



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

**Acidentes de viação e direito de
regresso das seguradoras
Da (In)exigibilidade do Nexo de
Causalidade**

Clara Margarida da Costa Salvador Coutinho

Mestrado em Direito

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2024



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

**Acidentes de viação e direito de
regresso das seguradoras
Da (In)exigibilidade do Nexo de
Causalidade**

Clara Margarida da Costa Salvador Coutinho

Orientador: José Carlos Brandão Proença

Mestrado em Direito

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2024

Agradecimentos

Aos meus pais e ao meu irmão, pelo apoio incondicional neste e em todos os desafios.

À minha família e amigos, pelo constante acompanhamento.

Ao meu orientador, o Professor Doutor José Carlos Brandão Proença, por me ter transmitido os mais variados conhecimentos e por me ter acompanhado na elaboração desta dissertação.

Resumo

Com a elevada sinistralidade rodoviária existente em Portugal, afigura-se fundamental o tema de acidentes de viação e do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Neste âmbito, mostra-se essencial, igualmente, determinar quais as circunstâncias para as quais se encontra previsto o direito de regresso da seguradora e quais os pressupostos de que dependem.

A presente dissertação versa, precisamente, sobre esta questão, nomeadamente se é de exigir o nexo de causalidade nas situações previstas como fundamentadoras do direitos de regresso da seguradora.

Assim sendo, iniciamos a presente dissertação fazendo referência aos acidentes de viação e responsabilidade civil, ao contrato de seguro e, concretamente, ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Prosseguimos com a caracterização do direito de regresso da seguradora no seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (artigo 27.º do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto) e, por fim, procedemos à análise da (in)exigibilidade do nexo de causalidade no âmbito de várias circunstâncias fundamentadoras do referido direito de regresso.

Palavras-chave: Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel; Direito de regresso; Nexo de causalidade.

Abstract

With the high level of road accidents in Portugal, the subject of road accidents and compulsory civil liability insurance for motor vehicles appears to be fundamental. In this context, it is also essential to determine the circumstances in which the insurer's right of recourse is provided for and the conditions on which it depends.

This dissertation deals precisely with this issue, namely whether a causal link is required in the situations envisaged as grounds for the insurer's right of recourse.

We therefore begin this dissertation by referring to road accidents and civil liability, the insurance contract and, specifically, compulsory civil liability insurance for motor vehicles. We go on to characterise the insurer's right of recourse in compulsory civil liability insurance for motor vehicles (article 27 of Decree-Law 291/2007 of 21 August) and, finally, we analyse the (un)enforceability of the causal link in the context of various circumstances that justify this right of recourse.

Keywords: Compulsory civil liability insurance for motor vehicles; Right of recourse; Causal link.

Índice

1. Introdução	10
2. Acidentes de viação e responsabilidade civil	11
3. O contrato de seguro	13
4. O Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel	15
5. O direito de regresso da seguradora no seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – artigo 27.º do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto.....	18
5.1. direito de regresso – considerações gerais	18
5.2. o direito de regresso da seguradora no âmbito do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto	19
5.3. questões suscitadas no âmbito do direito de regresso da seguradora no seguro de responsabilidade civil automóvel.....	22
6. Artigo 27.º, n.º 1, al. c), 1ª parte – “Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida”	23
6.1. AUJ n.º 6/2002, de 18 de julho.....	23
6.2. Do ‘renascimento’ da questão solucionada pelo AUJ n.º 6/2002	25
6.3. Da não exigência do nexo de causalidade.....	26
6.4. Da exigência do nexo de causalidade	28
7. Artigo 27.º, n.º 1, al. d), 2ª parte – “Contra o condutor, (...) quando haja abandonado o sinistrado”	29
7.1. AUJ n.º 11/2015, de 18 de setembro	30
7.2. Da não exigência do nexo de causalidade.....	31
7.3. Da exigência do nexo de causalidade	33
8. Artigo 27.º, n.º 1, al. c), 2ª parte – “Contra o condutor, quando (...) acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos”	34
8.1. AUJ n.º 10/2024, de 15 de julho.....	34
9. Artigo 27.º, n.º 1, al. d), 1ª parte – “Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado”	35
9.1. Da não exigência do nexo de causalidade.....	35
9.2. Da exigência do nexo de causalidade	37

