facultativa de mediação<sup>12</sup>, com a intervenção de um mediador, e tem por objetivo minimizar a escalada do conflito emocional e permitir que a discussão se centre nas ideias e não nas personalidades, desenvolvendo-se formas úteis de conflito cognitivo<sup>13</sup>. O conteúdo essencial da mediação é, deste modo, a migração das posições antagónicas para a identificação dos interesses e necessidades comuns, e a posterior discussão de opções de ganhos mútuos, beneficiando este processo de uma flexibilidade e criatividade não existente em tribunal. O mediador facilita o diálogo mediante o

---

<sup>10</sup> Artigo 4.º do Código de Processo Civil ('CPC').

<sup>11</sup> Enquanto nos tribunais judiciais o patrocínio judiciário é obrigatório nas causas suscetíveis de recurso (vide artigo 40.º do CPC), nos Julgados de Paz o patrocínio judiciário só é obrigatório no próprio recurso, tal com dispõe o n.º 3 do artigo 38.º da LJP (sem prejuízo do disposto no n.º 2 do mesmo preceito).

<sup>12</sup> Trata-se de mediação inserida no próprio tribunal, mas existe também mediação extrajudicial, em concreto os sistemas públicos de mediação, pelos quais é responsável o Ministério da Justiça através da Direção-Geral da Política de Justiça, a saber: o sistema de mediação familiar (SMF), o sistema de mediação laboral (SML), e o sistema de mediação penal (SMP). Ao longo do estágio tive oportunidade de constatar que o Julgado de Paz cede as suas instalações para a realização de mediações extrajudiciais, concretamente sessões de mediação familiar.

<sup>13</sup> ANA MARIA MAIA GONÇALVES, *Teoria e Modelo da Dinâmica de Conflitos*, 2015, p. 1.

emprego de diversas técnicas de comunicação<sup>14</sup>, não devendo intervir quanto ao mérito, “*limitando-se a conduzir as partes no caminho do diálogo e da mútua compreensão, com o fim de que estas reúnam as condições para encontrarem, por si, o acordo*”<sup>15</sup>. E note-se que, mesmo que a mediação não resulte num acordo entre as partes, ainda assim pode criar ou facilitar um caminho para o acordo através de outros procedimentos, que assim obtêm melhores resultados. Nesta medida, a passagem por este meio de resolução de litígios já atuou como uma espécie de fase preparatória, razão pela qual se considera que a finalidade da mediação não é necessariamente a obtenção do acordo. De entre os princípios gerais aplicáveis à mediação e que norteiam o processo da resolução do conflito, destacamos a confidencialidade por se considerar que em muito contribui para individualizar este meio alternativo de resolução de litígios (MARL)<sup>16</sup> dos restantes. A confidencialidade, consagrada no artigo 5.º da Lei da Mediação, pode ser construída tanto a um nível externo, como a nível interno. Por um lado, podemos configurar este princípio como dever de não revelar quaisquer informações obtidas no âmbito do processo de mediação a terceiros ou entidades externas, como será o caso, por exemplo, de depoimento de testemunha no âmbito de uma ação em tribunal que oponha os mediados<sup>17</sup>. O compromisso com a confidencialidade consta do protocolo de mediação, assinado pelas partes e pelo mediador no final da sessão de pré-mediação, tal como decorre do disposto nos artigos 16.º, n.º 3, alínea d) da LM e artigo 51.º, n.º1 da LJP. Por outro lado, também se pode configurar um dever de confidencialidade, que neste caso impende sobre o mediador durante a própria sessão de mediação, isto é, o mediador não pode transmitir às outras partes as informações que lhe tiverem sido prestadas a título confidencial por um dos mediados. É fundamental para o desenvolvimento de uma relação de confiança entre mediador e partes e vai permitir que os disputantes se sintam mais à vontade para

---

<sup>14</sup> Algumas das técnicas de comunicação utilizadas pelo mediador são o questionamento para identificação das necessidades, preocupações e interesses, o resumo, a reformulação, a escuta ativa, o teste de realidade, entre outros.

<sup>15</sup> MARIANA FRANÇA GOUVEIA, *Curso de Resolução Alternativa de Litígios*, cit., p. 51.

<sup>16</sup> Ou, de acordo com a designação inglesa, “*alternative dispute resolution (ADR)*”, apesar de já se ter suscitado a expressão “*appropriate dispute resolution*” tendo em conta que a tradição de recorrer aos tribunais já não é atualmente tão comum, pelo que os restantes meios já não serão verdadeiramente alternativos à *litigation*, para além de que, cada um destes meios de resolução de litígios será especificamente adequado a certo tipo de circunstâncias ou conflitos. Segundo PAULA COSTA E SILVA, *A Nova Face da Justiça - Os Meios Extrajudiciais de Resolução de Controvérsias*, Coimbra, Coimbra Editora, 2009, p. 36, “*devem ser ponderadas (...) as observações de Michele Taruffo. Se a relação desejável entre as diversas formas e meios de resolução de controvérsias for de verdadeira alternatividade, ideia que não se subscreve na medida em que, como se verá, cada meio permite responder a diferentes necessidades ...*”.

<sup>17</sup> De notar que “*o conteúdo das sessões de mediação não pode ser valorado em tribunal ou em sede de arbitragem*” (vide artigo 5.º, n.º 4 da LM).

comunicar e desta forma revelar os seus interesses, diminuindo a tensão e aumentando a postura cooperativa.

O segundo momento de incentivo à obtenção de acordo acontece já no início da audiência de julgamento, com a conciliação feita pelo Juiz de Paz<sup>18</sup>. À semelhança da mediação, a conciliação é também um método autocompositivo de resolução de litígios, consistindo, no entanto, num processo avaliativo. Por oposição à mediação facilitadora, a conciliação, ou mediação avaliadora, não se baseia na criação de uma via de comunicação entre as partes como forma de auxílio na obtenção de um acordo, mas antes numa participação mais interventiva ou invasiva do terceiro, o conciliador, que avalia o caso e faz propostas de acordo, isto é “*sugere, aponta vantagens e desvantagens e diz do direito sempre que entende ser necessário*”<sup>19</sup>. Do que tivemos também oportunidade de constatar, a conciliação diferencia-se da mediação pelo objeto do conflito ser considerado de forma mais superficial, por oposição à mediação que pode ser muito eficaz ao nível da manutenção da relação, algo relevante quando, por exemplo, nos encontramos perante partes que pretendem manter um vínculo profissional ou contratual<sup>20</sup>. De facto, a mediação cria condições para tal, na medida em que facilita a comunicação, reduz o desgaste emocional e potencia uma negociação cooperativa ou colaborativa nos termos da qual as partes trabalham para um mesmo objetivo. Isto sem prejuízo de nas conciliações também podermos encontrar aspetos emocionais latentes, ou de em mediações o objeto em discussão ser leve ao ponto de não permitir ou não se justificar explorar os relacionamentos.

A prática da conciliação pode, no entanto, comportar alguns problemas como é a possibilidade de o juiz vir a ser influenciado, no momento de julgar, pelo que se passou nas tentativas de conciliação, assim como a eventual pressão que é colocada sobre as partes para chegarem a acordo. No que respeita a esta última questão cumpre clarificar que as partes devem adotar uma vontade própria. Esta ideia resulta da necessidade de as mesmas sentirem que são as próprias a chegar a uma solução adequada e justa, ideia que justifica e fundamenta os princípios da voluntariedade e do pleno domínio do processo que regem a mediação. Assim se aumenta a probabilidade de o acordo ser cumprido já

---

<sup>18</sup> Cfr. artigo 26.º, n.º 1 da LJP.

<sup>19</sup> CÉLIA PASSOS, “*Mediação: Entre o individualismo e a interdependência*”, in Revista TCMRJ (Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro), N.º 40, Janeiro 2009, Ano XXVI, p. 94.

<sup>20</sup> JUAN CARLOS VEZZULLA, *Mediação- Teoria e Prática. Guia para Utilizadores e Profissionais*, Lisboa, Agora Publicações, 2004, p.83.

que é celebrado livremente e corresponde à vontade real dos seus celebrantes. Uma forma de evitar um acordo obtido sob pressão é o de, perante a indecisão das partes relativamente a uma opção em discussão e atendendo à experiência do juiz de paz quanto à eventual possibilidade de chegada a acordo, agendar nova audiência de julgamento, garantindo assim às partes tempo para refletirem.

Como decorrência de uma Justiça de Proximidade, os Julgados de Paz têm competência para causas restritas a matéria civil, envolvendo tanto os direitos reais como o direito das obrigações, e pouco complexas, frequentes ou do quotidiano, por norma associadas a pessoas singulares, e de valor até 15.000€<sup>21</sup>. A “*humanista razão de ser dos Julgados de Paz*” de que fala CARDONA FERREIRA<sup>22</sup>. Tal não significa que as pessoas coletivas não possam ser partes nos Julgados de Paz. De facto, a alínea a) do número 1 do artigo 9.º dispunha que o Julgado de Paz não tinha competência para apreciar e decidir ações destinadas a efetivar o cumprimento de obrigações pecuniárias de que seja ou tenha sido credor originário uma pessoa coletiva. Contudo, após ter sido já sustentado por Doutrina e Jurisprudência<sup>23</sup>, vem a ser aprovada a Lei n.º 54/2013, a primeira alteração à Lei dos Julgados de Paz, com nova redação do preceito<sup>24</sup>, desaparecendo a referência à pessoa coletiva e excluindo-se antes a competência quando a obrigação respeite a um contrato de adesão. Assim, a exclusão de competência para apreciação de ações em que se peça o cumprimento de obrigações pecuniárias quando o titular originário seja ou tenha sido pessoa coletiva é substituído pela exclusão de apreciação de ações de cumprimento de obrigação pecuniária que digam respeito a contrato de adesão. Dessa forma, cumpre-se o objetivo de afastar a litigância de massa, contrária à filosofia de proximidade da Justiça de Paz<sup>2526</sup>.

---

<sup>21</sup> Artigo 8.º e 9.º da LJP.

<sup>22</sup> J.O.CARDONA FERREIRA, *Julgados de Paz – Organização, Competência e Funcionamento*, cit., pp. 29-30.

<sup>23</sup> Vide, por exemplo, a Sentença do Julgado de Paz de Coimbra de 28 de Junho de 2007, Proc. Nº 49/2007; e sentença do Julgado de Paz de Santa Maria da Feira de 22 de Julho de 2008, proc. 45/2008.

<sup>24</sup> O já alterado artigo 9.º, n.º 1, alínea a) dispõe o seguinte: “*Ações que se destinem a efetivar o cumprimento de obrigações, com exceção das que tenham por objeto o cumprimento de obrigação pecuniária e digam respeito a um contrato de adesão.*”

<sup>25</sup> Acresce que existe uma outra forma, já por si eficaz e célere, prevista no Decreto-Lei nº 269/98, de 1 de setembro, de reagir ao incumprimento das obrigações decorrentes de contratos de adesão - o procedimento de injunção.

<sup>26</sup> Tive, no entanto, oportunidade de constatar que é dada entrada, em larga escala, de ações em que são parte entidades tradicionalmente conhecidas por celebrarem contratos de adesão com os seus clientes, mas ações essas que não integram a alínea a) do artigo 9.º, por se traduzirem, por exemplo, em processos de responsabilidade civil (alínea h) cujo demandado não é o cliente. Cheguei a observar, certo dia, que a mesma entidade tinha quase uma dezena de sessões de pré-mediação marcadas para a mesma data. Dessa

É precisamente no referido artigo 9.º que se encontra prevista a competência em razão da matéria desta entidade, sendo de realçar as ações sobre direitos e deveres de condóminos, arrendamento urbano, responsabilidade civil contratual e extracontratual e incumprimento contratual, já que são estes os tipos de ações que vi dar entrada com maior frequência durante o período em referência<sup>27</sup>. A assinalar que nem sempre há uma divisão estanque, podendo ocorrer uma sobreposição ao nível de algumas das alíneas do artigo 9.º, como é o caso da alínea a) e da alínea e) quando o demandante pretende a efetivação do cumprimento de uma obrigação perante o incumprimento contratual do demandado. Poderá eventualmente afirmar-se que a distinção reside na fonte das obrigações, isto é, a alínea i) apenas respeitando aos contratos e a alínea a) a quaisquer outras fontes de obrigações. Contudo, não somos dessa opinião porque se assim fosse, isto é, se a alínea a) não respeita ao cumprimento de contratos, então não se compreende a exceção que aí é formulada relativamente aos contratos de adesão.

A tramitação nos Julgados de Paz é simplificada e célere, pugnando pela informalidade, oralidade, adequação formal e absoluta economia processual, podendo constatá-lo em diversos aspetos. Em primeiro lugar, e no que concerne à fase inicial do procedimento, o requerimento inicial e a contestação podem ser apresentadas oralmente no balcão de atendimento, fruto do princípio da oralidade e redigidas pelo técnico de atendimento, que, nesse momento, recolherá toda a documentação apresentada pela parte e considerada relevante, colocando por escrito o alegado<sup>28</sup>. Trata-se uma tarefa demorada na maioria dos casos, mas que contribui favoravelmente para uma aproximação dos utentes ao sistema de justiça e essencial atento o facto de muitas vezes a parte se apresentar sem mandatário. A parte demandada não se encontra obrigada a apresentar contestação, isto é, a falta de apresentação de contestação não resulta em nenhuma penalização como é, no caso do processo civil comum, o efeito cominatório semi-pleno. Nos Tribunais Judiciais a citação constitui o réu no ónus de alegar, isto é, contestar num prazo de 30 dias (cfr. artigo 569.º/1 CPC), caso contrário o réu encontra-se em revelia e

---

forma, estas pessoas coletivas aproveitam a celeridade e simplicidade inerente ao sistema para regularizar uma série litígios em que são parte. Assim, constatamos que a litigância de massa não chega a ser, nestes casos, totalmente evitada.

<sup>27</sup> Note-se que, no Julgado de Paz podem realizar-se mediações extra-competência (vide artigo 16.º, n.º 3 LJP), isto é, verificando-se que o Julgado de Paz em que é intentada a ação é incompetente, seja a nível de território, valor ou de matéria, ainda assim a mediação marcada pode ter lugar. Um acordo obtido nessa sessão não poderá, no entanto, ser homologado pelo Juiz de Paz. Cfr. J.O.CARDONA FERREIRA, *Julgados de Paz – Organização, Competência e Funcionamento*, cit., p.111.

<sup>28</sup> Cfr. artigo 43.º, n.º 3 e artigo 47.º, n.º 1 da LJP.

consideram-se provados por admissão os factos alegados na petição inicial (cfr. artigo 567.º/1 do CPC)<sup>29</sup>. Nos Julgados de Paz, por sua vez, este efeito apenas se verifica quando o demandado, tendo sido pessoal e regularmente citado, para além de não apresentar contestação escrita, não compareça no julgamento nem justifique a falta no prazo de três dias, tal como dispõe o número 2 do artigo 58.º da LJP.

Ao contrário do que se verifica nos tribunais judiciais, a fase da audiência prévia e os atos processuais de instrução não têm autonomia e todos os atos ou procedimentos correspondentes vêm a integrar a fase de julgamento<sup>30</sup>. Por outro lado, não há, de igual modo, uma forma de processo legalmente prescrita. Contribuindo também para a celeridade do processo, encontramos a redução dos prazos, que se fixam nos 10 dias para efeitos de contestação, regularização de litisconsórcio necessário e realização da audiência de julgamento. Acresce que não há lugar a férias judiciais, pelo que os prazos não se suspendem, e o horário de atendimento é alargado, sem encerramento na hora de almoço e aberto ao sábado da parte da manhã, permitindo assim aos utentes deslocarem-se ao Julgado de Paz em momentos que lhes sejam mais convenientes (designadamente após o horário de trabalho, na hora de almoço ou mesmo no fim-de-semana, algo que não acontece em vários outros locais onde é prestado um serviço público de atendimento ao cidadão).

## 2. O ESTÁGIO

O estágio curricular teve início a 5 de Setembro de 2016 e terminou a 15 de Janeiro de 2017, tendo sido na execução das tarefas que me foram incumbidas supervisionada pelos Srs. Juízes de Paz, Dr. João Chumbinho e Dra. Judite Matias.

Foi pelo Dr. João Chumbinho sugerido e acordado entre nós que iria proceder à elaboração de relatórios diários na primeira semana, relatórios semanais daí por diante e relatórios mensais nos últimos dois meses. É também nesse momento, imediatamente anterior ao começo de tarefas, que sou informada quanto ao enquadramento geral da

---

<sup>29</sup> Só assim não será quando a revelia for inoperante, encontrando-se preenchida alguma das exceções previstas no artigo 568.º do CPC.

<sup>30</sup> As irregularidades de que padeçam as peças processuais e as exceções dilatórias são discutidas oralmente no início da audiência de julgamento (vide artigo 43.º, n.º5).

entidade, através de uma breve explanação sobre os Julgados de Paz enquanto tribunal, os princípios estruturantes que o regem, a relação entre acordo e justiça, estatísticas relativas à conclusão de processos e celebração de acordos por mediação/conciliação, e outras questões tais como a relação que se estabelece entre a Lei Processual Civil e a Lei dos Julgados de Paz. Para além disto, e como já tem vindo a ser costume em conversação com os estagiários, o Dr. João Chumbinho evidenciou as diferentes fases do processo e destacou, ainda, os utentes enquanto núcleo de um triângulo cujo vértice superior corresponde ao princípio da pacificação e os vértices inferiores ao princípio do estímulo ao acordo e ao princípio da participação ativa do cidadão (Anexo 1).

As tarefas desempenhadas abrangeram as atividades de todas as secções do Julgado de Paz, isto é, o atendimento ao público, o apoio administrativo, a mediação e o julgamento. Tal aconteceu de forma indiscriminada, o que permitiu uma boa e abrangente perceção do funcionamento do Julgado de Paz e, sobretudo, coincidente com o facto de todas as funções se encontrarem interligadas e com a correspondente polivalência e versatilidade dos técnicos.

No que em concreto respeita ao serviço de apoio administrativo as tarefas realizadas foram as seguintes:

- Elaboração notificações de marcações de audiências de julgamento e de sessões de pré-mediação;
- Preparação e redação de elementos relacionados com o momento da citação como são as cartas-convite, as certidões de citação na morada e na pessoa do citado, os avisos para citação com hora certa, as recusas de recebimento, as certidões negativas de citação, as citações em pessoa diferente do citando, as citações com advertência e as notas de citação;
- Verificação de avisos de receção de citações recebidas e contagem dos prazos para contestação, de seguida juntando o aviso de receção ao correspondente processo (caso tenha sido afastada a fase da mediação é necessário fazer a conclusão para Juiz para marcação de julgamento, caso contrário o processo é colocado a aguardar a pré-mediação marcada);
- Elaboração das capas dos processos com informação das partes e respetivos mandatários;

- Auxílio no desempenho das tarefas associadas à entrada de contestações que chegaram por correio e por e-mail, como é, por exemplo, verificar se a contestação é entregue dentro do prazo, introdução de dados na folha de caixa, emissão de recibo, e notificação da contestação ao demandante e restantes demandados;
- Redação de despachos de conclusão para o Juiz para marcação de julgamento;
- Tratamento da correspondência;
- Elaboração de notificações de sentença e de despachos finais (neste último caso quando as partes chegam a acordo por transação, em mediação ou conciliação);
- Redação de certidões de sentença.