9.3. Da diferenciação entre quem nunca esteve legalmente habilitado e quem deixou de estar 38

10. Do nexó de causalidade.....	39
11. Conclusão.....	41
12. Referências bibliográficas	43

Lista de siglas e abreviaturas

Ac./ Acs.	Acórdão/ Acórdãos
al./ als.	alínea/ alíneas
art.º/ art.ºs	artigo/ artigos
CC	Código Civil
Cf.	Confronte
DL	Decreto-Lei
n.º/n.ºs	número/números
p./pp.	página/páginas
RJCS	Regime Jurídico do Contrato de Seguro
RC	Relação de Coimbra
RE	Relação de Évora
RL	Relação de Lisboa
RP	Relação do Porto
SORCA	Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel
ss	seguintes
STJ	Supremo Tribunal de Justiça

1. Introdução

A sinistralidade rodoviária revela-se, na atualidade, uma realidade catastrófica tanto em Portugal como em contexto internacional, que provoca e é responsável por uma enormidade de custos à sociedade, sejam estes económicos, humanos ou sociais.

Indissociável desta temática, da circulação rodoviária e da sinistralidade inerente à propagação da mesma, é o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, que se encontra consagrado e regulado no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto (Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel), que analisaremos com maior detalhe adiante.

A presente dissertação tem como objeto do seu estudo um tema particular e especialmente controvertido neste âmbito: o direito de regresso das seguradoras no âmbito de acidentes de viação (direito este que se encontra consagrado no artigo 27.º do já referido DL). Este é um tema com grande relevância, tanto a nível jurídico, como a nível prático, na medida em que a circulação mediante um veículo terrestre a motor é, hoje, uma prática difundida na nossa sociedade. Assim, com a ocorrência frequente de acidentes de viação, mostra-se fundamental a averiguação das circunstâncias em que a seguradora tem direito de regresso no âmbito deste seguro. Ademais, este é um tema transversal a várias áreas do Direito, como sejam a responsabilidade civil e os contratos de seguro.

No âmbito deste direito de regresso das seguradoras, propomo-nos debruçar sobre um tema concreto e alvo de muita discussão, concretamente, o tema da exigência, ou não, de um nexó de causalidade entre (algumas) das circunstâncias previstas no artigo 27.º, que conferem o direito de regresso das seguradoras, e o acidente (e eventuais danos que este provoque).

Entendemos que o tema sobre o qual nos propomos debruçar, assume uma grande relevância na atualidade. Note-se que, quando nos referimos à sua importância na atualidade, não pretendemos indiciar que é um tema que se caracteriza pela novidade, porque não o é. O tema de acidentes de viação, da responsabilidade civil decorrente dos mesmos e, concretamente, do direito de regresso das empresas de seguro neste âmbito e a eventual exigência da verificação de um nexó de causalidade, é um tema que já tem assumido grande relevância há várias décadas. Esta relevância extrai-se e manifesta-se através de vários fatores, nomeadamente, a utilização generalizada de veículos terrestres a motor para efeitos de deslocação, a elevada sinistralidade rodoviária e o (consequente) volume acentuado de casos

de acidentes de viação que ocupam os tribunais¹, verificando-se, inclusivamente, a existência de vários acórdãos uniformizadores de jurisprudência que foram proferidos como consequência das divergências existentes acerca deste tema.

Neste contexto propomo-nos, num primeiro momento, fazer a ponte entre os acidentes de viação e a responsabilidade civil. Seguir-se-ão umas breves considerações quanto ao contrato de seguro, em geral, para, subseqüentemente, procedermos à análise do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e as suas características. Posteriormente, iremos debruçar-nos sobre o direito de regresso da seguradora no âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (artigo 27.º do DL n.º 291/2007) e sobre algumas situações concretas que determinam a existência do referido direito de regresso (concretamente, as previstas nas alíneas c) e d) do n.º 1, do artigo 27.º, do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto), sobre a perspectiva de ser exigível ou não o nexo de causalidade.

2. Acidentes de viação e responsabilidade civil

Afigura-se-nos pertinente, em primeiro lugar e a título de um enquadramento geral, referirmo-nos aos acidentes de viação e à responsabilidade civil decorrente dos mesmos. O instituto da responsabilidade civil encontra-se previsto e regulado nos arts. 483.º e seguintes do Código Civil. Dentro da responsabilidade civil, encontramos, por sua vez, a responsabilidade civil por factos ilícitos (responsabilidade civil subjetiva), que constitui a regra no nosso ordenamento jurídico², a responsabilidade pelo risco (arts. 499.º e seguintes do CC), que reveste particular importância no campo dos acidentes de viação e, ainda, a responsabilidade por factos lícitos.

Começemos por determinar em que consiste este instituto da responsabilidade civil. Conforme refere CARLOS ALBERTO DA MOTA PINTO³, “A *responsabilidade civil* consiste, por conseguinte, na necessidade imposta pela lei a quem causa prejuízos a outrem de colocar o ofendido na situação em que estaria sem a lesão (arts. 483.º e 562.º)”.

¹ Isto mesmo é atestado por CORDEIRO, A. M. (2013). *Direito dos Seguros* (2ª edição). Edições Almedina, p. 855, quando refere o seguinte: “A responsabilidade automóvel, pela sua elevada sinistralidade e pelas gravosas consequências, pessoais e patrimoniais, que desencadeia, domina hoje boa parte dos esforços dos nossos tribunais e dos juristas que, como advogados, aí prestam o seu serviço. Além disso, ela constitui um ponto relevante do contencioso dos seguradores”.

² E na maior parte dos restantes ordenamentos jurídicos europeus.

³ PINTO, C. A. M. (2012). *Teoria Geral do Direito Civil* (4ª edição). Coimbra Editora p. 128

Assim sendo, comecemos por nos referir à responsabilidade que constitui a regra no nosso ordenamento jurídico: a responsabilidade civil por factos ilícitos. É no artigo 483.º do CC⁴ que se encontram elencados aqueles que são os pressupostos que necessitam de estar preenchidos para que se verifique este tipo de responsabilidade. Assim, refiram-se os seguintes pressupostos: (i) facto voluntário, (ii) ilicitude, (iii) culpa, (iv) dano e (v) nexo de causalidade entre o facto e o dano.

Assim, por regra, a responsabilidade civil exige o preenchimento de todos estes pressupostos. Nestes termos, por razões evidentes e de justiça, o nosso ordenamento jurídico consagra, por regra, uma responsabilidade subjetiva (que exige a culpa).

Contudo, em determinados casos expressamente previstos e regulados na lei⁵, encontra-se consagrada a responsabilidade objetiva (que se caracteriza por não exigir o pressuposto da culpa). A responsabilidade pelo risco⁶ justifica-se por variadas razões. Assim, subjacente à responsabilidade pelo risco, está o princípio “*ubi commoda, ibi incommoda*”, nos termos do qual se determina que aquele que tira proveito de uma determinada atividade que importa, de alguma forma, um aumento de riscos para outros, também terá de suportar os correspondentes incómodos, independentemente da existência de culpa. A este propósito, refere CARLOS ALBERTO DA MOTA PINTO que “Trata-se de domínios em que o homem tira partido de atividades que, potenciando as suas possibilidades de lucro, importam um aumento de riscos para os outros”^{7 8}.

Acerca do requisito da culpa, refere CARLOS ALBERTO DA MOTA PINTO “A culpa, traduzida numa reprovação ou censura da conduta desrespeitadora dos interesses tutelados pelo direito, pode resultar da existência de uma intenção de causar um dano violando uma proibição (*dolo*) ou da omissão dos deveres de cuidado, diligência ou perícia exigíveis para evitar o dano (*negligência ou mera culpa*)”⁹.

⁴ Artigo 483.º (Princípio geral): *1. Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação.*

⁵ Neste sentido, o próprio n.º 2 do artigo 483.º determina que só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos expressamente previstos na lei.

⁶ Para melhor compreensão deste instituto, vide COSTA, M. J. A. (2009). *Direito das Obrigações* (12ª edição). Edições Almedina, pp. 611 e ss.

⁷ “PINTO, C. A. M. (2012). *Teoria Geral do Direito Civil* (4ª edição). Coimbra Editora., pp. 133 e 134

⁸ Ainda a este propósito, acrescenta que “Se em todos estes casos, alguém, criando para si uma possibilidade de lucro, cria para os outros riscos acrescentados, é justo pôr a cargo daquele a indemnização dos danos originados pelas suas atividades lucrativas. Nos casos em que a lei a consagra está, por detrás da *responsabilidade pelo risco* ou *responsabilidade objectiva*, um velho princípio conforme à justiça e à solidariedade social: “*ubi commoda, ibi incommoda*”

⁹ *Ibidem*, p. 130

Este instituto da responsabilidade pelo risco assume particular relevância no âmbito dos acidentes de viação¹⁰, encontrando-se consagradas várias disposições que dizem respeito a isso mesmo. A este propósito refiram-se, exemplificativamente, os artigos 503.º (acidentes causados por veículos) e 506.º (colisão de veículos), ambos do CC.