Quanto à fase de mediação, o acompanhamento que este estágio permitiu fazer tornou possível verificar que a larga maioria dos utentes que se dirigem ao julgado de paz não possui os conhecimentos e informações necessárias sobre mediação para, de forma esclarecida, poder optar pela sua realização. Neste sentido, para uma prossecução mais efetiva do princípio do estímulo ao acordo entendemos que seria útil os utentes obterem informação mais pormenorizada, preferencialmente vinda do próprio mediador, razão pela qual defendemos a obrigatoriedade da sessão de pré-mediação. Nas sessões de pré-mediação, em regra o mediador informa os mediados sobre questões tais como a definição da mediação e o papel do mediador, a necessária imparcialidade relativamente ao objeto e neutralidade no relacionamento com as partes, os procedimentos de mediação (assim como o funcionamento, horário e duração dos encontros), diretrizes comportamentais recomendáveis, e os parâmetros da confidencialidade. Só depois desta fase, com obtenção do compromisso conjunto, é que se dá início à mediação propriamente dita, pressupondo, esta sim, o pleno domínio pelas partes, ou seja, o seu total envolvimento e responsabilidade. Não chega a ser posto em causa o princípio da voluntariedade, previsto no artigo 4.º da LM, porque não é imposto às partes o recurso à mediação, sendo apenas informadas do seu conteúdo, pelo que o desenvolvimento de sua postura cooperativa, essencial à criação de opções de ganho mútuo, não é inviabilizada. Também desta forma se evitariam deslocações em vão ao Julgado de Paz quando, tendo sido marcada uma sessão de pré-mediação, não chega a comparecer uma ou ambas as partes no dia marcado<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Só não há lugar à marcação da sessão de pré-mediação mediante o expreso afastamento da fase de mediação no momento de interposição da ação pelo Demandante ou no momento da primeira intervenção no processo pelo Demandado, altura em que se procede a conclusão do processo para marcação de

Uma outra questão suscitada durante o estágio, também associada a esta fase da tramitação, prende-se com a liberdade de presença das partes nas sessões de mediação. O n.º 1 do artigo 38.º da LJP impõe o dever de comparência pessoal nos Julgados de Paz às partes, o que leva a crer que, em específico, na audiência de julgamento a presença das partes é fundamental para que exponham as situações, com conhecimento direto e completo, obtendo-se dessa forma uma solução pacificadora<sup>3233</sup>. Contudo, em mediação, olhando à Lei de Mediação, aqui aplicável<sup>34</sup>, admite-se a representação nas sessões e, nessa medida, o não comparecimento da parte diretamente envolvida no litígio. Com efeito, nos termos do n.º 1 do artigo 18.º da Lei da Mediação, “*as partes podem comparecer pessoalmente ou fazer-se representar nas sessões de mediação, podendo ser acompanhadas por advogados, advogados estagiários ou solicitadores.*” Assim, para além de ser permitida a presença dos advogados nas sessões de mediação e respetiva intervenção adequada, é também admissível a representação das partes e sua substituição nas sessões. Existe, nesta medida alguma incongruência ou descoordenação ao nível das diversas fases da tramitação no Julgado de Paz. Por um lado, impõe-se o dever de comparência pessoal nos Julgados de Paz, mas por outro, a comparência pessoal em específico nas sessões de mediação constitui apenas um direito e não um dever. Ao contrário do que alguma doutrina tem entendido<sup>35</sup>, consideramos a presença das partes diretamente ligadas ao litígio nas sessões de mediação essencial à obtenção de um acordo que satisfaça os interesses

---

julgamento. Tendo o demandante afastado *ab initio* esta fase, não pode o demandado optar pela sua realização.

<sup>32</sup>Como já antes referimos, na fase inicial da audiência de julgamento há sempre lugar a uma tentativa de conciliação (vide artigo 26.º, n.º 1). Após a tentativa de conciliação podemos apontar 3 partes essenciais que compõem a audiência de julgamento e que são a audição das partes, a produção da prova, e a sentença (embora se tenha assistido frequentemente à marcação de nova audiência para prolação da sentença).

<sup>33</sup>Veja-se a este propósito a sentença de Julgado de Paz de Cascais relativo ao processo n.º 7/2012: “*A LJP exige a comparência pessoal das partes na audiência de julgamento (cfr. artigos 38.º, n.º1, 26.º, n.º1 e 57.º). Esta comparência é indispensável ao cumprimento da vocação própria dos Julgados de Paz: promover a participação cívica dos interessados com vista à justa composição dos litígios por acordo das partes.*” Disponível em

<http://www.dgsi.pt/cajp.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/1c730344d7ab59ab80257d15004a87e2?OpenDocument>.

<sup>34</sup>J.O. CARDONA FERREIRA, *Julgados de Paz*, cit., p. 175. O Autor refere que fazendo a análise do que em específico prevalece no âmbito dos Julgados de Paz, entre o n.º 1 do artigo 38.º do LJP e o n.º 1 do artigo 18.º da LM, se aplicará o disposto nesta última norma atento o carácter de norma especial, a harmonia, designadamente, com o artigo 1.º da mesma Lei n.º 29/2013, assim como a unidade do sistema jurídico. Com efeito, a mediação de conflitos encontrava-se prevista e regulada na Lei dos Julgados de Paz, assim como no Código de Processo Civil Português, tendo algumas das suas disposições vindo a ser posteriormente alteradas ou revogadas com a aprovação da Lei da Mediação.

<sup>35</sup>Veja-se MARIANA FRANÇA GOUVEIA, *Curso de Resolução Alternativa de Litígios*, cit., p. 53.

de ambas. Referimo-nos tanto a conflitos interpessoais como conflitos participados por pessoas coletivas. O essencial na mediação é o pleno domínio do processo pelas partes (empowerment), princípio que é o seu fundamento e uma sua característica permanente. A mediação assenta na ideia de que é nas partes que reside a solução do problema, que é através delas, donas do litígio, que se encontra a solução adequada e justa. Tal decorre do já referido artigo 4.º relativo ao princípio da voluntariedade na procura do acordo e consequente responsabilidade das partes nas suas decisões, do artigo 2.º, al. b) ao definir o mediador como alguém que apenas assiste e não impõe, e do artigo 26.º, al. b) ao estabelecer como dever do mediador que se abstenha de impor qualquer acordo. No caso das pessoas coletivas, devem encontrar-se presentes os representantes legais com poderes para a vincular sem que haja necessidade de reportar a alguém fora da sala de mediação sobre qualquer hipótese de acordo. Assisti certa vez a uma sessão de mediação em que a principal dificuldade do mediador foi precisamente a ausência do representante legal da empresa demandada (só se encontrava a mandatária), num momento em que uma opção suscetível de acordo era discutida. De facto, neste caso não foi possível trabalhar aquela parte, já que a mandatária se limitava a cumprir as limitações previamente impostas pelo cliente.

Resultando o disposto no artigo 38.º/1 do princípio da participação cívica dos interessados, transversal a toda a tramitação nos Julgados de Paz, seria de esperar que o legislador tivesse optado por, neste âmbito, fixar o dever de as partes também comparecerem pessoalmente nas sessões de pré-mediação e mediação. Nestes termos, defendemos que, à semelhança do disposto no artigo 36.º da Lei de Mediação<sup>36</sup>, o legislador deveria ter, pelo menos, fixado para os Julgados de Paz a possibilidade de determinar a obrigação de as partes comparecerem pessoalmente nas sessões, caso em que não seria possível a sua representação.

Na pendência deste estágio acompanhei também citações por funcionário (1ª e 2ª volta). Numa primeira volta tentou interpelar-se pessoalmente o demandado. Não tendo sido possível, agendou-se uma segunda deslocação a ocorrer num curto prazo e foi colada na porta do demandado uma notificação com a data e hora marcada para a segunda

---

<sup>36</sup> Note-se que o referido preceito não tem aqui aplicação por não nos encontrarmos perante um sistema público de mediação, isto é, uma mediação extrajudicial posta em prática em serviços criados e geridos por entidades públicas como a DGPJ, mas uma mediação que corre termos e se encontra inserida num tribunal.

deslocação. Na segunda deslocação o demandado não compareceu, mas encontrava-se presente um familiar, tendo a funcionária citado a parte demandada em terceira pessoa.

Acrescento, por último, que procedi à pesquisa de doutrina e jurisprudência sobre determinadas matérias, e à elaboração de projetos de sentença de processos a cujas audiências de julgamento assisti. É um desses projetos de sentença que dá o mote para o desenvolvimento do tema que trataremos nos próximos capítulos.

## CAPÍTULO II

### RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL E CONTRATO DE SEGURO

Sendo o objeto fulcral deste relatório a discussão em torno de quais os critérios de ressarcimento do lesado por danos no veículo, torna-se necessário contextualizar o tema, referenciando brevemente o que dá causa a essa obrigação de indemnizar. Isto implica analisar, por um lado, a responsabilidade civil emergente de acidente de viação, e, por outro lado, a transferência da obrigação de indemnizar daí decorrente para a seguradora.

#### 1. RESPONSABILIDADE CIVIL EMERGENTE DE ACIDENTE DE VIAÇÃO

A obrigação de indemnizar decorrente de acidente de viação, que vem a ser assumida pelo segurador mediante o contrato de seguro, pode resultar de responsabilidade extracontratual subjetiva ou objetiva (pelo risco). Assim, a obrigação de indemnizar pode assentar, em primeira linha, num regime de responsabilidade civil por factos ilícitos, baseada na culpa do lesante e prevista nos artigos 483.º e seguintes do CC, ou, em segunda linha, num regime de responsabilidade pelo risco, baseado no perigo inerente à circulação de veículos e previsto nos artigos 503.º e seguintes do CC.

Há lugar a responsabilidade subjetiva sempre que exista culpa do condutor do veículo<sup>37</sup>. Essa culpa deve ser provada pelo lesado, tal como decorre do disposto no artigo 487.º, n.º 1<sup>38</sup>, exceto quando é presumida, como ocorrerá quando o condutor dirija o veículo por conta de outrem, isto é, quando conduz o veículo no exercício das suas funções de comissário (vide artigo 503.º, n.º 3 do CC). Nesse caso, há lugar a uma inversão do ónus da prova e passa a recair sobre o lesante o ónus de provar que não houve culpa da sua parte<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> Para além dos seguintes pressupostos: facto, ilicitude, dano e nexo de causalidade.

<sup>38</sup> Apesar de em tempos ter suscitado larga controvérsia, hoje é pacífico o entendimento de que o regime próprio das atividades perigosas, nos termos da qual se estatui uma presunção de culpa (vide n.º 2 do artigo 493.º), não tem aplicação em matéria de acidentes de circulação terrestre. O Assento 1/80, de 29 de Janeiro, definiu jurisprudência nesse sentido, considerando que a existência de um regime especial de responsabilidade objetiva por acidentes de circulação terrestre afastaria o regime geral de presunção de culpa do n.º 2 do artigo 493.º, pelo que em caso de culpa, seria de aplicar a regra da culpa provada pelo lesado que decorre do artigo 487.º. Cfr. MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade civil- Temas especiais*, cit., p. 25; MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, 12ª ed. rev. e act., Almedina, 2009, pp. 589-570.

<sup>39</sup> Vide artigo 350.º, n.º 1 do CC.

A responsabilidade objetiva, por sua vez, tem lugar apenas quando a lei o especifique (cfr. n.º 2 do art.483.º). É responsável objetivamente qualquer detentor de um veículo, por danos resultantes do risco próprio do veículo (cfr. n.º 1 do artigo 503.º), incluindo o condutor que dirija o veículo fora das suas funções de comissário (cfr. n.º 3, 2ª parte do 503.º). Os requisitos adotados pela lei para determinar o sujeito responsável, denominado *detentor*, são o da *direção efetiva do veículo* e o da *utilização no seu próprio interesse*. Estes são critérios incindíveis entre si e que, não obstante algumas situações mais claras, requerem sempre uma apreciação do caso concreto de forma a avaliar o seu preenchimento.

Para explicar o conceito de direção efetiva, a Doutrina tem apontado como detentores aqueles com o poder de facto e de controlo sobre o veículo, com ou sem legitimidade jurídica, e ainda aqueles que gozam e usufruem das vantagens da sua utilização. Poderá afirmar-se, portanto, que tem a direção efetiva do veículo quem tem poder de decisão sobre o uso do mesmo e efetivamente o controla, retirando dele os benefícios, independentemente de ter ou não o volante nas mãos aquando da ocorrência do acidente<sup>40</sup>, isto é, à partida, o proprietário, e ainda o usufrutuário, o adquirente com reserva de propriedade, o locatário financeiro<sup>41</sup>, o esbulhador. É com base neste conceito que se exclui a responsabilidade do instruendo em aula de condução e do cliente do táxi. Para que os referidos sujeitos possam, no entanto, ser considerados detentores, devem utilizar o veículo no seu próprio interesse, o que significa que um comissário, isto é, um condutor por conta de outrem no exercício das suas funções, nunca poderá ser responsabilizado a título de risco. É neste sentido que o segundo requisito deve ser interpretado, ou seja, com uma função de exclusão da responsabilização objetiva do comissário, e não com o intuito de determinar que a utilização pontual do veículo, por algum daqueles sujeitos, para benefício de outrem exclui o risco<sup>42</sup>. O proprietário do veículo que num determinado momento utilize o seu automóvel para transportar um amigo ao respetivo local de trabalho, não deixa de ser detentor com base no segundo requisito. Aliás, note-se que, com base nas regras de experiência, se tem estabelecido a

---

<sup>40</sup> ANTUNES VARELA, *Das obrigações em geral I*, Vol. I, 9ª edição, Coimbra, Almedina, 1996, p. 681.

<sup>41</sup> Todos pelas mesmas razões que sustentam que a obrigação de segurar recaia sobre estes, tal como previsto no n.º 1 do artigo 6.º do RISSORCA.

<sup>42</sup> ANTUNES VARELA, *Das Obrigações em geral*, cit., p. 681.

presunção (hominis) de que é o proprietário que tem a direção efetiva do veículo e que este circula no seu interesse<sup>4344</sup>.

Esta responsabilidade objetiva, assente na teoria do risco, impõe a atribuição de uma indemnização por danos decorrentes de *riscos próprios do veículo*. Esta categoria de danos é caracterizada por ter na sua origem os riscos de utilização deste instrumento perigoso que é o veículo de circulação, sem prejuízo de o detentor também responder pelo risco ainda este não se encontre a circular<sup>45</sup>. Estes riscos próprios podem resultar tanto dos maquinismos e funcionamento do veículo, como do condutor (ataque cardíaco ou um qualquer outro mal estar físico súbito), uma vez que qualquer problema relacionado com este se reflete na forma como o veículo é conduzido<sup>46</sup>. Abrange os danos que, à partida, ocorreriam independentemente de culpa (como o incêndio por curto-circuito do motor<sup>47</sup>, a derrapagem do veículo automóvel por virtude de piso defeituoso<sup>48</sup> ou a pedra projetada pela roda do veículo<sup>49</sup>, que podem nada ter que ver com a atuação do agente que se manteve cuidada e diligente, e que no geral resultam de caso fortuito), e também os que sendo suscetíveis de terem sido ocasionados com culpa (atropelamento ou embate), a mesma não chega, no entanto, a ser provada<sup>50</sup>. A necessária especificidade destes danos

---

43 Cfr. MENEZES CORDEIRO, Tratado de Direito Civil Português, Vol. VIII, p.675. Vide, a título de exemplo, o Ac. do STJ de 15-06-1983, Proc. n.º 037027 (Alves Peixoto). Disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

44 O caso específico do veículo emprestado suscita controvérsia. A jurisprudência tem entendido que o dono do veículo não deixa de ser o detentor por emprestar pontualmente a outrem o seu veículo. Decidiu o Ac. da Rel. de Lisboa (de 18-05-2006, Proc. n.º 3022/2006-6), entre outros: «*Em regra, tem a direcção efectiva do veículo o seu proprietário, na medida em que é ele que retira e aproveita as vantagens do veículo, pelo que deve acarretar as responsabilidades dos riscos da sua utilização. Ou seja, se alguém empresta o seu veículo a outro que tem um acidente, a responsabilidade do dono permanece, na medida em que a condução é feita sob a sua direcção e sob o seu interesse*». No mesmo sentido, a título de exemplo, o Ac. da Rel. de Coimbra, onde se afirma que «*no tocante à utilização no próprio interesse, não tem a mesma que ser necessariamente uma utilização proveitosa ou lucrativa, em sentido económico; pode haver nela um mero interesse de gentileza, como quando se cede a viatura a um amigo, um interesse meramente recreativo, o que não deixa de constituir aquela “posição favorável à satisfação de uma necessidade” na definição dada ao interesse por CARNELUTTI*». Contra veja-se AMÉRICO MARCELINO, *Acidente de Viação e Responsabilidade Civil*, pp. 205-208; e PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA, *Código Civil Anotado*, Vol. I, Coimbra, Coimbra Editora, 4ª edição rev. e act., 1986 p. 514.

45 Veja-se parte final do n.º 1 do artigo 503.º.

46 Neste último caso, podemos considerá-los riscos próprios do veículo na sua vertente de condução.

47 LUÍS MENEZES LEITÃO, *Direito das Obrigações*, Vol. I, 10ª edição, Almedina, 2013 p. 340.

48 PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA, *Código Civil Anotado*, Vol. I, cit., p.519.

49 DÁRIO MARTINS DE ALMEIDA, apud ANTUNES VARELA, p. 692.

50 De acordo com o Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 25/2010, Processo n.º 991/07 (Conselheiro Vítor Gomes), «*não pode ignorar-se que, naquilo que se designa por responsabilidade pelo risco e que nos acidentes rodoviários, nas explicações dogmáticas correntes, se imputa a riscos próprios do veículo, vem a cair, em termos práticos, todas as situações em que se não prova a culpa do condutor. Na imensa generalidade dos casos, na génese dos acidentes com veículos automóveis encontra-se uma multiplicidade de decisões e actuações dos condutores que, mesmo quando não fica provada a culpa, concorrem para potenciar ou não minorar os riscos próprios dos veículos. Os riscos próprios do veículo não são tanto riscos da máquina em si mesma como do modo como é utilizada*». Disponível em: <http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/20100025.html>.

implica que se excluam do âmbito objetivo aqueles capazes de serem causados por qualquer coisa móvel, como “*é o caso de alguém tropeçar no veículo recolhido na garagem e se ferir nele, como poderia ter-se ferido em qualquer outro objecto aí arrumado, ou de alguém ter entalado a mão própria ou de outrem ao fechar a porta do automóvel, ou de o condutor ter agredido outrem com a manivela do veículo, como poderia tê-lo feito com qualquer outro instrumento contundente*”<sup>51</sup>. Por outro lado, não estão também abrangidos, por exclusão expressa do artigo 505.º, os danos decorrentes de acidente de viação resultante de caso de força maior estranha ao funcionamento do veículo, como por exemplo, o furacão que arrasta um automóvel, vindo este a embater num outro veículo<sup>52</sup>.

Do acima exposto facilmente se conclui que, não só não se exige a culpa enquanto pressuposto da aplicação do disposto no n.º 1 do artigo 503.º, como também se prescinde da *ilicitude* da conduta, visto que o próprio conceito de “riscos próprios do veículo” inclui acontecimentos naturais e, nesse sentido, lícitos<sup>53</sup>.

A imputação de acordo com critérios objetivos de distribuição do risco funciona, assim, por exclusão de partes, já que, não resultando dos factos provados que o condutor (não comissário) infringiu alguma norma legal ou algum dever de diligência, e também não se provando a culpa do lesado (cfr. artigo 505.º), é o detentor que responde pelos danos causados a título de “risco inerente à utilização do veículo”, nos termos do n.º 1 do artigo 503.º do Código Civil<sup>54</sup>.

Nesta medida, o detentor do veículo, para além da responsabilidade subjetiva imposta a todo o causador culposo de danos, é onerado com responsabilidade objetiva que garante à vítima o direito à indemnização independentemente da vontade do detentor/condutor ou do que ele poderia ou deveria ter prevenido.

Responde também pelo risco aquele que encarrega outrem (comitente) de qualquer comissão, como será o caso, por exemplo, do indivíduo em relação ao qual um terceiro

---

<sup>51</sup> ANTUNES VARELA, *Das Obrigações em Geral*, cit., p. 693. Também neste sentido vide Abílio Neto, ponto 23, p. 570.

<sup>52</sup> O referido artigo 505.º preceitua que “*sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.*”

<sup>53</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, *Das Obrigações em Geral*, Vol. I, cit., p. 660. Quanto ao pressuposto da ilicitude na responsabilidade objetiva no geral veja-se MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, 12ª ed. rev. e act., Almedina, 2009, p. 612 e respetiva nota de rodapé.

<sup>54</sup> Cfr. MENEZES LEITÃO, *Direito das Obrigações*, cit., p. 343.

## RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO

presta serviços enquanto motorista. A responsabilidade do comitente é solidária quando recaia sobre o comissário a obrigação de indemnizar, ou seja, quando este tiver culpa na produção do acidente, que, como vimos, se presume<sup>55</sup>. Tal como resulta do disposto no artigo 500.º, n.º 3, aquele terá depois direito de regresso sobre o comissário.

A justificação da presunção de culpa do condutor por conta de outrem assenta, para ANTUNES VARELA, essencialmente nos seguintes argumentos: o risco de descuido é acrescido quanto à vigilância do veículo por parte de um comissário por se tratar de veículo que não é sua propriedade; o perigo sério de fadiga resultante do exercício da condução durante várias horas; e a circunstância de os comissários, na grande maioria das vezes, se tratarem de condutores profissionais, o que implica a exigência de uma perícia especial no exercício da condução, que irá integrar o padrão de aferição da negligência dos mesmos, facilitando também a elisão da presunção de culpa que sobre eles recai<sup>56</sup>. O mais recente acórdão do Tribunal Constitucional, que veio apreciar a constitucionalidade deste diferente tratamento do condutor por conta de outrem<sup>57</sup>, julgou que a norma do n.º 3 do artigo 503.º não viola o princípio da igualdade, uma vez que pressupondo tal princípio que situações desiguais, ou seja, condução por conta própria ou por comissário, sejam tratadas de forma desigual, não se poderá entender arbitrária ou irrazoável a distinção feita pela citada norma.