3. O contrato de seguro

Tendo em consideração o tema sobre o qual nos debruçamos, cumpre fazer um breve enquadramento do contrato de seguro¹¹, em termos gerais. O contrato de seguro encontra-se regulado, essencialmente, pelo DL n.º 72/2008, de 16 de abril, que consagra o Regime Jurídico do Contrato de Seguro¹².

O referido diploma, embora não consagre, propriamente, uma definição do que é o contrato de seguro^{13 14}, prevê, no seu artigo 1.º, o conteúdo típico deste. Assim, determina que “Por efeito do contrato de seguro, o segurador cobre um risco determinado do tomador do seguro ou de outrem, obrigando-se a realizar a prestação convencionada em caso de ocorrência do evento aleatório previsto no contrato, e o tomador do seguro obriga-se a pagar o prémio correspondente”.

MARGARIDA LIMA REGO, não deixando de realçar o facto de não estar consagrada na lei uma definição do contrato de seguro, ainda assim, propõe a seguinte tentativa de definição: “seguro é o contrato pelo qual uma parte, mediante retribuição, suporta um risco económico da outra parte ou de terceiro, obrigando-se a dotar a contraparte ou o terceiro dos

¹⁰ Para melhor compreensão deste instituto, vide COSTA, M. J. A. (2009). *Direito das Obrigações* (12ª edição). Edições Almedina, pp. 627 e ss, que versam sobre a responsabilidade pelo risco no âmbito de acidentes causados por veículos de circulação terrestre.

¹¹ Conforme refere SILVA, R. G. F. (2007). *Do Contrato de Seguro de Responsabilidade Civil Geral: Seu Enquadramento e Aspectos Jurídicos Essenciais*. Coimbra Editora, p. 64, “A origem do seguro, bem como do contrato de seguro, está intimamente relacionada com a necessidade de segurança inerente à natureza humana”.

¹² Para além do referido diploma, existem outros com relevância no âmbito do tema de seguros, como é, a título meramente exemplificativo, a Lei n.º 147/2015, de 09 de setembro (que consagra o Regime Jurídico de Acesso e Exercício da Atividade Seguradora e Resseguradora)

¹³ No próprio considerando V refere-se que “O novo regime agora estabelecido tem em vista a sua aplicação primordial ao típico contrato de seguro, evitando intencionalmente uma definição de contrato de seguro”.

¹⁴ Acrescenta-se, neste sentido, que atualmente existe uma panóplia tão variada de contratos de seguro, com as mais variadas coberturas, que poderia ser redutor circunscrever o seguro a uma concreta definição (correndo o risco de excluir determinados contratos que, na realidade, deveriam ser qualificados como contratos de seguro).

meios adequados à supressão ou atenuação de consequências negativas reais ou potenciais da verificação de um determinado facto”¹⁵.

Assim, em princípio, no âmbito de um contrato de seguro haverá, pelo menos, o segurador e o tomador do seguro, sendo certo, no entanto, que poderão existir outros ‘intervenientes’ num contrato de seguro, como sejam, por exemplo, eventuais beneficiários.

Alguns conceitos, no âmbito do contrato de seguro, que merecem destaque são os do interesse e do risco.

Neste sentido, refira-se o artigo 43.º (epigrafado “interesse”) que, no seu n.º 1, dispõe o seguinte: “O segurado deve ter um interesse digno de protecção legal relativamente ao risco coberto, sob pena de nulidade do contrato”.

Quanto ao conceito de risco, JOSÉ VASQUES determina que o risco pode ser definido como “o evento futuro e incerto cuja materialização constitui o sinistro”¹⁶.

São de ressaltar ainda, brevemente, alguns aspetos adicionais importantes relativos ao regime jurídico do contrato de seguro. Assim, vigora a liberdade de forma do contrato, exigindo-se, contudo, a obrigatoriedade de formalizar o contrato num instrumento escrito, designado como apólice de seguro, que deverá ser entregue ao tomador do seguro (artigo 32.º).

Refere MARGARIDA LIMA REGO que o contrato de seguro é um contrato social e legalmente típico. Socialmente típico “na medida em que, entre nós, a realidade sócio-económica do seguro precedeu largamente o seguro enquanto figura jurídica legalmente reconhecida e regulada”¹⁷, e legalmente típico “porque o seu regime se encontra autonomizado na lei”¹⁸.

Este Decreto-Lei prevê uma subsecção relativa a disposições especiais de seguro obrigatório, o que se revela relevante na medida em que o seguro de responsabilidade civil automóvel é um seguro obrigatório. Prevê, no n.º 1 do artigo 146.º, que “o lesado tem o direito de exigir o pagamento da indemnização directamente ao segurador”. A este respeito e de modo a explicar a consagração de este direito, refere ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO: “Pois

¹⁵ REGO, M. L. (2010). *Contrato de Seguro e Terceiros: Estudo de Direito civil* (1ª edição). Wolters Kluwer Portugal., p. 66

¹⁶ VASQUES, J. (1999). *Contrato de Seguro*. Coimbra Editora., p. 127

¹⁷ REGO, M. L. (2010). *Contrato de Seguro e Terceiros: Estudo de Direito civil* (1ª edição). Wolters Kluwer Portugal., p. 31

¹⁸ *Ibidem*, p. 32

perante seguros obrigatórios, a regra é geral: a lei pretende acautelar a posição dos lesados, o que pressupõe a possibilidade de estes agirem, por si”¹⁹.

Conforme já tem vindo a ser referido, verifica-se, atualmente, a existência de uma multiplicidade de contratos de seguros, que se destinam a cobrir uma grande variedade de riscos. Alguns destes seguros revestem natureza obrigatória (a título exemplificativo, refiram-se o seguro contra o risco de incêndio do edifício, quanto às frações autónomas e quanto às partes comuns (previsto no artigo 1429.º do CC), os seguros previstos para acidentes de trabalho (artigo 283.º, n.º 5 do Código do Trabalho) e o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel), e outros revestem natureza facultativa (a título exemplificativo, refiram-se os seguros de saúde, os seguros de viagem e os seguros de vida).

SINDE MONTEIRO, quando se refere ao seguro de responsabilidade, refere que “foi-se assim afirmando essa característica do moderno direito da responsabilidade que consiste em olhar menos ao lesante do que ao lesado, o que coloca a cobertura do dano no centro da problemática da responsabilidade civil”²⁰.

O mesmo autor refere, ainda a este respeito que “A verdade, porém, é que o peso da responsabilidade deixa de incidir sobre um património individual – o do responsável – para se diluir no seio de um património coletivo constituído pelos contributos de todos os potenciais responsáveis-segurados. A responsabilidade é colectivizada, socializada”^{21 22}.

4. O Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel

Feita uma sucinta exposição e análise do contrato de seguro em geral, cumpre direcionar a nossa atenção para o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel²³, que reveste particular importância para efeitos da presente dissertação.

¹⁹ CORDEIRO, A. M. (2013). *Direito dos Seguros* (2ª edição). Edições Almedina, p. 819

²⁰ MONTEIRO, J. F. S. (1983). *Estudos Sobre a Responsabilidade Civil*. Coimbra Editora, Coimbra, 1983, p. 21

²¹ *Ibidem*, p. 29

²² Também a este propósito, referimos o dito por CAMPOS, D. J. P. L. (1971). *Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica*. Almedina, p. 21: “De individual a responsabilidade torna-se colectiva – socializa-se. A obrigação de reparar os danos causados é repartida entre os membros da organização seguradora; o encargo fracciona-se sob a forma de prémio entre os diversos segurados. Em vez de gravar, pesada e ocasionalmente, alguns patrimónios individuais, a responsabilidade onera, ligeira e periodicamente, uma multidão de patrimónios”.

²³ CHICHORRO, M. M. R. S. (2010). *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel* (1ª edição). Wolters Kluwer Portugal, p. 36, define o contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel como “um acordo de vontades entre o tomador do seguro e o segurador, mediante o qual o primeiro se

Conforme o anteriormente referido, é no DL n.º 291/2007, de 21 de agosto, que se encontra consagrado o Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel.

Afigura-se nos fundamental assinalar algumas das disposições deste diploma. Neste sentido, atentemos as referidas adiante.

Começamos pelo artigo 4.º, que estabelece, essencialmente, a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil que garanta a responsabilidade pela reparação no que diz respeito a danos corporais ou materiais causados a terceiros²⁴ por um veículo terrestre a motor. Conforme refere FRANÇA PITÃO “Trata-se, neste preceito de estabelecer a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil relativamente a danos corporais ou materiais causados a terceiro por via da circulação de veículo automóvel, tal como ele se encontra classificado nos artigos 105.º e seguintes do Código da Estrada”^{25 26}.