A responsabilização do comissário com fundamento em presunção de culpa nos termos do referido preceito, além de implicar, como consequência lógica, a responsabilização pelo risco do comitente, vem também assumir relevância nos seguintes aspetos: para efeito da definição das relações internas entre os responsáveis enquanto detentores efetivos do veículo (vide artigo 507.º/1 e 2), para o afastamento do disposto no n.º 1 do artigo 506.º em caso de colisão de veículos<sup>58</sup>, e para abrangência de todos os danos sofridos pelos lesados (vide artigos 562.º e seguintes), razão pela qual os direitos

---

<sup>55</sup> Assim, a responsabilidade do comitente implica que se verifiquem os seguintes pressupostos: a existência de uma relação de comissão, a prática de factos danosos pelo comissário no exercício da função confiada, e que recaia também sobre o comissário a obrigação de indemnizar.

<sup>56</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, *Das obrigações em geral*, Vol. I, cit., pp. 662-663.

<sup>57</sup> Acórdão n.º 229/2004, Processo n.º 541/2003 (Conselheira Maria Fernanda Palma). Disponível em <http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/20040229.html>.

<sup>58</sup> De acordo com o Assento n.º 3/94, de 26 de Janeiro, que fixou jurisprudência nesse sentido, “a responsabilidade por culpa presumida do comissário, estabelecida no artigo 503.º, n.º 3, primeira parte, do Código Civil, é aplicável no caso de colisão de veículos prevista no artigo 506.º, n.º 1, do mesmo Código”. Disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

dos lesados transportados deixam de se encontrar delimitados nos termos do artigo 504.º, sendo também afastado o limite de indemnização previsto no artigo 508.º<sup>59</sup>.

De facto, quanto a este último aspeto, ao contrário do que se verifica na responsabilidade subjetiva, na responsabilidade pelo risco a obrigação de indemnização encontra-se sujeita a um limite máximo correspondente ao capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (vide artigo 508.º, n.º 1). Os limites máximos fixados são, no entanto, afastados quando existe uma relação de comissão, já que as restrições que impõe “*são específicas da qualidade de detentor efetivo do veículo, e não é nessa qualidade, mas na de comitente, que ele é responsabilizado*”<sup>60</sup>. Deste modo, intentando o lesado a ação contra o comitente, responsável solidariamente, o valor de indemnização no qual este seria condenado não se encontra reduzido ao limite máximo fixado no artigo 508.º, n.º 1. Se assim fosse, excedendo os danos quantificados esse valor, o lesado iria receber menos do que receberia se tivesse atuado diretamente contra o comissário, cuja obrigação de ressarcimento já não se encontra sujeita a esses limites.

Por último, a ocorrência de uma colisão de veículos poderá ainda enquadrar-se na previsão do artigo 506.º que prevê uma outra situação geradora de responsabilidade civil, com conseqüente obrigação de indemnizar. Trata-se da responsabilidade pelo risco inerente à condução de veículos no caso de não se conseguir provar a culpa efetiva de nenhum dos veículos intervenientes, não se encontrando nenhum dos condutores onerado pela presunção de culpa do n.º 3 do artigo 503.º<sup>61</sup>.

Existem, então, duas hipóteses a considerar no artigo 506.º A primeira respeita a um cenário em que ambos os veículos contribuíram para os danos, estatuinto a norma que a responsabilidade é repartida na proporção em que o risco de cada um houver contribuído para os danos. Deste modo, a medida do risco será calculada em função da perigosidade típica de cada veículo interveniente. Veja-se, a título de exemplo, o acórdão do STJ de 30/06/2016 que, apreciando um caso de colisão entre um ciclomotor e um veículo ligeiro de passageiros, vem dar razão ao tribunal a quo quando este considera que o ligeiro

---

<sup>59</sup> Cfr. MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade civil- Temas especiais*, Lisboa, Universidade Católica Editora, 2015, p. 25.

<sup>60</sup> MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade civil- Temas especiais*, cit., p. 30. Também no sentido de que os limites de responsabilidade fixados no artigo 508.º não valem para a responsabilidade do comitente, vide PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA, *Código Civil Anotado*, Vol. I, cit., p. 658.

<sup>61</sup> Para que a situação se enquadre no artigo 506.º é ainda necessário que o acidente não tenha sido provocado por culpa do lesado, ou por facto de terceiro, ou por causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo (vide art. 505.º).

concorreu para os danos verificados na proporção de 70% e o ciclomotor de 30%<sup>62</sup>. Por sua vez, a segunda hipótese corresponde à situação de apenas um dos veículos causar os danos e, nesse caso, com a consequência de ser a pessoa por eles responsável a obrigada a indemnizar. Em caso de dúvida, a medida de risco de cada veículo interveniente é fixada em 50% (cfr. n.º 2 do artigo 506.º).

## 2. ASSUNÇÃO DA OBRIGAÇÃO DE RESSARCIR PELO SEGURADOR

### 2.1. O CONTRATO DE SEGURO

De forma a contextualizar o objeto fulcral do relatório e encontrando-se o mesmo diretamente associado ao contrato de seguro, torna-se impreterível fazer uma breve exposição sobre esta matéria, procurando sucintamente mencionar uma noção de contrato de seguro, apontar suas características qualificativas, assim como os seus efeitos essenciais.

O contrato de seguro encontra-se regulado na Lei do Contrato de Seguro («LCS») aprovada pelo Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril, e alterada pela Lei n.º 147/2015, de 9 de setembro. Este regime jurídico não estabelece uma definição de contrato de seguro, contudo podemos entender que este contrato se traduz num negócio jurídico obrigacional caracterizado por uma específica prestação: a de suportar um risco económico de outrem, bem como pela estipulação de uma contrapartida pecuniária para essa obrigação. Trata-se de um contrato objetivamente comercial já que respeita a um ato de comércio regido por diploma que vem substituir normas do Código Comercial<sup>63</sup>, a Lei do Contrato de Seguro. Ato também, por norma, subjetivamente comercial do ponto de vista do segurador, porque sociedade comercial (artigo 2.º/2ª parte e artigo 13.º/2º)<sup>64</sup>.

---

<sup>62</sup> Acórdão do STJ de 30/06/2016, proc. n.º 161/11.3TBPTB.G1.S1 (Orlando Afonso). Disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt). A este respeito acentua DÁRIO MARTINS DE ALMEIDA, *Manual de Acidentes de Viação*, 3.ª edição, Coimbra, Almedina, 1987, p. 370, que para a determinação da proporção do risco haverá que lançar mão de um critério de equidade, embora a base do respetivo juízo esteja na realidade concreta.

<sup>63</sup> Vide a primeira parte do artigo 2.º do Código Comercial.

<sup>64</sup> Pelo menos uma das partes do contrato é, sem dúvida, uma empresa de seguros devidamente autorizada pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, a autoridade nacional responsável pela regulação e supervisão, quer prudencial, quer comportamental, da atividade seguradora, resseguradora, dos fundos de pensões e respetivas entidades gestoras e da mediação de seguros (antigo Instituto de Seguros de Portugal que viu a sua denominação alterada pelo Decreto-Lei n.º 1/2015, de 6 de Janeiro).

O seguro é, em primeiro lugar, um contrato nominado e típico, uma vez que a lei o reconhece como categoria jurídica e lhe estabelece um regime. Quanto à forma, é um contrato não solene por não se encontrar sujeito a forma especial, tal como decorre do disposto no artigo 32.º, n.º 1 da LCS. Hoje, no nosso ordenamento jurídico, o contrato de seguro é um contrato consensual, pelo que deixa de se exigir um instrumento escrito enquanto requisito de forma e, conseqüentemente, como condição de validade (“ad substantiam”) do contrato<sup>6566</sup>. A apólice de seguro, que o segurador se encontra obrigado a emitir e a entregar ao tomador, configura apenas o documento reprodutivo que vem reduzir a escrito o negócio previamente celebrado, relevando enquanto meio de prova (“ad probationem”) do contrato<sup>67</sup> e enquanto forma de consolidação do seu conteúdo decorrido o prazo previsto no artigo 35.º da LCS. Como se refere no próprio Preâmbulo, “o contrato de seguro considera-se validamente celebrado, vinculando as partes, a partir do momento em que houve consenso (por exemplo, verbal ou por troca de correspondência), ainda que a apólice não tenha sido emitida”. Existe consenso quando o tomador do seguro apresenta uma proposta de seguro mediante impresso fornecido pelo segurador, e este último a aceita expressamente, através da emissão de certificado ou qualquer outro meio escrito, ou tacitamente, mediante o decurso do prazo de 14 dias desde a receção da proposta<sup>6869</sup>. Note-se que, ocorrendo o sinistro antes da emissão da apólice, o contrato de seguro mantém a sua validade e eficácia devendo considerar-se coberto esse risco<sup>7071</sup>.

Quanto aos efeitos, o contrato de seguro pode ser qualificado como um contrato oneroso e aleatório. Oneroso, na medida em que nenhuma das partes retira tão –só vantagens ou sacrifícios e ambas as partes suportam esforços económicos com vantagens correlativas. Em concreto, a contrapartida da cobertura do risco é o pagamento do prémio

---

<sup>65</sup> Nos termos do revogado artigo 426.º do Código Comercial “o contrato de seguro deve ser reduzido a escrito num instrumento, que constituirá a apólice de seguro”.

<sup>66</sup> Cfr. FILIPE ALBUQUERQUE MATOS, O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel: breves considerações, in Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 2002, pp.610;

<sup>67</sup> Vide artigo 364.º/2 do CC. Cfr. Acórdão do STJ de 4.12.2014, Proc. n.º 23/12.7TBESP.P1.S1 (Maria dos Prazeres Pizarro Beleza). Disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>68</sup> Cfr. artigo 27.º, n.º 1.

<sup>69</sup> De acordo com o modelo da proposta que tem vindo a ganhar proporção na nossa ordem jurídica, tal como refere MARGARIDA LIMA REGO, *Temas de Direito dos Seguros*, Coleção MLGTS, Coimbra, Almedina, 2012, pp. 24 e 25.

<sup>70</sup> Cfr. Ac. TRP 10-02-2016, proc. N.º 3245/13.OTBPRD.P1.

<sup>71</sup> Caso o segurador não entregue a apólice ou se atrase na sua entrega ou emissão, o tomador de seguro pode recorrer ao regime de inoponibilidade consagrado no n.º 4 do artigo 34.º ou resolver o contrato após o decurso do prazo em que a apólice deva ser entregue, tal como previsto no n.º 6 do mesmo preceito. Isto sem prejuízo da responsabilidade a que haja lugar sempre que se verifiquem os respetivos pressupostos.

como preceitua o n.º 1 do artigo 51.º. No entanto, como refere MARGARIDA LIMA REGO, “o pagamento do prémio tem de ser estipulado, expressa ou tacitamente, mas não necessariamente enquanto cumprimento de uma obrigação do tomador”<sup>72</sup>. O pagamento do prémio pode consistir apenas numa condição de eficácia do contrato de seguro, resultando hoje essa regra do disposto no artigo 59.º, quando coloca a cobertura do risco na dependência do prévio pagamento do prémio, e consequentemente, do artigo 61.º, quando determina a resolução automática do contrato perante a falta de pagamento do prémio inicial ou qualquer prémio subsequente, com efeitos à data da celebração ou da renovação respetivamente<sup>73</sup>. Assim, o pagamento do prémio é condição da cobertura do risco, mas não um dever de prestar propriamente dito, não se atribuindo ao segurador o direito de exigir o seu cumprimento. Só assim seria se o segurador se mantivesse obrigado a cobrir o risco. Esta apreciação em nada altera a qualificação do contrato enquanto oneroso porque se estipulam atribuições de ambas as partes, tudo isto resultando claro se se atender à intenção das partes, critério último de análise<sup>74</sup>.

O seguro é um contrato com carácter aleatório uma vez que a atribuição patrimonial de uma das partes se apresenta como eventual ou incerta. Característica essencial deste negócio é o risco de desequilíbrio patrimonial que as partes assumem voluntária e conscientemente. Este carácter aleatório do contrato determina para o tomador do seguro a obrigação de pagar o prémio ainda que o risco coberto nunca se chegue a verificar (note-se, no entanto, que verificando-se a extinção do risco, o contrato caduca<sup>75</sup>). Assim, podemos considerar que este é um contrato sobre o risco a dois níveis, num primeiro por ter como sua principal prestação a cobertura de um risco que assim se transfere do tomador do seguro para o segurador e, num segundo nível por vir a constituir no tomador do seguro um risco de essa cobertura nunca se tornar necessária revelando o desequilíbrio patrimonial em que assenta.

Quanto à estrutura, o seguro é classificado como um contrato sinalagmático. Há uma relação de reciprocidade entre o pagamento do prémio e a assunção do risco<sup>76</sup>. A atribuição patrimonial de uma das partes representa a razão de ser e fundamento da

---

<sup>72</sup> MARGARIDA LIMA REGO, *Temas de Direito dos Seguros*, cit., p. 197.

<sup>73</sup> Atente-se no próprio preâmbulo da lei do contrato de seguro: “*Em matéria de prémio, com algumas particularidades, mantém -se o princípio de no premium, no risk ou no premium, no cover, nos termos do qual não há cobertura do seguro enquanto o prémio não for pago*”.

<sup>74</sup> MOTA PINTO, *Teoria Geral de Direito Civil*, 4.ª edição, 400-401.

<sup>75</sup> Artigo 110.º, n.º 1 da LCS.

<sup>76</sup> A cobertura do risco mantém-se ao longo do contrato, por oposição ao pagamento da indemnização que pode nunca chegar a ocorrer.

contraprestação ou atribuição patrimonial corresponsável. Essa reciprocidade é tanto mais evidente quando o pagamento do prémio é condição de eficácia do contrato.

Por último, o seguro abrange prestações periódicas, razão pela qual pode ser qualificado como contrato de execução periódica, sendo também classificado como negócio “intervivos”<sup>77</sup>.

Os riscos cobertos pelos seguros podem estar associados a coisas, bens imateriais, créditos e outros direitos patrimoniais, ou associados à vida, saúde e à integridade física de uma pessoa, respetivamente, seguros de danos e seguros de pessoas. É dessa forma que se encontra sistematizada a LCS que no título II, relativo ao seguro de danos, contém os seguros de responsabilidade civil, de incêndio, de colheitas e pecuário, de transporte de coisas, financeiro, de proteção jurídica e de assistência, e no título III, relativo a seguro de pessoas, os seguros de vida, de acidentes pessoais e de saúde. Esta sistematização diverge da que decorria da legislação anterior que contrapunha os seguros dos ramos «vida» e «não vida». No que respeita ao seguro de danos, a cobertura do risco pode estar associado tanto aos danos sofridos pelo tomador do seguro, como será o caso por exemplo de um seguro de habitação multiriscos, como ao pagamento de prejuízos de que o tomador de seguro é responsável, como por exemplo o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel<sup>78</sup>.

## **2.2 CONTRATO DE SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL**

Para o que aqui nos interessa, cabe neste trabalho considerar a segunda vertente, que se insere no âmbito da responsabilidade civil, e concretamente o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, previsto e regulado no Decreto-lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto (Anexo 2).

---

<sup>77</sup> Mas “mortis causa” quanto a seguros de vida, já que desencadeiam a sua eficácia típica por causa da morte da pessoa a que se referem.

<sup>78</sup> De notar que, apesar de no seguro automóvel obrigatório a assunção pelo segurador da obrigação de pagar exista apenas em relação aos danos sofridos por terceiro (segurado/beneficiário do seguro) e imputados ao tomador do seguro, o segurado pode também optar por um seguro contra todos os riscos, este facultativo, nos termos do qual há lugar à cobertura de danos sofridos pelo tomador do seguro, também designado como seguro de danos próprios.

## RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO

A assunção das consequências económicas oriundas de eventual responsabilização por uma companhia de seguros devidamente autorizada<sup>79</sup> é imposta pelo artigo 150.º do Código da Estrada e pelo número 1 do artigo 4.º do Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Decreto-lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto) até um capital mínimo de 5.000.000€ e de 1.000.000€ para os danos corporais e materiais respetivamente<sup>80</sup>. A obrigatoriedade do seguro funciona como mecanismo de garantia do ressarcimento dos que viram lesados os seus direitos na sequência de um acidente de viação, atenta a incapacidade financeira de alguns para assumir os encargos da indemnização. Por outro lado, existindo lugar, nos termos da lei, a responsabilização com fundamento em riscos próprios do veículo, isto é, independentemente de culpa e fora do controlo do detentor, como é o caso do veículo que se incendia, de modo a providenciar a máxima proteção das vítimas, fará sentido que se preveja também na prática uma garantia dessa proteção e, nesse sentido, que a contratação do seguro deixe de ser uma opção. É, nessa medida, que identificamos inerente à obrigatoriedade do seguro automóvel uma socialização do risco, associado a um critério de justiça distributiva, nos termos do qual quem cria ou mantém um risco e daí obtém um benefício deve suportar as consequências prejudiciais da sua utilização (*ubi commodum ibi incommodum*)<sup>81</sup>. Assim, em contexto de densificação do tráfego automóvel, esta socialização do risco determina a contribuição de todos para colmatar os riscos associados à detenção de um veículo, que se vêm a materializar em danos na esfera de apenas alguns. A exigência legal de contratação de um seguro automóvel comporta, no entanto, a desvantagem de uma “*proteção patrimonial desincentivadora dos comportamentos cuidadosos e diligentes que idealmente deveriam ser fomentados*”<sup>82</sup>. Para contrabalançar estas duas vertentes estabeleceu-se que em certos casos de condutas graves e

---

<sup>79</sup> Importa lembrar que com a celebração do contrato de seguro não se dá uma transferência da responsabilidade civil, que continuará sempre a recair sobre o sujeito civilmente responsável, ou do próprio risco do responsável. O segurador assume apenas as consequências económicas de resultantes da responsabilização, como é, por exemplo, a obrigação contratual de ressarcir o terceiro lesado dos danos sofridos. Cfr., por exemplo, RITA GONÇALVES FERREIRA DA SILVA, *Do contrato de seguro de responsabilidade civil geral*, Coimbra, Coimbra Editora, 2007, pp. 155-156; e MAURÍCIO ANDERE VON BRUCK LACERDA, “*O seguro de responsabilidade civil – Aspectos gerais sobre a lei portuguesa do contrato de seguro*”, in Revista do Instituto do Direito Brasileiro- Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Ano 2 (2013), n.º 5, pp. 4056-4057.

<sup>80</sup> O contrato de seguro automóvel que fixe um capital além do montante legalmente exigido, implica uma cobertura complementar facultativa, permitida no âmbito do princípio da autonomia privada, e apenas regulada pela Lei do Contrato de Seguro.

<sup>81</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, *Das obrigações em geral*, Vol. I, cit., pp. 658 e 659.

<sup>82</sup> MARGARIDA LIMA REGO, “*O direito de regresso do segurador contra o condutor em caso de abandono do sinistrado- Ac. de Uniformização de Jurisprudência n.º 11/2015, de 2.7.2015, Proc. 620/12.0T2AND.C1*”, in Cadernos de Direito Privado, n.º 53, Janeiro-Março 2016, p. 36.

particularmente censuráveis a seguradora tem direito de regresso sobre o segurado pelo valor de indemnização que tenha pago ao lesado, tal como dispõe o n.º 1 do artigo 27 do RSORCA. Para além disso, no âmbito da sua liberdade contratual, as companhias de seguros tendem a fixar um agravamento do prémio em caso de infração das regras do Código da Estrada ou em caso de sinistro da responsabilidade do segurado que tenha dado origem a um pagamento efetuado pela seguradora (indemnizações ou constituição de uma provisão)<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> Veja-se o n.º 1 do artigo 19.º e o artigo 20.º da apólice uniforme do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, emitida pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), disponível em <http://www.asf.com.pt/NR/exeres/AFAD97F8-F6D7-4C6F-8779-7F705553DACE.htm>.

### CAPÍTULO III

#### RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO

##### 1. CONTEXTO HISTÓRICO

O regime de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel é instituído em 1979, com a entrada em vigor do Decreto-lei n.º 408/79, de 25 de Setembro. Este Decreto-lei surge no seguimento de dois diplomas que estabelecem a obrigatoriedade daquele seguro, mas que nunca chegam a entrar em vigor, nem a ser executados, por falta das estruturas necessárias ao funcionamento do mecanismo legal e pelas “*modificações verificadas no sector de seguros, fundamentalmente determinadas pela nacionalização da maioria das seguradoras*”<sup>84</sup>. Assim, este novo Decreto-lei, ainda que transitório e assumidamente insuficiente, vem implementar as recomendações da Convenção Europeia para o Seguro Obrigatório Automóvel de 20 de Abril de 1959, fixando definitivamente a obrigatoriedade do seguro automóvel para efeitos de cobertura dos danos materiais e pessoais. É este diploma que procede à criação do Fundo de Garantia Automóvel, que tem como propósito, que ainda hoje se mantém, salvaguardar os lesados de acidentes de viação quando o responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido e eficaz.

Quando Portugal adere à Comunidade Económica Europeia, há lugar à aprovação do Decreto-lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, que, revogando a anterior legislação, visou transpor a 2ª Diretiva Automóvel<sup>85</sup> (Diretiva 84/5/CEE do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983). Com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 83/2006, de 3 de Maio (que já transpõe parcialmente a 5ª Diretiva Automóvel), o referido regime de seguro obrigatório passa a prever um procedimento de regularização de sinistros, denominado proposta razoável, que inclui critérios de perda total, o modo de pagamento da indemnização, o direito a veículo de substituição, e outras regras e procedimentos a

---

<sup>84</sup> Preâmbulo do Decreto-lei n.º 408/79, e 25 de Setembro.

<sup>85</sup> Tendo em vista a harmonização das diversas legislações nacionais respeitantes à indemnização dos prejuízos causados no seu território por veículos, e em consonância com a pretensão de criação de um mercado comum com livre circulação de pessoas e mercadorias, a União Europeia (Conselho e posteriormente também o Parlamento Europeu) vem adotar uma série de Diretivas, as 5 Diretivas Automóvel e ainda uma sexta Diretiva codificadora, relativas ao seguro automóvel: Diretiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972, Diretiva 84/5/CEE do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983, Diretiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1990, Diretiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio de 2000, Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio de 2005, e, por fim, Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Setembro de 2009. Todas disponíveis em: <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>.

observar pelas empresas de seguros. Tem em vista garantir, de forma pronta e diligente, a assunção da sua responsabilidade e o pagamento das indemnizações devidas em caso de acidente no âmbito do seguro de responsabilidade civil automóvel, reforçando a defesa dos interesses económicos dos consumidores e imprimindo uma maior transparência à atividade das empresas de seguros.

Ao fim de mais de vinte anos de vigência, o Decreto-lei n.º 522/85 é revogado pelo Decreto-lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, que transpõe, agora totalmente, a 5ª Diretiva Automóvel, reajustando os procedimentos obrigatórios de *proposta razoável* para a regularização do dano material e, com a alteração introduzida pela Portaria n.º 377/2008, aplicando-os também ao dano corporal.

## 2. ÂMBITO DE COBERTURA OBJETIVO DO RSSORCA

O âmbito de cobertura objetivo do RSSORCA é o que se encontra fixado no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-lei n.º 291/2007, ou seja, cobre os danos corporais e materiais provocados por veículos terrestres a motor para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques. Danos estes provocados em consequência de sinistro e sofridos por terceiro.

No que diz respeito ao dano corporal ou dano biológico, trata-se de conceito acolhido recentemente pela doutrina e jurisprudência nacionais, e pode ser configurado como um *tertium genus* relativamente à habitual distinção entre danos patrimoniais e danos não patrimoniais, compreendendo todas as lesões na saúde provocadas por facto ilícito, portanto, “*uma violação da integridade físico-psíquica de uma pessoa, com tradução médico-legal, sendo que, estando em causa a incapacidade para o trabalho, o mesmo existe haja ou não perda efectiva de proventos laborais*”<sup>86</sup>. Assim, podemos dizer que se traduz numa lesão do direito fundamental do lesado à saúde e à integridade física, independentemente da redução da sua capacidade de trabalho<sup>87</sup>. A sua autonomização

---

<sup>86</sup> Acórdão do STJ, de 19/02/2015, Proc. n.º 99/12.7TCGMR.G1.S1 (Oliveira Vasconcelos). Disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>87</sup> Cfr., entre outros, MARIA DA GRAÇA TRIGO, “*Adopção do conceito de ‘dano biológico’ pelo Direito Português*”, in Revista da Ordem dos Advogados, Ano 72, Jan./Mar. 2012, pp. 150 e 170, neste caso quando afirma que “*a Tabela de Avaliação de Incapacidades Permanentes em Direito Civil, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 352/2007, constitui, como se vem afirmando, um instrumento muito útil porque permite dissociar de uma forma clara a incapacidade laboral da incapacidade para a vida em geral*”; e ainda de acordo com, por exemplo, acórdãos do STJ de 20/01/2010, proc. n.º 203/99.9TBVRL.P1.S1 (Isabel Pais Martins); de 20/05/2010, proc. n.º 103/2002.L1.S1 (Lopes do Rego); e de 31/03/2012, proc. n.º 1145/07.1TVLSB.L1.S1 (Maria Dos Prazeres Beleza). Todos disponíveis em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

veio a ocorrer no regime de proposta razoável de indemnização da Portaria n.º 377/2008, alterando o RSSORCA que agora o prevê e define como “*ofensa à integridade física e psíquica*”.

O âmbito objetivo de cobertura do seguro de responsabilidade civil automóvel encontra-se ainda especificado no n.º 1 do artigo 11.º e no artigo 14.º. Embora o n.º 1 do artigo 11.º constitua uma cláusula de receção da responsabilidade civil, garantindo o contrato de seguro automóvel obrigatório a responsabilidade civil nos termos gerais (independentemente de a fonte da obrigação de indemnizar ser um ato culposo ou os riscos próprios do veículo), o artigo 14.º concretiza por via negativa os danos cobertos, estabelecendo expressamente algumas exclusões da garantia do seguro.

Essas exclusões operam, por um lado, em função dos sujeitos lesados (vide n.º 2 do artigo 14.º), e por outro, independentemente desses sujeitos, ou seja, em função da origem e momento dos danos, e dos bens lesados (vide n.º 4 do artigo 14.º). Assim, genericamente, no que respeita às exclusões em função dos sujeitos, e dentro dessa categoria, no que respeita às lesões corporais, ficam excluídos os danos sofridos pelo condutor do veículo seguro responsável pelo acidente, assim como os que daqueles decorram. Já quanto às lesões materiais, são excluídos os seguintes: danos causados ao condutor do veículo responsável pelo acidente; ao tomador do seguro; a todos aqueles cuja responsabilidade esteja garantida pelo contrato; aos respetivos cônjuges e familiares; aos beneficiários de uma pretensão indemnizatória decorrente de vínculos com aquelas pessoas, nos termos dos artigos 495.º, 496.º e 499.º. do CC<sup>88</sup>; e aos passageiros transportados em contravenção às respetivas regras legais. Quanto às exclusões que não dependem dos sujeitos envolvidos, não se encontram cobertos todos os seguintes danos: os causados ao veículo seguro; aos bens nele transportados, quer durante o transporte, quer em operações de carga e descarga; a terceiros em consequência de operações de carga e descarga; os que sejam provenientes, direta ou indiretamente, de explosão, de libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioatividade; e os que ocorram durante provas desportivas e respetivos treinos oficiais, salvo se se tratar de seguro de provas desportivas.

---

<sup>88</sup> Todos por se tratarem de sujeitos de carácter incompatível com a noção de terceiro. Segundo MARIA SOUSA CHICHORRO, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Wolters Kluwer/Coimbra Editora, 2011, p. 144, “*está subjacente a estas exclusões a ideia de compropriedade e coresponsabilidade traduzida em ambos os casos num interesse directo no seguro*”.

No ressarcimento dos prejuízos materiais, as hipóteses de maior litigiosidade compreendem a perda total do veículo e a privação do seu uso. Nos pontos seguintes, vamos apenas concentrar-nos nos danos materiais, concretamente os danos causados na viatura do terceiro lesado regularizados através do regime de perda total do veículo.

### **3. REVISÃO DE LITERATURA: O REGIME DA PERDA TOTAL**

Como já tivemos oportunidade de referir, a obrigação do segurador de responder na sequência de um acidente de viação só nasce quando verificados os pressupostos da responsabilidade civil e nos termos em que aquele contratualmente se vinculou.

O RISSORCA estabelece, nos artigos 31.º e seguintes, os procedimentos de regularização dos sinistros de automóvel que implicam para a empresa de seguros uma sequência de deveres. No que diz respeito especificamente aos procedimentos sempre que apenas haja danos materiais, que é o que aqui nos interessa, no caso de a empresa de seguros não contestar a assunção de responsabilidade, a mesma deve comunicar essa assunção no prazo de 30 dias úteis (contados do termo do prazo de 2 dias úteis para contactar as partes envolvidas e marcar as peritagens), informando desse facto o tomador do seguro/segurado e o terceiro lesado, por escrito ou por documento eletrónico<sup>89</sup>. Sendo o dano sofrido quantificável, este contacto escrito proveniente da companhia de seguros irá consubstanciar-se numa proposta razoável de indemnização para ressarcimento dos danos causados (vide n.º 1 do artigo 38.º). Trata-se de um processo de regularização de sinistros que, sendo extrajudicial, visa evitar ou reduzir o recurso aos meios judiciais para resolução dos litígios com os seguradores.

A determinação do modo de ressarcimento por danos causados no veículo do terceiro beneficiário do seguro automóvel obrigatório depende de uma avaliação prévia dos danos, que ditará, ou não, a *perda total do veículo*. Encontrando-se o veículo nesta situação, o ressarcimento deixa de ser efetuado por via da reparação e passa a ser concretizado através de uma indemnização em dinheiro. Nos termos do n.º 1 do artigo 41.º do RISSORCA, um veículo de circulação terrestre a motor considera-se em situação de perda total sempre que ocorra alguma das seguintes situações: 1) tenha ocorrido o desaparecimento ou a destruição total do veículo; 2) se constate que a reparação do

---

<sup>89</sup> Cfr. artigo 36.º do RISSORCA.

## RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO

mesmo é materialmente impossível ou tecnicamente não aconselhável, por terem sido gravemente afetadas as suas condições de segurança; 3) se constate que o valor estimado para a reparação dos danos sofridos, adicionado do valor do salvado<sup>90</sup>, ultrapassa 100 % ou 120 % do valor venal do veículo consoante se trate respetivamente de um veículo com menos ou mais de dois anos.

É esta última hipótese que tem levantado dúvidas junto da doutrina e jurisprudência nacionais. Enquanto nos primeiros dois casos, a reparação é impossível ou desaconselhável, dada a gravidade dos danos, já no último caso, a reparação, sendo possível, deixa, contudo, de ser financiada pelo segurador.

Antes mesmo da aprovação e publicação do RISSORCA já se colocava a questão, em numerosos arestos, de saber quando o ressarcimento pelos danos do veículo sinistrado deve operar com base na reconstituição natural, isto é, reparação, prevista no artigo 562.º do CC, ou antes através de uma indemnização por equivalente, tal como preceitua o artigo 566.º do CC, fixada numa prestação pecuniária de montante igual ao do valor venal do veículo ao tempo do acidente. Com efeito, privilegiando a própria lei o princípio da reconstituição natural, o n.º 1 do artigo 566.º vem habilitar a transição para uma indemnização pecuniária quando a primeira comporte para o devedor *uma excessiva onerosidade*<sup>91</sup>. À falta de especificação legal, os seguradores fixavam eles próprios o critério para delimitar a “excessiva onerosidade” e que se traduzia numa comparação entre o valor venal do automóvel, entendido como valor comercial de venda do veículo seguro no mercado à data do sinistro, e o custo orçado de reparação do mesmo.<sup>92</sup> Constatando que o segundo valor correspondia a uma percentagem que rondava os 70 a 80 por cento do valor venal do veículo<sup>93</sup>, os seguradores concluíam por uma recusa de reparação, socorrendo-se do disposto no n.º 1 do artigo 566.º para, ao invés, atribuir uma indemnização em dinheiro que corresponderia ao referido valor venal. Assim, o critério do valor venal seria utilizado para dois efeitos: primeiramente para avaliar a excessiva onerosidade e, em segundo lugar, para determinar o valor da indemnização.

---

<sup>90</sup> O valor do salvado corresponde ao valor do bem seguro após ter sofrido o sinistro.

<sup>91</sup> Artigo 566.º (*Indemnização em dinheiro*), n.º 1: “A indemnização é fixada em dinheiro, sempre que a reconstituição natural não seja possível, não repare integralmente os danos ou seja excessivamente onerosa para o devedor”.

<sup>92</sup> MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade Civil- Temas especiais*, cit., pp. 45.

<sup>93</sup> Cfr. ANTÓNIO JORGE REBELO, *Acidente de viação – A regularização dos danos pelo seguro*, Coimbra, Coimbra Editora, 2013, p. 25.

Os procedimentos adotados pelas empresas de seguros suscitaram abundantes demandas judiciais sobre o regime de perda total do veículo, gerando controvérsia junto dos tribunais que não aceitaram pacificamente os referidos critérios. Refira-se o Acórdão do STJ de 10/02/2004 que aprecia um recurso de revista em que o veículo teria um valor comercial de 800.000\$00 Esc., tendo a recorrente despendido o quantum de 1.932.558\$00 Esc. na reparação da viatura sinistrada<sup>94</sup>. Concluiu-se, pois, pela bondade da sentença da 1ª instância, em prejuízo do defendido em sede de apelação, assim decidindo o Supremo no sentido de que o autor teria pleno direito à reclamada quantia de 1.931.558\$00 Esc., necessária para a reparação do seu veículo. Para tanto, entendeu não existir excessiva onerosidade e refutou a ponderação entre o valor comercial do veículo versus sua reparação integral, fundamentando a sua decisão com a consideração de que se deverá tomar em conta o uso que o seu proprietário dá ao automóvel, assim como a possibilidade que ele dispõe de, com o valor indemnizatório proposto pela seguradora, adquirir um outro igual ou semelhante. Para o efeito, este tribunal de 2ª instância também julgou relevante a análise da situação económica do devedor, reputando evidente a possibilidade de qualquer companhia de seguros suportar o custo da reparação integral do veículo. No mesmo sentido se decidiu no Acórdão do STJ de 12/01/2006 em que o veículo teria um valor comercial de 1.745,79€, sendo o salvado de 199,52€ e ascendendo o custo de reparação a 2.992,79€. A companhia de seguros propôs-se a pagar 1.546,27€ (valor venal subtraído o valor do salvado), contudo o tribunal entendeu necessário confrontar-se o “valor de uso que o lesado dele (veículo) extrai pelo facto de o ter à sua disposição para a satisfação das suas necessidades” e a possibilidade de “adquirir um veículo automóvel com o mesmo estado de conservação e de melhoramento em que se encontrava o veículo sinistrado”<sup>95</sup>. Veja-se também o Acórdão da Relação de Évora de 21/04/2005 que, tomando posição idêntica apesar da grande desproporção entre o valor venal (3.491,59 €) e o orçamento da reparação (6.079,60€), adota o entendimento de certa doutrina<sup>96</sup> que

---

<sup>94</sup> Acórdão do STJ de 10/02/2004, Processo nº 03A4468 (Ponce de Leão). Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/ba7d69d21033271a8025710a00387fe6?OpenDocument>.

<sup>95</sup> Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12/01/2006, Processo nº 05B4176 (Salvador da Costa). Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/1335c33ebd9b8c928025710f006a3a3a?OpenDocument>.

<sup>96</sup> JÚLIO MANUEL VIEIRA GOMES, “Custo das reparações, valor venal ou valor de substituição” (Anotação ao Ac. do STJ de 27.02.2003, Ver. 4016/02), in Cadernos de Direito Privado, n.º 3, pp. 52 e ss.

## RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO

aponta para a conversão da responsabilidade civil numa expropriação privada caso se atenda estritamente ao valor de mercado do bem (no sentido do seu valor de venda)<sup>9798</sup>.

Em sentido contrário veja-se, a título de exemplo, o Acórdão do STJ de 28/10/2003<sup>99</sup> onde se decide que a indemnização deve efetivamente ser fixada por equivalente em razão da manifesta desproporção entre o interesse do lesado a satisfazer (350.000\$00) e o custo que a reparação natural importaria para o responsável (1.971.177\$00), atendendo este tribunal apenas ao valor venal e ao valor da reparação (mais de cinco vezes e meia superior) e a nenhum outro critério, designadamente o valor de uso.

No seguimento da adoção do regime de proposta razoável pelo nosso ordenamento jurídico, acabou por se fixar expressamente o que deverá ser considerado como excessivamente oneroso. O Decreto-Lei n.º 83/2006 de 3 de Maio, que transpôs parcialmente a 5ª Diretiva Automóvel (Diretiva 2005/14/CE, de 11 de Maio de 2005), vem alterar o Decreto-lei n.º 522/85, introduzindo um novo capítulo (Capítulo II-A) referente à regularização de sinistros e, dentro do mesmo, o artigo 20.º-I que representa como perda total a situação em que o valor da reparação, adicionado do valor do salvado, ultrapassa 100% do valor venal do veículo imediatamente antes do sinistro<sup>100</sup>, à exceção dos veículos com mais de 5 anos em que essa percentagem seria majorada em 2% por cada ano de antiguidade acima de cinco anos, com o limite de 20%. O legislador não se ficou por aí e decidiu ainda fixar expressamente o modo de determinação do valor venal do veículo enquanto valor que “*é calculado com base no valor de venda no mercado no momento anterior ao acidente ou com base nas tabelas de desvalorização comumente utilizadas, se superior*”. Uma vez que a indemnização em dinheiro devia ser igual ao valor

---

<sup>97</sup> Acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 21/04/2005, Processo n.º 302/05-3 (Tavares de Paiva).

Disponível em:

<http://www.dgsi.pt/jtre.nsf/134973db04f39bf2802579bf005f080b/5a0640f13ea2c09580257de1005747af?OpenDocument>.

<sup>98</sup> No mesmo sentido que os acórdãos referidos veja-se, por exemplo: acórdão do STJ de 27/02/2003, processo n.º 4016/02 (Ferreira Girão); acórdãos da Relação do Porto de 1/04/93, processo n.º 9110877 (Sousa Leite), de 6/07/2001, processo n.º 0150863 (Paiva Gonçalves), de 2/05/2002, processo n.º 0230570 (Saleiro de Abreu); e acórdão da Relação de Guimarães de 30/11/2005, processo n.º 2127/05-1 (Ana Resende). Todos disponíveis em: [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>99</sup> Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 28/10/2003, processo n.º 03A2964 (Silva Salazar).

Disponível em:

<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/af4ce4762eaad24c80256de900478644?OpenDocument>.

<sup>100</sup> É também neste diploma que se passa a prever, pela primeira vez, que “*o valor da indemnização por perda total é determinado com base no valor venal do veículo (...), deduzido do valor do respectivo salvado, caso este permaneça na posse do seu proprietário*” (vide n.º 3 do artigo 20.º-I do Decreto-lei 522/85, de 31 de Dezembro, já alterado pelo Decreto-Lei n.º 83/2006 de 3 de Maio).

venal, menos o valor do salvado caso este permanecesse na posse do proprietário<sup>101</sup>, este regime de perda total veio representar para a doutrina a consagração legal de uma forma de expropriação privada, e por isso um regime materialmente injusto ou até inconstitucional. Correspondendo o valor venal a um valor de venda, e estando a pretensão do lesado de reparar integralmente o seu património limitada ao valor comercial, o lesado seria obrigado a vender o bem em causa. Situações em que o mesmo nunca quis ou sequer manifestou a vontade de alienar o veículo<sup>102</sup>.

Já no Ressorca, tal como referido supra, a onerosidade excessiva para o devedor ocorre quando o valor da reparação somado ao valor do salvado, ultrapasse em 100% ou 120% o valor venal do veículo, conforme o mesmo tenha menos ou mais de dois anos. Mais se definiu, no atual diploma, o conceito de valor venal, como *valor de substituição da viatura*, eliminando-se assim a definição daquele conceito enquanto “*valor de venda no mercado no momento anterior ao acidente ou (valor) com base nas tabelas de desvalorização comumente utilizadas, se superior*”<sup>103</sup>, e passou a ressaltar-se o princípio da reconstituição natural na parte final do n.º 3 do artigo 41.º ao qual se deverá atender na determinação do valor da indemnização por equivalente<sup>104</sup>. Conexas com este procedimento fixam-se certas obrigações a cargo do segurador e que são, em caso de perda total, informar o lesado sobre a identificação da entidade que estimou o valor da reparação (e apreciação da sua exequibilidade), valor venal do veículo antes do acidente<sup>105</sup>, e valor estimado do salvado e da entidade que se compromete a adquiri-lo<sup>106</sup>. Em caso de imobilização do veículo, o segurador deve ainda disponibilizar ao lesado um veículo de substituição de características semelhantes ao veículo sinistrado imobilizado,

---

<sup>101</sup> Vide o n.º 3 do artigo 20.º-I.

<sup>102</sup> Neste sentido, PAULO MOTA PINTO, *Interesse contratual negativo e interesse contratual positivo*, Vol. I, Coimbra Editora, 2008, pp. 568 a 571, notas 1639 e 1641; e JÚLIO GOMES, “*Custo das reparações, valor venal ou valor de substituição*” (Anotação ao Ac. do STJ de 27.02.2003, Rev. 4016/02), in *Cadernos de Direito Privado*, cit., p. 57, afirmando que “*atender estritamente ao valor de mercado do bem, no sentido do seu valor de venda, seria converter a responsabilidade civil numa forma de expropriação privada, pelo preço de mercado*”.

<sup>103</sup> Conceito previsto no n.º 2 do artigo 20.º-I do Decreto-lei 522/85, de 31 de Dezembro, aí introduzido através da alteração efetuada pelo Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3 de Maio, tal como referido supra.

<sup>104</sup> O n.º 3 do artigo 41.º do RSORCA estabelece que “*o valor da indemnização por perda total corresponde ao valor venal do veículo antes do sinistro calculado nos termos do número anterior, deduzido do valor do respectivo salvado caso este permaneça na posse do seu proprietário, de forma a reconstituir a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à indemnização*”.

<sup>105</sup> As peritagens a que se reporta o n.º 1 do artigo 36.º traduzem-se na nomeação, por parte do segurador do veículo causador do acidente, de peritos para procederem a uma investigação de modo a determinar vários fatores envolvidos, designadamente os danos causados, elaborando um relatório de peritagem onde constará o valor comercial do carro e o valor do orçamento de reparação.

<sup>106</sup> Vide n.º 4 do artigo 41.º do RSORCA.

## RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO

como dispõe o art. 42.º, independentemente de se tratar de reparação ou de aplicação do regime de perda total. Simplesmente, caso se tenha dado a viatura como perda total, essa obrigação cessa no dia em que é feito o pagamento da indemnização, conforme dispõe o n.º 3 do referido preceito.

Tal como se poderá constatar pelo estado da jurisprudência sobre a matéria, a aprovação do Ressorca não logrou reduzir a conflitualidade existente entre as seguradoras e os seus segurados e terceiros através da introdução de procedimentos a adotar pelas empresas de seguros e da fixação de prazos com vista à regularização rápida de litígios. Atenta essa conflitualidade e o facto de os seguradores continuarem a avaliar a excessiva onerosidade com base no valor venal do veículo, a jurisprudência posterior às alterações significativas de 2007 vem fundamentando as suas decisões com base, essencialmente, em três ordens de argumentos. À semelhança do que já antes se argumentava, na resolução destes conflitos a generalidade dos tribunais entende que o valor da reparação não deverá ser confrontado com o valor venal, mas sim o valor patrimonial, isto é, o valor que o veículo representa no património do lesado enquanto bem que presta diversas utilidades ao seu proprietário<sup>107</sup>. Têm-se referido, aliás, vários “valores” do veículo: valor patrimonial, valor de substituição, valor de uso, e valor comercial de compra de uma viatura substitutiva. Parece-nos que todos visam a proteção do lesado, contudo, destacamos o valor de uso por remeter para uma ideia do veículo enquanto bem com características específicas, para satisfação plena de necessidades concretas e cuja lesão veio implicar a diminuição da faculdade de extração das suas utilidades e não uma perda do seu valor de troca. O valor de uso do veículo deverá corresponder ao custo de substituição a que se reporta o artigo 41.º do Ressorca a que acresce a ponderação de outros fatores, como é o justificado interesse específico do lesado na reparação do objeto danificado. Requer, necessariamente, uma ponderação casuística, pelo que, naturalmente, só pode ser aferido em fase judicial.

---

<sup>107</sup> Ver, designadamente, o Acórdão do STJ de 31/05/2016; Processo n.º 741/03.0TBMMN.E1.S1 (Helder Roque); os Acórdãos da Relação do Porto de 16/03/2015, Processo n.º 224/12.8TVPRT.P1 (Carlos Gil); de 10/04/2014, Processo n.º 1942/12.6TJVNF.P1 (José Manuel de Araújo Barros); de 25/02/2013, Processo n.º 1170/10.5TJVNF.P1 (Carlos Querido); de 29/05/2012, Processo n.º 6029/10.3TBMTS.P1 (Márcia Portela); de 14/06/2010, Processo n.º 2247/08.2TBMTS.P1 (Henrique Antunes); os Acórdãos da Relação de Lisboa de 27/02/2014, Processo n.º 577/11.5YXLSB.L1-2 (Tibério Silva); de 4/07/2013, Processo n.º 3643/11.3TBSLX.L1-6 (Fátima Galante), de 14/03/2012, Processo n.º 114/09.1TBRGR-A.L1-6 (Tomé Almeida Ramião); e os Acórdãos da Relação de Coimbra de 16/03/2016, Processo n.º 100/14.0T8LMG.C1 (Maria Catarina Gonçalves); de 3/03/2015, Processo n.º 58/13.2TBCLB.C1 (Carlos Moreira); de 2/12/2014, Processo n.º 324/10.9TBCVL.C1 (Maria Domingas Simões); e de 15/11/2011, Processo n.º 91/09.9TBALB.C1 (Francisco Caetano). Todos disponíveis em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

Por outro lado, também se constata um reforço da consideração de fatores subjetivos, como os respeitantes ao devedor e à repercussão do custo da reparação natural no seu património, bem como as condições do lesado, e o seu justificado interesse específico na reparação do objeto danificado<sup>108</sup>.

Finalmente, vemos também na jurisprudência o entendimento maioritário de que a aplicação do critério de “perda total”, implicando o cumprimento da obrigação de indemnização em dinheiro e não através da reparação do veículo, previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 41.º, se restringe apenas ao procedimento obrigatório de apresentação pela seguradora da “proposta razoável”, destinado a agilizar o acerto extrajudicial da responsabilidade. Nesse sentido, não existindo acordo no âmbito do referido procedimento, estas disposições legais não serão vinculativas no processo judicial, onde já vale a aplicação das regras gerais enunciadas nos artigos 562º e 566º do CC<sup>109110</sup>.

#### **4. O PRINCÍPIO DA RECONSTITUIÇÃO NATURAL E A INDEMNIZAÇÃO POR EQUIVALENTE**

Feita esta exposição do estado de arte sobre a temática em apreço, cumpre agora desenvolver uma análise crítica própria, colocando também questões de resposta delicada mas crucial no domínio da responsabilidade civil. Para tanto, seguimos uma linha lógica, partindo da consideração e exploração de certos pontos prévios.

Para que seja então possível responder à questão fulcral do que se deverá considerar como ponto de transição entre obrigação de indemnização via reconstituição *in natura* e indemnização por equivalente, torna-se necessário indagar em que consiste, de facto, o princípio da reconstituição natural e a indemnização por equivalente.

---

<sup>108</sup> A este respeito ver, a título exemplificativo, o Acórdão da Relação de Lisboa de 28/05/2009, Processo n.º 5871/07.7TBSXL.L1-6 (Fátima Galante); e os Acórdãos da Relação de Coimbra de 16/03/2016, Processo n.º 100/14.0T8LMG.C1 (Maria Catarina Gonçalves); de 10/07/2013, Processo n.º 154/11.0TBOHP.C1 (Alberto Ruço); e de 6/10/2009, Processo n.º 17/07.4TBCCR.C1 (Carlos Moreira). Todos disponíveis em: [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>109</sup> Ver, sobre esta questão, os Acórdãos da Relação do Porto de 25/02/2013, Processo n.º 1170/10.5TJVNF.P1 (Carlos Querido); de 7/09/2010, Processo n.º 425/09.6TBPF.R.P1 (Henrique Araújo); de 14/06/2010, Processo n.º 2247/08.2TBMTS.P1 (Henrique Antunes); o Acórdão da Relação de Lisboa de 14/06/2012, Processo n.º 1036/11.1TJLSB.L1-8 (Isoleta Almeida Costa); e o Acórdão da Relação de Coimbra de 16/03/2016, Processo n.º 100/14.0T8LMG.C1 (Maria Catarina Gonçalves). Todos disponíveis em: [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>110</sup> Retomamos esta questão na página 48.

A opinião generalizada da doutrina nacional é a de que o objetivo principal do instituto da responsabilidade civil é a reparação do dano<sup>111</sup>. Pelo que, seja essa responsabilidade contratual ou extracontratual e, no âmbito desta, subjetiva ou objetiva, o preenchimento dos respetivos pressupostos faz recair sobre o lesante uma obrigação de indemnizar, com regime próprio e comum a todos<sup>112</sup>, previsto nos artigos 562.º e seguintes do Código Civil. Embora se possa identificar na responsabilidade por culpa também uma função preventiva e punitiva<sup>113</sup>, não se discute, pois, a função principal da responsabilidade civil, como a reparadora, já que esta resulta diretamente da lei.

O artigo 562.º do CC estabelece o princípio geral da obrigação de indemnização, estatuidando que “*quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstituir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação*”. Notamos que a lei manda reconstituir a situação hipotética que existiria caso não tivesse ocorrido o facto pressuposto da responsabilidade civil, e não a situação real que existia à data da lesão<sup>114</sup>. Ou seja, o que se pretende é um retorno ao estado inicial mas que tome em consideração quaisquer alterações na situação de facto que previsivelmente se teriam verificado caso não se tivesse provocado o dano<sup>115</sup>.

Nos termos deste artigo, refere MENEZES LEITÃO que o critério predominante para a execução do referido princípio é o da determinação do dano em sentido real<sup>116</sup>. É, com efeito, esse o dano, dano real, a remover à custa do responsável, e não o dano em sentido patrimonial, ou dano de cálculo. A destriça entre dano real e dano de cálculo assenta no tipo de prejuízo a considerar, o *quid*, objeto de tutela jurídica, que com o dano

---

<sup>111</sup>Cfr., por exemplo, ANTUNES VARELA, *Das Obrigações em Geral*, cit., p. 633; MANUEL GOMES DA SILVA, *O dever de prestar e o dever de indemnizar*, Vol. I, Lisboa, Tipografia Ramos, 1944, pp. 242-243; e RUI FREITAS RANGEL, *A reparação judicial dos danos na responsabilidade civil*, 3ª edição, Coimbra, Almedina, 2006, pp. 9-10.

<sup>112</sup> Este regime encontra-se enquadrado na parte do Livro das Obrigações, que se dedica às modalidades das obrigações, razão pela qual respeita à obrigação de indemnizar independentemente da fonte que determinou essa obrigação.

<sup>113</sup> Cfr., por exemplo, JÚLIO GOMES, “*Uma função punitiva para a responsabilidade civil e uma função reparatória para a responsabilidade penal?*”, in *Revista de Direito e Economia*, Coimbra, ano 15, 1989, pp.106-126; PAULA MEIRA LOURENÇO, *A função punitiva da responsabilidade civil*, Coimbra, Coimbra Editora, 2006, pp.247-336; PEREIRA COELHO, “*O enriquecimento e o dano*”, in *RDES*, N.º 4, Outubro-Dezembro, 1968, pp. 346 e 350, nota 70, e p. 83;

<sup>114</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, *Das obrigações em geral*, Vol. I, cit., p. 934.

<sup>115</sup> Cfr., por exemplo, JORGE RIBEIRO DE FARIA, *Direito das Obrigações*, Vol. I, Coimbra, Almedina, p. 509, quando refere que “*afirmando a lei que se deve reconstituir o estado em que o lesado se encontraria se não fosse a lesão, isso quer dizer, por outro lado, que, em alguns casos, é particularmente importante atender, v.g., ao crescimento das espécies animais dizimadas ou ao desenvolvimento das plantas deterioradas ou destruídas*”.

<sup>116</sup> Cfr. MENEZES LEITÃO, *Direito das Obrigações*, cit., p. 345

se viu prejudicado. O primeiro corresponde a um prejuízo efetivo ou concreto sobre algo, que, conseqüentemente, se traduzirá na eliminação ou redução das utilidades desse algo, sendo que para reaver essas utilidades a indemnização ou ressarcimento teria de se concretizar através da reparação do objeto lesado ou da entrega de um outro equivalente. Já o segundo respeita ao reflexo monetário que a lesão real tem no património do lesado, a expressão pecuniária do dano real<sup>117</sup>, o prejuízo económico, ou seja, por exemplo, “*as despesas do conserto e as importâncias que deixou de auferir em consequência da não utilização do automóvel*”<sup>118119</sup>. Assim, o dano de cálculo, enquanto reflexo monetário dos danos, poderá ainda entender-se correspondente ao valor do bem a reparar que, note-se, pode ser um valor inferior às despesas da reparação.

No que em particular concerne ao tema deste trabalho, podemos considerar como reconstituição natural a reparação do veículo danificado a cargo do próprio lesante, e ainda o pagamento das despesas de reparação pelo lesante, independentemente de o pagamento ser efetuado antes ou após a mesma<sup>120</sup>. Já a opção de entrega de coisa equivalente, isto é, indemnização em espécie, não se poderá entender enquadrada nesta forma de indemnização, uma vez que um automóvel usado não é uma coisa fungível<sup>121</sup>. De facto, um automóvel novo pode ser substituído por outros “*do mesmo género, qualidade e quantidade*”<sup>122</sup>, no entanto, o carácter “usado” do veículo determina a sua

---

<sup>117</sup> Sobre a distinção, cfr. MENEZES LEITÃO, *Direito das Obrigações*, Vol. I, cit., pp. 297 e 298; INOCÊNCIO GALVÃO TELES, *Direito das Obrigações*, 7ª edição, Coimbra Editora, 2010, pp. 374 a 376; e JOÃO MENDONÇA PIRES DA ROSA, “*Cálculo da indemnização dos danos não patrimoniais*”, in *O dano da responsabilidade civil*, Ebook CEJ, Outubro 2014, p. 61.

<sup>118</sup> MENEZES LEITÃO, *Direito das Obrigações*, Vol. I, cit., p. 298. No mesmo sentido, PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Direito das Obrigações- Programa 2010/2011 – Apontamentos*, 3ª edição, Lisboa, AAFDL, 2011, p. 111.

<sup>119</sup> Entendemos, no entanto, que o valor do conserto poderá ainda ser considerado como reconstituição natural, uma vez que cumpre o propósito de reposição das utilidades.

<sup>120</sup> Decidindo no sentido de que a reposição da quantia referente à reparação é ainda reconstituição natural veja-se, a título de exemplo, o acórdão da Relação de Coimbra de 9/01/2012, processo n.º 153/11.2TJCBR.C1 (Carlos Querido), e acórdão da Relação do Porto 21/10/2010, processo n.º 851/04.7TBBGC.P1 (Pinto de Almeida). No mesmo sentido, MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade Civil – Temas especiais*, cit. p. 43; JÚLIO MANUEL VIEIRA GOMES, “*Custo das reparações, valor venal ou valor de substituição*” (Anotação ao Ac. do STJ de 27.02.2003, Ver. 4016/02), in *Cadernos de Direito Privado*, cit., p. 56 (nota 3) quando cita Maria Rosária Marella, para quem também é uma modalidade de reparação in natura, o pagamento do custo das reparações necessárias para colocar o veículo na condição anterior ao sinistro.

<sup>121</sup> Cfr. MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade Civil – Temas especiais*, cit., p. 43, e JÚLIO MANUEL VIEIRA GOMES, “*Custo das reparações, valor venal ou valor de substituição*” (Anotação ao Ac. do STJ de 27.02.2003, Ver. 4016/02), in *Cadernos de Direito Privado*, cit., p. 56. Em sentido contrário, e parecendo considerar que a substituição do automóvel inutilizado por outro de igual marca e modelo é ainda reconstituição in natura veja-se INOCÊNCIO GALVÃO TELES, *Direito das Obrigações*, cit., p. 375.

<sup>122</sup> Artigo 207.º do CC.

infungibilidade, já que impossibilita a substituição por um outro com o mesmo número de quilómetros, anos, o mesmo estado de desgaste ou conservação, entre outros aspetos.

Também para quem formule a distinção entre a “restituição natural propriamente dita” e a “indenização específica” (esta enquanto entrega de um outro bem equivalente ao danificado), a entrega de um outro veículo não poderia ser entendida como restituição *in natura*<sup>123</sup>. Uma coisa seria a reparação da viatura, e outra, muito diferente, a obtenção de um veículo, que não o seu originário. Nesse caso, de acordo com o título deste capítulo, a indenização específica (e nesse sentido, a entrega de outro veículo) seria uma indenização por equivalente, mas não pecuniário.

Para a determinação da indenização por equivalente, parte-se, precisamente, do dano de cálculo. A indenização por equivalente, prevista no n.º 1 do artigo 566.º do CC, traduz-se numa indenização em dinheiro correspondente aos prejuízos causados, isto é, na criação para o lesado de uma situação economicamente equivalente ao dano sofrido. O legislador, para desencadear a indenização por equivalente, decidiu atender tanto a interesses do credor, como também a interesses do devedor. Tem lugar sempre que a reconstituição natural é impossível, por exemplo, quando o bem lesado é infungível (v.g. quando estão em causa danos morais) ou no caso de desaparecimento desse bem infungível; quando é insuficiente, não cobrindo todos os danos<sup>124</sup>; ou é inadequada por excessivamente onerosa para o devedor, ou seja, quando ela representa para este um esforço muito maior do que a vantagem que o credor retira do cumprimento.

A avaliação concreta do dano opera através da teoria da diferença, devendo confrontar-se a situação em que o património do credor da indenização foi colocado pela conduta lesiva – situação real – com a situação em que se encontraria se a mesma conduta não houvesse ocorrido – situação hipotética. E o momento certo para que o tribunal realize esta operação é precisamente quando finda a discussão da causa declaratória, ou seja, quando ele se prepara para decidir<sup>125</sup>. O método da diferença

---

<sup>123</sup> Cfr. ANTÓNIO MONTALVÃO MACHADO, *A reconstituição natural, a indenização específica e a execução específica*, Lisboa, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 1995. Tese de Mestrado, pp. 11-17.

<sup>124</sup> Acontece quando, para além da lesão propriamente dita, existem outros danos conexos não indemnizáveis com a dita reconstituição, como ocorre quando, além de ter de consertar uma viatura danificada, o responsável tem ainda que pagar uma determinada quantia compensatória pela paralisação da viatura.

<sup>125</sup> Cfr., por exemplo, acórdão do STJ de 9/05/2002, proc. n.º SJ200205090015081 (Garcia Marques). Disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

conhece, contudo, alguns limites por força do “preceituado noutras disposições”. Trata-se de desvios como os dos artigos 508.º e 510.º, respeitantes ao limite máximo de indemnização, 489.º (indemnização por pessoa inimputável), 494.º (limitação de indemnização em caso de mera culpa), e n.º 3 do 566.º (fixação equitativa de indemnização, caso não se consiga averiguar o valor exato dos danos)<sup>126</sup>. Em certas situações, a aplicação deste método é simplesmente, em si mesmo, difícil de concretizar ou, por outro lado, origina situações não queridas pela lei. Fala-se, por exemplo, de em virtude da relevância irrestrita de todo aquele lapso de tempo não se considerarem os prejuízos patrimoniais resultantes da privação temporária do uso de um bem (precisamente pelo facto de estes prejuízos não permanecerem), ou de se impedir o afastamento de causas virtuais do prejuízo, já que obriga a considerar um facto que teria produzido o mesmo dano se não operasse a causa real, reduzindo ou eliminando o dano existente de acordo com essa teoria da diferença.

Da conjugação dos artigos 562.º e nº 1 do artigo 566.º do CC resulta transparecer o primado da reconstituição *in natura*, enquanto forma de indemnização, por oposição à indemnização por equivalente. A primazia dada pela lei à reconstituição natural encontra justificação no facto de se tratar do “*meio mais eficaz de garantir o interesse capital da integridade das pessoas, do bens ou dos direitos sobre estes*”<sup>127</sup>. Corresponde à forma mais perfeita de reparação, já que se traduz numa indemnização em forma específica dos interesses lesados, sendo o método que melhor assegura os fins e os objetivos da ressarcibilidade dos danos, removendo o dano concreto, isto é, aquele que foi efetivamente sofrido pelo lesado. De facto, é uma forma de indemnização mais eficaz do que a indemnização por equivalente pecuniário, a qual se encontra sujeita a critérios valorativos falíveis, não eliminando verdadeiramente o dano como realidade histórica<sup>128</sup>. Mas poderá o credor prescindir desse benefício legal e preferir a indemnização em dinheiro? Por outras palavras, pode o credor optar entre uma ou outra destas formas de ressarcimento? A resposta a esta questão não resulta de forma unívoca e clara da doutrina portuguesa. Se encontramos vozes que apontam para a possibilidade de o credor poder

---

<sup>126</sup> Todos do Código Civil.

<sup>127</sup> ANTUNES VARELA, *Das obrigações em geral*, Vol. I, cit. pp. 933-934.

<sup>128</sup> Cfr. ADRIANO DE CUPIS, *El daño- Teoría general de la responsabilidad civil*, tradução de Ángel Martínez Sarrión, Barcelona, Bosh, Casa Editorial S.A., 1975, p. 812; RENATO SCOGNAMIGLIO, *Il risarcimento del danno in forma specifica*, in *Studi Messineo*, I, Milano, 1959, p. 204; e PINTO MONTEIRO, *Cláusula penal e indemnização*, Coimbra, Almedina, 1990, p.28.

optar entre a reparação pecuniária e a reparação não pecuniária<sup>129</sup>, outras parecem negar essa possibilidade<sup>130</sup>. Este último sentido parece-nos resultar essencialmente do argumento de que o princípio é estabelecido em benefício de ambas as partes, motivo pelo qual a reparação por equivalente pecuniário só poderia operar nos casos concretos previstos no n.º1 do artigo 566.º. Também na jurisprudência maioritária relativa ao incumprimento do contrato de empreitada, se aponta para o estabelecimento do princípio da reconstituição natural em benefício não apenas do credor, mas também do devedor. Exemplo desta situação é a do dono da obra que, após instar o empreiteiro a reparar os defeitos da obra, contrata com outro empreiteiro a reparação dos mesmos e vem depois, com fundamento em responsabilidade contratual, pedir o ressarcimento do montante despendido<sup>131</sup>. Atento o direito do empreiteiro de reconstituir naturalmente em detrimento do pagamento da indemnização em dinheiro, o tribunal julga, frequentemente, im procedentes estas ações.

### 5. O ARTIGO 41.º DO DECRETO-LEI Nº 291/2007

Tal como evidenciámos anteriormente, o legislador nacional alterou o disposto no artigo 41.º, mas de forma insuficiente, seguindo um caminho que não vai totalmente de encontro à corrente jurisprudencial já dominante. Com efeito, alterou as percentagens<sup>132</sup>, mas ainda sem considerar o valor que tem o uso que o proprietário do veículo dele faz, assim como a possibilidade que ele dispõe de adquirir um outro igual pelo mesmo valor, ou seja, o valor que o automóvel tem no património do lesado. Apesar da definição constante do n.º 2 do artigo 41.º, nos termos do qual “*o valor venal do veículo antes do sinistro corresponde ao seu valor de substituição no momento anterior ao acidente*”, os

---

<sup>129</sup> Cfr., por exemplo, RUI FREITAS RANGEL, A reparação judicial dos danos na responsabilidade civil, cit., p.26;

<sup>130</sup> MARIA MANUELA CHICHORRO, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Wolters Kluwer/Coimbra Editora, 2011, p. 13; MENEZES CORDEIRO, *Tratado de Direito Civil*, cit., p. 726., ressaltando, no entanto, a possibilidade de as partes, por comum acordo, prescindirem da reconstituição in natura.

<sup>131</sup> Nomeadamente, Acórdão da Relação de Guimarães de 29/10/2003, proc. n.º 1749/03-1 (Rosa Tching); acórdão da Relação do Porto de 26/02/2008, proc. n.º 0724819 (João Proença); e acórdão da Relação de Lisboa de 27/01/2015, proc. n.º 1139/10.0 TJLSB.L1-1 (Pedro Brighton).

<sup>132</sup> Inicialmente a perda total ocorria mediante a ultrapassagem em 100% do valor venal do veículo pelo valor estimado para a reparação dos danos sofridos, adicionado do valor do salvo. O fator “antiguidade” era ponderado nos veículos de idade superior a cinco anos em que a referida percentagem era majorada em 2% por cada ano de antiguidade acima de cinco anos, com o limite de 20%. Hoje, para efeitos de perda total, é aplicável a percentagem de 120% a respeito de todos os veículos com mais de dois anos.

seguradores continuam a entender esse valor de substituição como valor comercial para venda do veículo sinistrado. Por outro lado, tanto para determinar qual é o valor venal do veículo, como para aferir a excessiva onerosidade, recorre-se a critérios objetivos: no primeiro caso a tabelas financeiras<sup>133</sup> e, no segundo caso, a fórmulas matemáticas<sup>134</sup>. Ora, a existência de tabelas de desvalorização para cálculo do valor venal do veículo e de fórmulas matemáticas para a apreciação da excessiva onerosidade parece introduzir segurança por estabelecer uma base de objetividade, contudo cremos que estes critérios devem ser entendidos, em fase judicial, como meramente indicativos. Estes ‘métodos’ devem constituir apenas uma base, ou um *minus*, e o montante em análise deve ser procurado com recurso a processos objetivos mas sobre o qual incidirá depois um juízo de equidade.

Esta questão tem sido altamente considerada no âmbito da “Tabela Nacional para Avaliação de Incapacidades Permanentes em Direito Civil” e da Portaria 377/08, de 26 de maio, (que fixa os critérios e valores orientadores para efeitos de apresentação aos lesados, por acidente automóvel, de proposta razoável para indemnização do dano corporal)<sup>135</sup>, e raramente discutida a propósito da perda total, mas cremos que a argumentação aí utilizada pode ser, *mutatis mutandis*, transposta para a matéria dos danos patrimoniais, concretamente no veículo. Com efeito, é preciso ter em conta que os montantes daí resultantes nos dão um valor estático, não contam com vários outros elementos, quer objetivos, quer subjetivos que possam conduzir a um montante de indemnização justo, como por exemplo o bom estado de conservação do veículo determinado pelas inspeções periódicas em dia, pelo próprio modo e frequência de condução do veículo, entre outros aspetos. Naturalmente que, em sede extrajudicial, tal solução não seria viável, uma vez que o objetivo destes mecanismos é a sua automaticidade. Entendemos, no entanto, que é possível harmonizar a automaticidade com uma mais justa apreciação do valor da viatura se, para além dos usuais critérios do nº de anos/kms, utilizados nas tabelas para efeitos de desvalorização, se ponderassem

---

<sup>133</sup> Estas tabelas destinam-se a determinar o capital seguro nas datas de início e de posterior renovação do contrato. O capital seguro que servirá de base quer para o cálculo do prémio quer para a determinação do valor da indemnização em caso de perda total será o da data de início ou o da data de renovação do contrato e manter-se-á constante durante cada anuidade.

<sup>134</sup> Ver nota de rodapé 29.

<sup>135</sup> A propósito da natureza meramente indicativa de tais tabelas ver acórdão do STJ, de 17/06/2008, processo nº 08A1266 (Nuno Cameira), disponível em <http://www.dgsi.pt>.

também outros atinentes ao estado do veículo, como por exemplo, data da última inspeção ou a média de frequência com que o veículo é utilizado.

Para ponderar o valor do veículo, parâmetro para determinar a excessiva onerosidade da reparação, verificamos então que não só os seguradores não consideram o valor do uso, como, para além disso, para averiguar o valor venal estão a ser considerados apenas critérios objetivos.

Contornando esta situação, a corrente jurisprudencial maioritária tem defendido, após a entrada em vigor do Ressorça, que o regime instituído só tem aplicação extrajudicial no domínio da apresentação aos lesados de uma proposta de regularização do sinistro por parte das seguradoras ou do Fundo de Garantia Automóvel<sup>136</sup>, atendendo à inserção sistemática do artigo 41.º no Capítulo III do referido diploma. Integrando-se o referido preceito no capítulo referente a esse procedimento, a regularização dos sinistros automóvel pode ser obtida primeiro numa fase extrajudicial e, caso esta se frustre, depois numa fase judicial. Será nesta fase judicial que vigoram e prevalecem então as disposições do Código Civil, pois que não poderia em sede de discussão judicial generalizar-se a aplicação do regime de perda total de forma a sobrepor-se, ou a revogar, os princípios decorrentes do confronto do artigo 562.º com o n.º 1 do artigo 566.º do CC<sup>137138</sup>.

Apesar de se entender útil e necessária a introdução de regras e procedimentos a adotar pelas empresas de seguros com vista à regularização rápida dos sinistros, essa regularização não deveria, idealmente, ocorrer à custa da violação de normas e princípios gerais de direito, tais como os previstos no Código Civil. Os diferentes critérios

---

<sup>136</sup> Cfr., a título de exemplo, os Acórdãos da Relação de Coimbra de 11/03/2008, Proc. n.º 3318/06.5TBVIS.C1 (Virgílio Mateus) e de 9/01/2012, Proc. 153/11.2TJCBR.C1 (Carlos Querido), e os Acórdãos da Relação do Porto de 7/09/2010 e de 25/02/2013, e também Jurisprudência dos Julgados de Paz, designadamente, proc. n.º 34/2007-JP, de 25 de Maio de 2007 (Dionísio Campos). Todos disponíveis em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>137</sup> Veja-se os acórdãos da Relação do Porto de 25/02/2013, processo n.º 1170/10.5TJVNF (Carlos Querido), de 7/09/2010, processo n.º 425/09.6TBPF.R.P1 (Henrique Araújo), de 14/06/2010, processo n.º 2247/08.2TBMTS.P1 (Henrique Araújo), da Relação de Lisboa 20/01/2015, processo n.º 881/14.0YRLSB (Conceição Saavedra), de 29/04/2014, processo n.º 70/14.4 YRLSB-6 (Teresa Pardal), de 29/10/2013, processo n.º 2339/11.OTVLSB.L1-1 (Rosário Gonçalves), da Relação de Coimbra de 16/03/2016, processo n.º 100/14.0T8LMG.C1 (Maria Catarina Gonçalves), de 16/09/2014, processo n.º 1594/11.0TBFIG.C1 (Teles Pereira), e de 11/03/2008, processo n.º 3318/06.5TBVIS.C1 (Virgílio Mateus).

<sup>138</sup> Também dessa forma se tem vindo a entender a respeito da Portaria 377/88, que fixa os critérios e valores orientadores para efeitos de apresentação, por acidente automóvel, de proposta razoável para indemnização do dano corporal. Com efeito, de acordo com o que tem sido uniformemente decidido nos nossos Tribunais (cfr., v.g., acórdão da Relação de Coimbra de 6/07/2016, proc. n.º 232/13.1TBMBR.C1 [Barateiro Martins]; e acórdãos da Relação de Guimarães de 11/09/14, proc. n.º 117/129TBAVV.G1 [Helena Melo] e de 28/05/2009, proc. n.º 2596/08-2 [Isabel Rocha]) a Portaria só é obrigatória e vinculante numa fase de regularização extrajudicial dos danos.

indemnizatórios, consoante se esteja numa fase prévia – extrajudicial-, ou numa fase judicial, devem ser, tanto quanto possível, harmonizados, sob pena de cada uma destas situações vir a comportar desfechos flagrantemente diferentes em prejuízo da estabilidade e a harmonia do sistema jurídico.

Mais, estabelecer a distinção entre a via extrajudicial e judicial, em última análise, não resolve, porque aquilo que antes se pretendia uma regularização rápida, importa com esse entendimento uma longa espera junto dos tribunais judiciais. A redução da conflitualidade existente entre as seguradoras e seus segurados e terceiros deve verificar-se num momento prévio à via judicial, evitando o recurso aos tribunais, sempre com custos e tempo acrescido e em que, apesar de tudo, os lesados se confrontam com equipas jurídicas especializadas que integram as empresas seguradoras.

### 5.1. O VALOR DE SUBSTITUIÇÃO

Temos como limites da ponderação da perda total, por um lado, os custos que a reparação comporta para o segurador e, por outro, o “valor de substituição”. Acompanhando de perto a jurisprudência maioritária, rejeitamos a adoção do critério “valor venal” – não é esta noção que deve servir como parâmetro em relação ao qual se confronta o custo de reparação, nem deve determinar o valor da indemnização por equivalente, caso a este haja lugar. A noção a atender deverá ser a de custo de substituição enquanto valor comercial de compra de veículo semelhante, isto é, valor indemnizatório que permita ao lesado adquirir no mercado um veículo de características semelhantes e que lhe permita um aproveitamento das utilidades que caracterizavam o veículo dado como perda total<sup>139</sup>. É esta a interpretação que está em consonância com o disposto no nº 2 do artigo 566.º do CC que nos diz que a bitola da indemnização é “*a diferença entre a situação patrimonial do lesado, na data mais recente que puder ser atendida pelo tribunal, e a que teria nessa data se não existissem danos*”. Ora a situação patrimonial que o lesado teria se não tivesse ocorrido o sinistro seria a de um património composto por um meio de transporte que, independentemente da respetiva desvalorização, satisfaz as necessidades do dono, uma vantagem suscetível de avaliação pecuniária.<sup>140</sup> Por outras

---

<sup>139</sup> Cfr. LAURINDA GUERREIRO GEMAS, “A indemnização dos danos causados por acidentes de viação – algumas questões controversas”, in Revista Julgar, n.º 8, 2009, p. 7; JÚLIO GOMES, “Custo das reparações, valor venal ou valor de substituição” (Anotação ao Ac. do STJ de 27.02.2003, Ver. 4016/02), cit., pp. 58 e 59; MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade Civil – Temas especiais*, cit. p. 51.

<sup>140</sup> Também entendendo resultar da norma a exigência de uma avaliação concreta do dano, veja-se PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Direito das Obrigações- Programa 2010/2011 – Apontamentos*, cit., p. 169,

palavras, o valor que o bem danificado assume no património do lesado, decorrente do uso que o lesado lhe atribui e da livre disposição para a satisfação das suas necessidades. Tal como frisa CALVÃO DA SILVA, “o valor de substituição totalmente perdido no acidente será o valor pecuniário de um veículo de substituição de características semelhantes ao sinistrado no momento anterior ao acidente, por forma que com esse valor o lesado possa adquirir, no mercado (normalmente mercado de ocasião ou mercado de usados), um veículo que lhe permita continuar a circular e assim satisfazer as necessidades do giro pessoal-familiar ou giro profissional, o seu verdadeiro interesse (inter est: quid entre o sujeito e o objecto). Deste modo (mas só deste modo) se reconstituirá a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à indemnização...”<sup>141142</sup>.

A ponderação do que será “um veículo de características semelhantes” implica uma apreciação prévia da viatura sinistrada no sentido de determinar fatores como: o seu estado de conservação; o tipo de combustível e o seu nível de consumo; eventuais beneficiações; custos adicionais, como por exemplo os custos próprios de procura e aquisição do veículo de substituição; e implicações financeiras negativas resultantes da impossibilidade de obter um veículo idêntico<sup>143</sup>. Tudo isto de modo a garantir uma reparação integral do dano.

Será então este o valor a considerar para efeitos de indemnização por perda total, agora com a ressalva prevista na parte final do n.º 3 do artigo 41.º do RRSORCA quando atribui à indemnização por perda total a finalidade de “reconstituir a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à indemnização”. Afigura-se nos desapropriada e contraditória esta referência àquela que é a definição de reconstituição *in natura*, já que se pretende a ponderação do princípio da reconstituição natural aquando da fixação da indemnização por equivalente. Contudo, não nos parece que se pretenda uma aplicação simultânea, permanecendo estas duas formas de ressarcimento mutuamente excludentes. Simplesmente, de entre os vários critérios em

---

quando afirma que “a operação indicada no n.º 2 do art. 566.º, implica que, nalguns casos, para aferir do valor da indemnização não basta recorrer às regras de mercado- p.ex., valor do bem perdido numa tabela ou catálogo- pois é necessário ponderar o prejuízo concreto para aquele lesado. Não propriamente o valor estimativo, mas a repercussão da perda no seu património”.

<sup>141</sup> CALVÃO DA SILVA, “Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: virar da página?”, in RLJ, Ano 137.º, n.º 3946 (Set-Out 2007), Coimbra Editora, p. 64.

<sup>142</sup> Esta questão será por nós retomada no último parágrafo da página 52.

<sup>143</sup> MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade Civil – Temas especiais*, cit. p. 49.

que se pode fundar a indemnização por equivalente, é necessário ponderar o mais possível a reposição da situação anterior, sendo que, a indemnização pelo custo de substituição que já referimos, apesar de não se traduzir na reparação da viatura acidentada, ainda assim consegue repor as utilidades através de outro veículo a adquirir pelo lesado.

Note-se o caso do acórdão da Relação do Porto de 19/02/2015 em que a seguradora no conjunto das comunicações ao lesado, indicava expressamente o valor de indemnização como sendo aquele pelo qual o lesado poderia comprar um veículo idêntico, indicando também onde o poderia fazer<sup>144</sup>. Ao fazê-lo, a seguradora põe em prática a recomendação do Provedor de Justiça 2/B/2009, de 29/05/2009, de “*a empresa de seguros, ao propor a regularização de um sinistro com base no conceito de perda total, não se limitar a indicar o valor da indemnização por perda total, indicando, outrossim, a disponibilidade no mercado de veículo automóvel com características similares às do veículo sinistrado e que franqueie ao lesado uma utilização comparável à que este proporcionava*”.

## 5.2. A EXCESSIVA ONEROSIDADE DA RESTITUIÇÃO IN NATURA

Com base nos critérios referidos no ponto anterior se poderá também analisar pela manutenção ou não da reconstituição natural. Essa análise, entre um e outro, passa pela ponderação do esforço que é para o devedor reparar o automóvel e pela determinação do momento a partir do qual esse esforço é injustificado. A jurisprudência aponta como ponto de transição para a indemnização pecuniária *a manifesta ou flagrante desproporção* entre o interesse do lesado e o custo que a reparação natural (que deve, à face da lei, privilegiar-se) envolve para o responsável<sup>145</sup>. Para o legislador, existirá um sacrifício injustificado quando o valor da reparação, adicionado do valor do salvado, for superior ao valor venal do veículo (valor de substituição). Caso o veículo sinistrado tenha mais de

---

<sup>144</sup> Acórdão do TRP de 19/02/2015, proc. n.º 1306/13.4TBMCN (Pedro Martins).

<sup>145</sup> A título de exemplo, veja-se Ac. da Relação de Lisboa de 27/02/2014, Processo n.º 577/11.5YXLSB.L1-2 (Tibério Silva), e Ac. da Relação de Coimbra de 16/03/2016, Processo n.º 100/14.0T8LMG.C1 (Maria Catarina Gonçalves). De acordo com RUI FREITAS RANGEL, *A reparação judicial dos danos na responsabilidade civil*, cit., p. 26, a restauração natural “*é excessivamente onerosa quando a sua exigência fere gravemente os ditames da boa fé*”. Também adotando este critério veja-se MENEZES CORDEIRO, *Tratado de Direito Civil- Vol. VIII (Direito das Obrigações)*, Coimbra, Almedina, 2014, p. 725.

2 anos, ao valor venal adicionado do valor do salvado deverá acrescer uma percentagem de 20% só após ultrapassada a qual prevalecerá o interesse do devedor.

Tendo em conta o exposto, são três os aspetos que pretendemos esclarecer: por um lado, o interesse do lesado, por outro a adição do valor do salvado, e por último o acréscimo de 20%.

A noção de “interesse do lesado” chama à colação a reflexão, para efeitos desta análise de perda total, de outros aspetos que não o custo de substituição, como é o interesse do credor na reparação do veículo antigo mas bem estimado, ao invés da aquisição de outro veículo, uma vez que “*como é consabido, são frequentes os casos de veículos usados em aparente bom estado, mas com passado duvidoso (por anterior envolvimento em acidentes graves ou manipulação dos seus conta-quilómetros)*”<sup>146</sup>. Estes interesses legítimos, de ordem moral ou sentimental, não devem ser indiferentes aos tribunais, devendo também apreciar-se a onerosidade para o devedor, de resto, em termos amplos<sup>147</sup>.

No que à adição do valor do salvado diz respeito, entendemos que não se afigura acertada, uma vez que o esforço económico que parte do segurador para concretizar o interesse do lesado nada tem que ver com o valor do salvado. O salvado é já propriedade do lesado, devendo repor-se apenas aquilo que efetivamente suscita reparação. O segurador adquire o salvado apenas quando há perda total, portanto o sacrifício económico que aqui se pondera não pode abranger aquele valor<sup>148</sup>.

Por último, o acréscimo percentual associado aos veículos com mais de 2 anos deriva do facto de o custo de reparação ser tanto mais excessivo quanto mais antigo for o automóvel, já que, conseqüentemente, será mais baixo o respetivo valor venal. De facto, a litigiosidade em torno deste regime legal surge sobretudo nos casos em que a viatura sinistrada tem já vários anos resultando desvalorizado o seu valor de acordo com as tabelas utilizadas pelos seguradores. Veja-se, a título de exemplo, o caso apreciado pelo acórdão da Relação do Porto em que estava em causa um automóvel do ano de 1986, com

---

<sup>146</sup> LAURINDA GUERREIRO GEMAS, “A indemnização dos danos causados por acidentes de viação – algumas questões controversas”, in Revista Julgar, cit., p. 8.

<sup>147</sup> MÁRIO JÚLIO ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, cit., p. 772.

<sup>148</sup> Não podemos deixar de notar também a incongruência que é, por um lado, para ponderação da perda total haver lugar à adição do valor do salvado, favorecendo a discrepância entre os dois montantes e, conseqüentemente, o devedor, e, por outro lado, para cálculo do valor da indemnização a atribuir ao lesado, deduzir-se o valor do salvado quando este permaneça na posse do lesado.

pelo menos 370.000Km e cujo valor venal à data do acidente era de 760,00 €, ascendendo o valor da reparação a 5.495,97 €<sup>149</sup>. O recurso ao conceito de valor venal para atribuição de indemnização resultava assim na atribuição de montantes muito reduzidos que impossibilitavam o lesado de adquirir um veículo nas mesmas condições, ou adquiri-lo de todo. Acresce que, sendo o valor da viatura nesses casos reduzido, com maior facilidade superará o valor da reparação esse montante. É de entendimento da jurisprudência, entendimento que adotamos, que a desproporção deverá ser flagrante ou manifesta. Ora, ainda que sem recorrer a valores concretos, parece-nos, especialmente nestes casos em que é determinante a antiguidade da viatura, que não se pode entender como excessivamente onerosa, por flagrante ou manifesta, a reparação de uma viatura a que um segurador atribui um valor de 1000€, quando essa reparação ultrapassa o valor de 1200€ (critério dos 20%). Utilizando-se como base para avaliação o custo de substituição e restantes fatores, já se mitigam os efeitos prejudiciais para o lesado, dado que, inevitavelmente, se parte de um valor superior. Ainda assim, a salvaguarda na lei para os veículos com mais de dois anos, não logra cobrir ou ter o devido efeito naqueles casos que, efetivamente, têm vindo a ser discutidos em tribunal. Para que assim fosse, deveria fixar-se uma percentagem adicional para cada ano de antiguidade do veículo, atento o facto de a desvalorização também se pautar por um critério anual. Em função de o veículo ser mais recente ou mais antigo, os lesados deixam ou não de ter a possibilidade de adquirir uma viatura que tenha as mesmas condições, ou semelhantes, e esta é uma circunstância que necessita de ser salvaguardada à luz do princípio da igualdade material, em concreto na sua vertente de tratamento desigual daquilo que é desigual. O legislador deverá atender às diferenças reais entre as pessoas ou situações no plano da criação da lei e do seu conteúdo<sup>150</sup>.

---

<sup>149</sup>Acórdão da Relação do Porto de 7/09/2010, proc. n.º 425/09.6TBPF.R.P1 (Henrique Araújo). Disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

<sup>150</sup>JORGE REIS NOVAIS, *Os princípios constitucionais estruturantes da República Portuguesa*, Coimbra Editora, 2011, p. 104.

## CAPÍTULO IV

### CONCLUSÃO

Ocorre, frequentemente, a circunstância de uma viatura danificada ter uma cotação comercial antes do sinistro bastante inferior ao custo da reparação dos inerentes danos. Nestas situações, os seguradores reputam a reposição natural como excessivamente onerosa e propõem-se, naturalmente, a pagar o valor comercial. Fazem-no, pretensamente, ao abrigo da al. c) do nº 1 do artigo 41º do Decreto-lei nº 291/2007, o regime da perda total, que concretiza a exceção ao princípio da reconstituição natural prevista no nº 1 do art. 566.º do CC. Contudo, tal como referido expressamente no preceito e à evidência das alterações legislativas ocorridas, o valor venal da viatura deverá entender-se como valor de substituição e não cotação comercial do veículo à data do acidente. Esse custo de substituição é que funcionará como base de avaliação da excessiva onerosidade e, caso se decida nesse sentido, como valor de indemnização. É, no entanto, a ausência de uma noção de ‘valor de substituição’, assim como a falta de definição de parâmetros objetivos para o seu cálculo que possibilita estas divergências interpretativas e, conseqüentemente, a recusa de reparação. Estas ausências, note-se, não existiam a respeito do conceito de ‘valor venal’ no revogado Decreto-lei n.º 83/2006, onde expressamente se previa a sua forma de cálculo. À luz do atual normativo legal, a conduta dos seguradores não é, flagrantemente, contrária à lei.

Perante esta situação de recusa de reparação do veículo por parte dos seguradores e atribuição de indemnizações correspondentes ao valor comercial, a jurisprudência nacional, mesmo à luz da permissão legal que existia no Decreto-lei nº 83/2006, tem consistentemente defendido que o valor a considerar é o valor de uso do veículo. O valor de uso do veículo será um valor equivalente ao de substituição a que acresce a ponderação de outros fatores, como é o justificado interesse específico do lesado na reparação do objeto danificado. Para além disso, pretendendo contornar o regime legal, e conseqüentemente a solução legislativa que fixa a onerosidade excessiva como 100% e 120% do valor venal, a jurisprudência maioritária tem defendido que o regime instituído só tem aplicação extrajudicial, isto é, no domínio do procedimento de apresentação de uma proposta razoável. Assim, em fase judicial será a aplicar o Código Civil que, não

definindo a onerosidade, confere ao tribunal a abertura suficiente para decidir de acordo com o caso concreto e, desse modo, de forma mais justa.

Embora se adote também o ‘valor de uso’ como critério para a referida dupla finalidade de avaliação da onerosidade e fixação da indemnização, é de nosso entendimento que estabelecer a distinção entre a via extrajudicial e judicial, e apenas esta solução, não resolve o problema. O objetivo de maior justiça, com redução das demandas judiciais, não é conseguido, uma vez que não se soluciona o problema de origem. Por outro lado, a pretensão de regularização rápida também não é conseguida já que quem não concorda com a proposta razoável, o que ao abrigo do regime legal acontece muitas vezes, se confronta com a morosidade e os custos inerentes do recurso aos tribunais judiciais. Isto sem considerar o facto de o cidadão comum desconhecer que os montantes tabelados não possuem carácter vinculativo, mais facilmente aceitando a proposta do segurador.

Assim, embora ocorra já uma apreciação mais individualizada do caso em fase judicial, que deverá atender ao interesse do lesado por um lado e, por outro, já quanto à apreciação do custo de substituição, ao estado de conservação do veículo, ao seu tipo de combustível e nível de consumo, eventuais beneficiações e custos adicionais, impõe-se algumas alterações ao atual regime legal. Essas alterações devem ter em vista harmonizar os critérios de ressarcimento utilizados em cada uma das fases, judicial e extrajudicial, sob pena de cada uma vir a comportar desfechos flagrantemente diferentes em prejuízo da estabilidade, da harmonia do sistema jurídico e da unidade do direito, que vinculam à padronização.

As alterações a considerar seriam nomeadamente:

- definição do custo de substituição enquanto valor comercial de compra de veículo semelhante, isto é, valor indemnizatório que permita ao lesado adquirir no mercado um veículo de características semelhantes e que lhe permita um aproveitamento das utilidades que caracterizavam o veículo dado como perda total;
- fixação de diretrizes a adotar pela empresa de seguros de modo a calcular esse valor, como é, por exemplo, a avaliação da disponibilidade e valor, no mercado, de veículo automóvel com características similares às do veículo sinistrado e que franqueie ao lesado uma utilização comparável à que este proporcionava;

- ponderação da excessiva onerosidade com base no custo de substituição, automatizando-se essa análise com percentagens mais justas para quem tem veículos antigos, como ocorrerá se se fixar uma percentagem adicional para cada ano de antiguidade do veículo.

A acrescentar ao que se refere, lembramos, e é importante ter presente, o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel é instituído em benefício do terceiro lesado que, sem culpa no sinistro, deve ser ressarcido na totalidade à luz do princípio da reparação integral dos danos.

## BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 3.<sup>a</sup> edição, Coimbra, Almedina, 1987.
- CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Wolters Kluwer/Coimbra Editora, 2011.
- CHUMBINHO, João, *Julgados de Paz na Prática Processual Civil*, Quid Juris, Lisboa, 2007.
- COELHO, Francisco Pereira, “*O enriquecimento e o dano*”, in RDES, ano XV, N.º 4, Outubro-Dezembro, 1968.
- CORDEIRO, António Menezes, *Direito dos Seguros*, 2.<sup>a</sup> edição rev. e act., Coimbra, Almedina, 2017.
- CORDEIRO, António Menezes, *Tratado de Direito Civil- Vol. VIII (Direito das Obrigações)*, Coimbra, Almedina, 2014.
- COSTA, Ana Soares da, et. al., *Julgados de Paz e Mediação- Um novo conceito de Justiça*, Lisboa, AAFDL, 2002.
- COSTA, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 12.<sup>a</sup> ed. rev. e act., Almedina, 2009.
- CUPIS, Adriano de, *El daño- Teoría general de la responsabilidad civil*, tradução de Ángel Martínez Sarrión, Barcelona, Bosh, Casa Editorial S.A., 1975.
- FARIA, Jorge Leite Areias Ribeiro de, *Direito das Obrigações- Vol. I*, Coimbra, Almedina, 1990.
- FERREIRA, J.O. Cardona, *Direito Fundamental à Justiça e Sistemas de Justiça*, 2005.  
Disponível em:  
<http://www.conselhodosjulgadosdepaz.com.pt/ficheiros/Intervencoes/Conselheiro/2005-DireitoFundamental.pdf>.
- FERREIRA, J.O. Cardona, *Discurso do Presidente do Conselho de Acompanhamento dos Julgados de Paz no ato de posse de 16 juízes de paz de 10.09.2008*. Disponível em:  
<http://www.conselhodosjulgadosdepaz.com.pt/ficheiros/Intervencoes/Conselheiro/2008-DiscursoPosses-JPPorto.pdf>.

- FERREIRA, J. O. Cardona, *Julgados de Paz – Organização, Competência e Funcionamento*, 3ª edição, Coimbra, Coimbra Editora, 2014.
- GEMAS, Laurinda Guerreiro, “A indemnização dos danos causados por acidentes de viação- Algumas questões controversas”, in *Julgar*, n.º 8, 2009.
- GOMES, Júlio Manuel Vieira, “Custo das reparações, valor venal ou valor de substituição?- anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 27.2.2003, Rev. 4016/02”, in *Cadernos de direito privado*, nº 3 (2003), pp. 52-62.
- GOMES, Júlio Manuel Vieira, “Uma função punitiva para a responsabilidade civil e uma função reparatória para a responsabilidade penal?”, in *Revista de Direito e Economia*, Coimbra, ano 15, 1989.
- GONÇALVES, Ana Maria Maia, *Teoria e Modelo da Dinâmica de Conflitos*, 2015.
- GOUVEIA, Mariana França, *Curso de Resolução Alternativa de Litígios*, 3ª edição, Coimbra, Almedina, 2015.
- LACERDA, Maurício Andere von Bruck, “O seguro de responsabilidade civil – Aspectos gerais sobre a lei portuguesa do contrato de seguro”, in *Revista do Instituto do Direito Brasileiro- Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa*, Ano 2 (2013), nº 5, pp. 4023-4067.
- LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes *Direito das Obrigações- Vol. I*, Almedina, 11ª edição, 2014.
- LIMA, FERNANDO ANDRADE PIRES DE; e VARELA, JOÃO DE MATOS, *Código Civil Anotado*, Vol. I, Coimbra, Coimbra Editora, 4ª edição rev. e act., 1986.
- LOURENÇO, Paula Meira, *A função punitiva da responsabilidade civil*, Coimbra, Coimbra Editora, 2006.
- MACHADO, António Montalvão, *A reconstituição natural, a indemnização específica e a execução específica*, Lisboa, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 1995. Tese de Mestrado.
- MARTINEZ, Pedro Romano, *Direito das Obrigações- Programa 2010/2011 – Apontamentos*, 3ª edição, Lisboa, AAFDL, 2011.

- MATOS, Filipe Albuquerque, O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel: breves considerações, *in* Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 2002, pp. 601-624.
- MONTEIRO, António Pinto, *Cláusula penal e indemnização*, Coimbra, Almedina, 1990.
- NOVAIS, Jorge Reis, *Os princípios constitucionais estruturantes da República Portuguesa*, Coimbra Editora, 2011.
- PASSOS, Célia, “*Mediação: Entre o individualismo e a interdependência*”, *in* Revista TCMRJ (Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro), nº 40, Janeiro 2009, Ano XXVI.
- PEREIRA, Joel Timóteo Ramos, *Julgados de Paz: organização, trâmites e formulários*, 3ª edição, Lisboa, Quid Juris, 2005.
- PINTO, Paulo Mota, *Interesse contratual negativo e interesse contratual positivo*, Vol. I, Coimbra Editora, 2008.
- RANGEL, Rui Manuel de Freitas, *A reparação judicial dos danos na responsabilidade civil*, 3ª Edição, Coimbra, Almedina, 2006.
- REBELO, António Jorge, *Acidente de viação – A regularização dos danos pelo seguro*, Coimbra, Coimbra Editora, 2013.
- REGO, Margarida Lima, *Contrato de Seguro e Terceiros- Estudo de Direito Civil*, Coimbra, Coimbra Editora, 2010 (Tese de doutoramento em direito privado apresentada à Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, 2008).
- REGO, Margarida Lima, “*O direito de regresso do segurador contra o condutor em caso de abandono do sinistrado- Ac. de Uniformização de Jurisprudência n.º 11/2015, de 2.7.2015, Proc. 620/12.0T2AND.CI*”, *in* Cadernos de Direito Privado, n.º 53, Janeiro-Março 2016.
- REGO, Margarida Lima (coord.), *Temas de Direito dos Seguros*, Coleção MLGTS, Coimbra, Almedina, 2012.
- ROSA, João Mendonça Pires da, “*Cálculo da indemnização dos danos não patrimoniais*”, *in* Ebook CEJ- O dano da responsabilidade civil, Outubro 2014.

- ROSÁRIO, Hugo Pereira, *O seguro obrigatório automóvel: o dever de segurar e o âmbito de cobertura objetivo*; Dissertação de Mestrado na área de ciências jurídicas empresariais, Fevereiro de 2013 (FDUNL).
- SILVA, João Calvão da, “*Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: virar da página?*”, in RLJ, Ano 137.º, n.º 3946 (Set-Out), Coimbra Editora, 2007.
- SILVA, Manuel Gomes da, *O dever de prestar e o dever de indemnizar*, Vol.I, Lisboa, Tipografia Ramos, 1944.
- SILVA, Paula Costa e, *A Nova Face da Justiça - Os Meios Extrajudiciais de Resolução de Controvérsias*, Coimbra, Coimbra Editora, 2009.
- SILVA, Rita Gonçalves Ferreira da Silva, *Do contrato de seguro de responsabilidade civil geral*, Coimbra, Coimbra Editora, 2007.
- SCOGNAMIGLIO, Renato, *Il risarcimento del danno in forma specifica*, in Studi Messineo, I, Milano, 1959.
- TELLES, Inocêncio Galvão, *Direito das Obrigações*, 7ª edição, Coimbra Editora, 2010.
- TRIGO, Maria da Graça, “*Adopção do conceito de ‘dano biológico’ pelo Direito Português*”, in Revista da Ordem dos Advogados, Ano 72, Jan./Mar. 2012. Disponível em <https://www.oa.pt/upl/%7B5b5e9c22-e6ac-4484-a018-4b6d10200921%7D.pdf>.
- TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade civil- Temas especiais*, Lisboa, Universidade Católica Editora, 2015.
- VASCONCELOS, Pedro Pais de Vasconcelos, *Teoria geral do Direito Civil*, 5ª edição, Coimbra, Almedina, 2008.
- VARELA, João de Matos Antunes, *Das obrigações em geral*, Vol. I, Coimbra, Almedina, 9ª edição, 1996.
- VARGAS, Lúcia Fátima Barreira Dias, *Julgados de Paz em tempo de crise*. Disponível na Internet: [http://www.inverbis.pt/2007-2011/images/stories/artigos/luciavargas\\_julgadospaztempocrise.pdf](http://www.inverbis.pt/2007-2011/images/stories/artigos/luciavargas_julgadospaztempocrise.pdf).
- VEZZULLA, Juan Carlos, *Mediação- Teoria e Prática. Guia para Utilizadores e Profissionais*, Lisboa, Agora Publicações, 2004.

## **JURISPRUDÊNCIA**

### ***TRIBUNAL CONSTITUCIONAL***

- Acórdão n.º 25/2010, Processo n.º 991/07,  
Relator: Conselheiro Vítor Gomes
- Acórdão n.º 229/2004, Processo n.º 541/2003,  
Relatora: Conselheira Maria Fernanda Palma

### ***SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA***

- Acórdão de 30 de junho de 2016, Proc. n.º 161/11.3TBPTB.G1.S1  
Relator: Orlando Afonso;
- Acórdão de 31 de maio de 2016, Proc. n.º 741/03.0TBMMN.E1.S1,  
Relator: Helder Roque;
- Acórdão de 19 de fevereiro de 2015, Proc. n.º 99/12.7TCGMR.G1.S1,  
Relator: Oliveira Vasconcelos;
- Acórdão de 17 de junho de 2008, Proc. n.º 08A1266,  
Relator: Nuno Cameira;
- Acórdão de 12 de janeiro de 2006, Proc. n.º 05B4176,  
Relator: Salvador da Costa;
- Acórdão de 10 de fevereiro de 2004, Proc. n.º 03A4468,  
Relator: Ponde de Leão;
- Acórdão de 28 de outubro de 2003, Proc. n.º 03A2964,  
Relator: Silva Salazar;
- Acórdão de 27 de fevereiro de 2003, Revista n.º 4016/02,  
Relator: Ferreira Girão;

### ***TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE COIMBRA***

- Acórdão de 6 de julho de 2016, Proc. n.º 232/13.1TBMBR.C1,  
Relator: Barateiro Martins;
- Acórdão de 16 de março de 2016, Proc. n.º 100/14.0T8LMG.C1,  
Relator: Maria Catarina Gonçalves;
- Acórdão de 3 de março de 2015, Proc. n.º 58/13.2TBCLB.C1,  
Relator: Carlos Moreira;

- Acórdão de 2 de dezembro de 2014, Proc. n.º 324/10.9TBCVL.C1,  
Relator: Maria Domingas Simões;
- Acórdão de 16 de setembro de 2014, Proc. n.º 1594/11.0TBFIG.C1,  
Relator: Teles Pereira;
- Acórdão de 10 de julho de 2013, Proc. n.º 154/11.0TBOHP.C1,  
Relator: Alberto Ruço;
- Acórdão de 9 de janeiro de 2012, Proc. n.º 153/11.2TJCBR.C1,  
Relator: Carlos Querido;
- Acórdão de 15 de novembro de 2011, Proc. n.º 91/09.9TBALB.C1,  
Relator: Francisco Caetano;
- Acórdão de 11 de março de 2008, Proc. n.º 3318/06.5TBVIS.C1,  
Relator: Virgílio Mateus;
- Acórdão de 6 de outubro de 2009, Processo n.º 17/07.4TBCBR.C1,  
Relator: Carlos Moreira;

#### ***TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE ÉVORA***

- Acórdão de 21 de abril de 2005, Proc. n.º 302/05-3,  
Relator: Tavares de Paiva;

#### ***TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE GUIMARÃES***

- Acórdão de 11 de setembro de 2014, Proc. n.º 117/129TBVV.G1,  
Relator: Helena Melo;
- Acórdão de 28 de maio de 2009, Proc. n.º 2596/08-2,  
Relator: Isabel Rocha;
- Acórdão de 30 de novembro 2005, Proc. n.º 2127/05-1,  
Relator: Ana Resende;
- Acórdão de 29 de outubro de 2003, proc. n.º 1749/03-1  
Relator: Rosa Tching;

#### ***TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA***

- Acórdão de 27 de janeiro de 2015, proc. n.º 1139/10.0 TJLSB.L1-1,  
Relator: Pedro Brighton;

- Acórdão de 20 de janeiro de 2015, Proc. n.º 881/14.0YRLSB,  
Relator: Conceição Saavedra;
- Acórdão de 29 de abril de 2014, Proc. n.º 70/14.4 YRLSB-6,  
Relator: Teresa Pardal;
- Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, Proc. n.º 577/11.5YXLSB.L1-2,  
Relator: Tibério Silva;
- Acórdão de 29 de outubro de 2013, Proc. n.º 2339/11.OTVLSB.L1-1,  
Relator: Rosário Gonçalves;
- Acórdão de 4 de julho de 2013, Proc. n.º 3643/11.3TBSLX.L1-6,  
Relator: Fátima Galante;
- Acórdão de 14 de março de 2013, Proc. n.º 114/09.1TBRGR-A.L1-6,  
Relator: Tomé Almeida Ramião;
- Acórdão de 14 de junho de 2012, Proc. n.º 1036/11.1TJLSB.L1-8,  
Relator: Isoleta Almeida Costa;
- Acórdão de 28 de maio de 2009, Proc. n.º 5871/07.7TBSXL.L1-6,  
Relator: Fátima Galante;

#### ***TRIBUNAL DA RELAÇÃO DO PORTO***

- Acórdão de 16 de março de 2015, Proc. n.º 224/12.8TVPRT.P1,  
Relator: Carlos Gil;
- Acórdão de 19 de fevereiro de 2015, proc. n.º 1306/13.4TBMCN,  
Relator: Pedro Martins;
- Acórdão de 10 de abril de 2014, Proc. n.º 1942/12.6TJVNF.P1,  
Relator: José Manuel de Araújo Barros;
- Acórdão de 25 de fevereiro de 2013, Proc. n.º 1170/10.5TJVNF.P1,  
Relator: Carlos Querido;
- Acórdão de 29 de maio de 2012, Proc. n.º 6029/10.3TBMTS.P1,  
Relator: Márcia Portela;
- Acórdão de 21 de outubro de 2010, Proc. n.º 851/04.7TBBGC.P,  
Relator: Pinto de Almeida.
- Acórdão de 7 de setembro de 2010, Processo n.º 425/09.6TBPFR.P1,  
Relator: Henrique Araújo;
- Acórdão de 14 de junho de 2010, Proc. n.º 2247/08.2TBMTS.P1,

Relator: Henrique Antunes;

-Acórdão de 26 de fevereiro de 2008, proc. n° 0724819,

Relator: João Proença;

-Acórdão de 2 de maio de 2002, Proc. n° 0230570,

Relator: Saleiro de Abreu;

-Acórdão de 6 de julho de 2001, Proc. n° 0150863,

Relator: Paiva Gonçalves;

-Acórdão de 1 de abril de 1993, Proc. n° 9110877

Relator: Sousa Leite;

***JURISPRUDÊNCIA DOS JULGADOS DE PAZ***

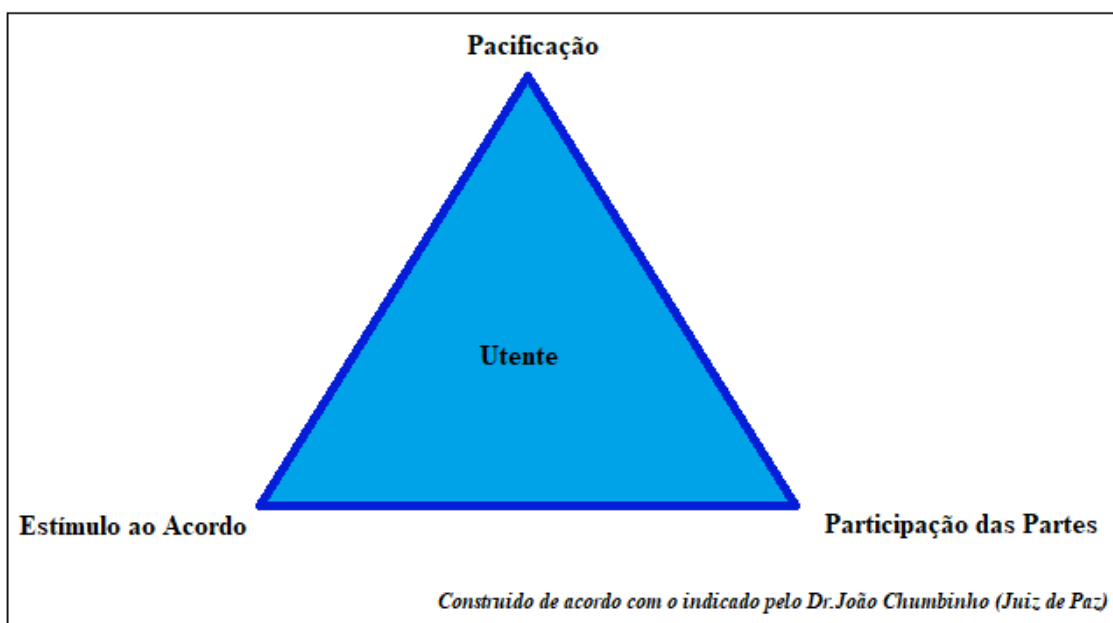
- Sentença de 25 de maio de 2007, Proc. n.º 34/2007-JP,

Relator: Dionisio Campos.

**Todos disponíveis em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt) .**

## **ANEXOS**

## Anexo 1



## Anexo 2

### Capítulo III do Título II do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto

#### “CAPÍTULO III

#### Da regularização dos sinistros

#### Artigo 31.º

#### Objecto

O presente capítulo fixa as regras e os procedimentos a observar pelas empresas de seguros com vista a garantir, de forma pronta e diligente, a assunção da sua responsabilidade e o pagamento das indemnizações devidas em caso de sinistro no âmbito do seguro de responsabilidade civil automóvel.

#### Artigo 32.º

#### 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 formulem pedidos indemnizatórios de lucros cessantes decorrentes da imobilização desses veículos, é apenas aplicável o previsto nos artigos 38.º e 40.º, sendo que, para o efeito, o prazo previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 36.º 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 Fundo de Garantia Automóvel, ou pelo Gabinete Português da Carta Verde, na qualidade prevista no artigo 90.º, e neste caso sem prejuízo das obrigações internacionais decorrentes da subscrição do Acordo entre os serviços nacionais de seguros.

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 33.º

#### Princípios base da gestão de sinistros

1 - Aquando da celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, a empresa de seguros deve prestar informação relevante relativamente aos procedimentos que adopta em caso de sinistro.

2 - Para os efeitos do disposto no número anterior, a empresa de seguros deve disponibilizar informação escrita de forma legível, simples e objectiva quanto aos prazos a que se compromete, tendo em conta a tipologia dos sinistros.

3 - A informação prevista no número anterior deve estar disponível para consulta pelo público. 4 - Os procedimentos a adoptar pela empresa de seguros devem constar de um manual interno de regularização de sinistros, cuja implementação e actualização é assegurada por pessoal com adequada qualificação técnica.

5 - A empresa de seguros deve levar regularmente a cabo auditorias internas que permitam avaliar a qualidade nas diversas fases do processo de regularização dos sinistros abrangidos por este capítulo, com especial incidência naqueles cuja responsabilidade foi, ainda que parcialmente, declinada.

6 - Os métodos de avaliação dos danos materiais decorrentes de um sinistro utilizados pela empresa de seguros devem ser razoáveis, adequados e coerentes.

7 - A empresa de seguros deve dispor de um sistema, cujos princípios de funcionamento devem estar consignados em documento escrito e devem estar disponíveis para consulta pelos seus clientes, que garanta um adequado tratamento das queixas e reclamações apresentadas por aqueles ou por terceiros lesados em sede de regularização de sinistros.

8 - A empresa de seguros deve garantir que o serviço ou a unidade orgânica responsável pela aceitação e regularização de sinistros abrangidos pelo presente capítulo esteja acessível, em condições efectivas, aos seus clientes e a eventuais terceiros lesados.

9 - A empresa de seguros deve disponibilizar a qualquer interessado informação relativa aos tempos médios de regularização dos sinistros.

### Artigo 34.º

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

1 - Em caso de sinistro, o tomador do seguro ou o segurado, sob pena de responder por perdas e danos, obriga-se a:

a) Comunicar tal facto à empresa de seguros no mais curto prazo de tempo possível, nunca superior a oito dias a contar do dia da ocorrência ou do dia em que tenha conhecimento da mesma, fornecendo todas as indicações e provas documentais e ou testemunhais relevantes para uma correcta determinação das responsabilidades;

b) Tomar as medidas ao seu alcance no sentido de evitar ou limitar as consequências do sinistro.

2 - O tomador do seguro e o segurado não podem, também, sob pena de responder por perdas e danos:

a) Abonar extrajudicialmente a indemnização reclamada ou adiantar dinheiro, por conta, em nome ou sob a responsabilidade da empresa de seguros, sem a sua expressa autorização;

b) Dar ocasião, ainda que por omissão ou negligência, a sentença favorável a terceiro ou, quando não der imediato conhecimento à empresa de seguros, a qualquer procedimento judicial intentado contra ele por motivo de sinistro a coberto da respectiva apólice.

3 - Em caso de reclamação por terceiro lesado, se o tomador do seguro ou o segurado não efectuar a participação decorridos oito dias após ter sido notificado para o efeito pela empresa de seguros, e sem prejuízo da regularização do sinistro com base na prova apresentada pelo terceiro lesado, bem como nas averiguações e nas peritagens que se revelem necessárias, constitui-se imediatamente, salvo impossibilidade absoluta que não lhe seja imputável, na obrigação de pagar à empresa de seguros uma penalidade correspondente ao prémio comercial do seguro obrigatório da anuidade em que ocorreu o sinistro.

#### Artigo 35.º

##### 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.

3 - 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.

4 - A participação do sinistro previsto no n.º 1 identifica os campos cujo preenchimento é indispensável para os efeitos previstos no presente decreto-lei.

#### Artigo 36.º

##### Diligência e prontidão da empresa de seguros

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, a empresa de seguros deve:

- a) Proceder ao primeiro contacto com o tomador do seguro, com o segurado ou com o terceiro lesado no prazo de dois dias úteis, marcando as peritagens que devam ter lugar;
- b) Concluir as peritagens no prazo dos oito dias úteis seguintes ao fim do prazo mencionado na alínea anterior;
- c) Em caso de necessidade de desmontagem, o tomador do seguro e o segurado ou o terceiro lesado devem ser notificados da data da conclusão das peritagens, as quais devem ser concluídas no prazo máximo dos 12 dias úteis seguintes ao fim do prazo mencionado na alínea a);
- 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) Comunicar a assunção, ou a não assunção, da responsabilidade no prazo de 30 dias úteis, a contar 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) Na comunicação referida na alínea anterior, a empresa de seguros deve mencionar, ainda, que o proprietário do veículo tem a possibilidade de dar ordem de reparação, caso esta deva ter lugar, assumindo este o custo da reparação até ao apuramento das responsabilidades pela empresa de seguros e na medida desse apuramento.

2 - Se a empresa de seguros não detiver a direcção efectiva da reparação, os prazos previstos nas alíneas b) e c) do número anterior contam-se a partir do dia em que existe disponibilidade da oficina e autorização do proprietário do veículo.

3 - Existe direcção efectiva da reparação por parte da empresa de seguros quando a oficina onde é realizada a peritagem é indicada pela empresa de seguros e é aceite pelo lesado.

4 - Nos casos em que a empresa de seguros entenda dever assumir a responsabilidade, contrariando a declaração da participação de sinistro na qual o tomador do seguro ou o segurado não se considera responsável pelo mesmo, estes podem apresentar, no prazo de cinco dias úteis a contar a partir da comunicação a que se refere a alínea e) do n.º 1, as informações que entenderem convenientes para uma melhor apreciação do sinistro.

5 - A decisão final da empresa de seguros relativa à situação descrita no número anterior deve ser comunicada, por escrito ou por documento electrónico, ao tomador do seguro ou ao segurado, no prazo de dois dias úteis após a apresentação por estes das informações aí mencionadas.

6 - Os prazos referidos nas alíneas b) a e) do n.º 1:

- a) São reduzidos a metade havendo declaração amigável de acidente automóvel;
- b) Duplicam aquando da ocorrência de factores climatéricos excepcionais ou da ocorrência de um número de acidentes excepcionalmente elevado em simultâneo.

7 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a empresa de seguros deve proporcionar ao tomador do seguro ou ao segurado e ao terceiro lesado informação regular sobre o andamento do processo de regularização do sinistro.

8 - Os prazos previstos no presente artigo suspendem-se nas situações em que a empresa de seguros se encontra a levar a cabo uma investigação por suspeita fundamentada de fraude.

## Artigo 37.º

### 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 60 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 recepção, bem como dos relatórios de averiguação indispensáveis à sua compreensão;

c) Comunicar a assunção, ou a não assunção, da responsabilidade no prazo de 45 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 número anterior, não seja emitido o relatório de alta clínica ou o dano não seja totalmente quantificável:

a) A assunção da responsabilidade aí prevista assume a forma de «proposta provisória», em que nomeia especificamente os montantes relativos a despesas já havidas e ao prejuízo resultante de períodos de incapacidade temporária já decorridos;

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 da aplicação da alínea b) do n.º 6 desse artigo ter como limite máximo 90 dias.

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 requer 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 diligência 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 opor-se de novo à aplicação então dos prazos em causa.

## Artigo 38.º

### Proposta razoável

1 - A posição prevista na alínea e) do n.º 1 ou no n.º 5 do artigo 36.º 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, 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 - 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 na decisão judicial, contados a partir do dia seguinte ao final dos prazos previstos nas disposições identificadas no n.º 1 até à data da decisão judicial ou até à data estabelecida na decisão judicial.

4 - Para efeitos do disposto no presente artigo, entende-se por proposta razoável aquela que não gere um desequilíbrio significativo em desfavor do lesado.

## Artigo 39.º

### Proposta razoável para regularização dos sinistros que envolvam danos corporais

1 - A posição prevista na alínea c) do n.º 1 ou na alínea b) do n.º 2 do artigo 37.º 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, é aplicável o previsto nos n.os 2 e 3 do artigo anterior.

3 - Todavia, 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 na decisão judicial, e, relativamente aos danos não patrimoniais, a partir da data da decisão judicial que torne líquidos os montantes devidos.

4 - Relativamente aos prejuízos futuros, a proposta prevista no n.º 1 pode ser limitada ao prejuízo mais provável para os três 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.

5 - Para os efeitos previstos no n.º 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. (1) 6 - É aplicável ao presente artigo o disposto no n.º 4 do artigo anterior.

#### Artigo 40.º

##### Resposta fundamentada

1 - A comunicação da não assunção da responsabilidade, nos termos previstos nas disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, 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 nas disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, quando revistam a forma constante do número anterior, para além dos juros devidos a partir do 1.º dia de atraso sobre o montante previsto no n.º 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 41.º

##### Perda total

1 - Entende-se que um veículo interveniente num acidente se considera em situação de perda total, na qual a obrigação de indemnização é cumprida em dinheiro e não através da reparação do veículo, quando se verifique uma das seguintes hipóteses:

- a) Tenha ocorrido o seu desaparecimento ou a sua destruição total;
- b) Se constate que a reparação é materialmente impossível ou tecnicamente não aconselhável, por terem sido gravemente afectadas as suas condições de segurança;
- c) Se constate que o valor estimado para a reparação dos danos sofridos, adicionado do valor do salvo, ultrapassa 100 % ou 120 % do valor venal do veículo consoante se trate respectivamente de um veículo com menos ou mais de dois anos.

2 - O valor venal do veículo antes do sinistro corresponde ao seu valor de substituição no momento anterior ao acidente.

3 - O valor da indemnização por perda total corresponde ao valor venal do veículo antes do sinistro calculado nos termos do número anterior, deduzido do valor do respectivo salvo caso este permaneça na posse do seu proprietário, de forma a reconstituir a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à indemnização.

4 - Ao propor o pagamento de uma indemnização com base no conceito de perda total, a empresa de seguros está obrigada a prestar, cumulativamente, as seguintes informações ao lesado:

a) A identificação da entidade que efectuou a quantificação do valor estimado da reparação e a apreciação da sua exequibilidade;

b) O valor venal do veículo no momento anterior ao acidente;

c) A estimativa do valor do respectivo salvado e a identificação de quem se compromete a adquiri-lo com base nessa avaliação.

5 - Nos casos de perda total do veículo a matrícula é cancelada nos termos do artigo 119.º do Código da Estrada.

## Artigo 42.º

### Veículo de substituição

1 - Verificando-se a imobilização do veículo sinistrado, o lesado tem direito a um veículo de substituição de características semelhantes a partir da data em que a empresa de seguros assuma a responsabilidade exclusiva pelo ressarcimento dos danos resultantes do acidente, nos termos previstos nos artigos anteriores.

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 - A empresa de seguros responsável comunica ao lesado a identificação do local onde o veículo de substituição deve ser levantado e a descrição das condições da sua utilização.

4 - O veículo de substituição deve estar coberto por um seguro de cobertura igual ao seguro existente para o veículo imobilizado, cujo custo fica a cargo da empresa de seguros responsáveis.

5 - O disposto neste artigo não prejudica o direito de o lesado ser indemnizado, nos termos gerais, no excesso de despesas em que incorreu com transporte em consequência da imobilização do veículo durante o período em que não dispôs do veículo de substituição.

6 - Sempre que a reparação seja efectuada em oficina indicada pelo lesado, a empresa de seguros disponibiliza o veículo de substituição pelo período estritamente necessário à reparação, tal como indicado no relatório da peritagem.

## Artigo 43.º

### Pagamento da indemnização

1 - Salvo acordo em contrário, a empresa de seguros responsável deve proceder ao pagamento ao lesado da indemnização decorrente do sinistro no prazo de oito dias úteis a contar da data da assunção da responsabilidade, nos termos das disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, e mediante a apresentação dos documentos necessários ao pagamento.

2 - O disposto no número anterior não prejudica o pagamento aos terceiros prestadores de serviços em prazos mais dilatados, desde que tal tenha sido com eles convencionado e daí não decorra um agravamento das condições de ressarcimento dos danos sofridos pelo lesado.

3 - No caso em que a empresa de seguros não proceda ao pagamento da indemnização que por ela seja devida no prazo fixado no n.º 1, esta deve pagar ao lesado juros de mora, no dobro da taxa legal, sobre o montante devido e não pago, desde a data em que tal quantia deveria ter sido paga, nos termos deste artigo, até à data em que esse pagamento venha a concretizar-se.

4 - Verificando-se uma situação de perda total, em que a empresa de seguros adquira o salvado, o pagamento da indemnização fica dependente da entrega àquela do documento único automóvel ou do título de registo de propriedade e do livrete do veículo.

#### Artigo 44.º

##### Reclamações e arbitragem

1 - Sem prejuízo de outras competências fixadas na lei, compete ao Instituto de Seguros de Portugal a recepção das reclamações e a prestação de informações relativas à aplicação do disposto no presente capítulo.

2 - As empresas de seguros devem, nas suas comunicações com os tomadores de seguros, com os segurados ou com os terceiros lesados, prestar informação sobre a sua adesão à arbitragem voluntária, indicando as entidades que procedem a essa arbitragem.

3 - Se o tomador do seguro, o segurado ou o terceiro lesado não concordar com a decisão comunicada nos termos das disposições identificadas nos n.os 1 dos artigos 38.º e 39.º, e não aceitar o recurso à arbitragem, a empresa de seguros fica dispensada do cumprimento dos prazos previstos no artigo anterior.

#### Artigo 45.º

##### Códigos de conduta, convenções ou acordos

1 - Sem prejuízo do disposto no presente capítulo, as empresas de seguros ou as suas associações podem aprovar códigos de conduta, convenções ou acordos que assegurem procedimentos mais céleres, sem diminuir a protecção dos consumidores assegurados pela lei.

2 - As empresas de seguros devem, nas suas comunicações com os tomadores de seguros, com os segurados e com os terceiros lesados, prestar informação sobre a sua adesão a códigos de conduta, convenções ou acordos, a identificação dos seus subscritores e as regras atinentes à sua aplicação.

3 - Quando, nos termos dos códigos de conduta, convenções ou acordos e com o enquadramento neles previsto, a regularização e o acompanhamento do sinistro sejam feitos por uma empresa de seguros por conta de outrem, as obrigações previstas no presente capítulo impendem sobre aquela.

#### Artigo 46.º

##### Comunicações e notificações

As comunicações ou notificações previstas no presente capítulo consideram-se válidas e plenamente eficazes caso sejam efectuadas por correio registado, transmissão por telecópia,

correio electrónico ou por outro meio do qual fique um registo escrito ou gravado, desde que a empresa de seguros esteja a autorizada a fazê-lo nos termos da lei. O regime previsto nos artigos 32.º, 33.º, 35.º a 40.º, 43.º a 46.º e 86.º a 89.º aplicase aos contratos de seguro automóvel que incluam coberturas facultativas relativas aos danos próprios sofridos pelos veículos seguros, desde que os sinistros tenham ocorrido em virtude de choque, colisão ou capotamento, nos termos do disposto no artigo 92.º.”

## ÍNDICE

INTRODUÇÃO	6
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>8</b>
<b>O JULGADO DE PAZ DE LISBOA</b>	<b>8</b>
1. JULGADOS DE PAZ	8
2. O ESTÁGIO	15
<b>CAPÍTULO II</b>	<b>21</b>
<b>RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL E CONTRATO DE SEGURO</b>	<b>21</b>
1. RESPONSABILIDADE CIVIL EMERGENTE DE ACIDENTE DE VIAÇÃO	21
2. ASSUNÇÃO DA OBRIGAÇÃO DE RESSARCIR PELO SEGURADOR	27
2.1. O CONTRATO DE SEGURO	27
2.2. O CONTRATO DE SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL	30
<b>CAPÍTULO III</b>	<b>33</b>
<b>RECONSTITUIÇÃO NATURAL VS. PERDA TOTAL DO VEÍCULO</b>	<b>33</b>
1. CONTEXTO HISTÓRICO	33
2. ÂMBITO DE COBERTURA OBJETIVO DO SORCA	34
3. REVISÃO DE LITERATURA: O REGIME DA PERDA TOTAL	36
4. O PRINCÍPIO DA RECONSTITUIÇÃO NATURAL E A INDEMNIZAÇÃO POR EQUIVALENTE	42
5. O ARTIGO 41.º DO DECRETO-LEI Nº 291/2007	47
5.1. VALOR DE SUBSTITUIÇÃO	50
5.2. EXCESSIVA ONEROSIDADE DA RESTITUIÇÃO IN NATURA	52
<b>CAPÍTULO IV</b>	<b>55</b>
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>55</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>58</b>
<b>JURISPRUDÊNCIA</b>	<b>62</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>66</b>