O artigo 6.º determina quem são os sujeitos da obrigação de segurar, sendo que, por regra, este será o proprietário do veículo. O artigo 14.º, por sua vez, reveste particular importância, porquanto elenca aquilo que se encontra excluído da garantia do seguro²⁷ (não se confundindo, no entanto, com as circunstâncias que determinam a existência de direito de regresso da seguradora).

Já o artigo 27.º afigura-se, indubitavelmente, aquele com maior relevância para o tema da presente dissertação, na medida em que consagra as situações em que existe direito de regresso da empresa de seguros.

obriga a pagar uma quantia em dinheiro, designada por prémio, e o último se obriga a manter indemne o segurado dos prejuízos eventualmente decorrentes de sinistros por si causados no exercício da condução de veículos terrestres a motor, isto é, obriga-se a suportar o risco de circulação daqueles veículos, para o que a lei exige determinado capital e cuja celebração é legalmente imposta”.

²⁴ PITÃO, J. A. F. (2019). *Seguro Automóvel Obrigatório Anotado e Legislação Complementar*. Quid Juris? – Sociedade Editora, p. 18, concretiza este conceito de ‘terceiros’ da seguinte forma: “Este preceito pressupõe a responsabilização por danos causados a “terceiros”. De uma maneira muito geral, pode dizer-se que são terceiros em relação a um contrato, todos aqueles que, por si, ou por intermédio de outrem, não participem na sua celebração. Ou seja, todos os que não possam ser qualificados de parte”.

²⁵ *Ibidem*, p. 16

²⁶ Refere ainda, PITÃO, J. A. F. (2019). *Seguro Automóvel Obrigatório Anotado e Legislação Complementar*. Quid Juris? – Sociedade Editora, p. 16: “Note-se que o n.º 1 do preceito refere expressamente que o âmbito de seguro abrange apenas a responsabilidade civil, mas esta pode decorrer de uma responsabilidade penal (v.g., homicídio por negligência), nos casos em que tenha sido formulado, em sede de ação penal, o correspondente pedido de indemnização civil, nos termos dos artigos 75.º e seguintes do Código de Processo Penal”.

²⁷ A título meramente exemplificativo, refira-se que se encontram excluídos os danos corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro responsável pelo acidente, os danos decorrentes daqueles, assim como os danos materiais causados ao condutor do veículo responsável pelo acidente e ao tomador do seguro.

Refira-se, ainda, a consagração (e respetiva regulação) do Fundo de Garantia Automóvel, que garante a reparação dos danos causados por responsável desconhecido ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou por responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel (artigo 47.º e seguintes).

Por fim, refira-se o disposto no artigo 64.º, inserido no âmbito das disposições processuais, e que reveste particular importância, que determina que as ações destinadas à efetivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de viação, e em caso de existência de seguro, devem ser deduzidas obrigatoriamente só contra a seguradora, quando o pedido formulado se contiver dentro do capital mínimo obrigatório do seguro obrigatória, ou contra a seguradora e o civilmente responsável, quando ultrapasse o referido capital mínimo.

Ressalva-se, desde já, que uma das principais características deste seguro, consiste na sua obrigatoriedade. Neste sentido, conforme refere ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, “Através do seguro, designadamente quando obrigatório, o Estado promove uma distribuição social do risco e exerce, de forma indireta, um papel assistencial”²⁸.

Assim, é muito patente a função social inerente a este seguro²⁹. Neste sentido veja-se o que consta do Acórdão Uniformizador de Jurisprudência n.º 11/2015, de 18 de setembro (analisado adiante): “O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel tem uma função social: proteger de modo sério e efectivo e, portanto o mais possível, as vítimas da circulação rodoviária, proporcionando-lhes um pronto e seguro ressarcimento”.

Note-se que as indemnizações subjacentes à responsabilidade civil decorrente de acidentes de viação se reconduzem, frequentemente, a montantes avultados, razão pela qual se afigura essencial a existência de um seguro obrigatório. Caso contrário, muitas vezes se verificaria a circunstância de o lesante não dispor de capacidade financeira para pagar a indemnização devida, deixando o lesado numa especial posição de vulnerabilidade.

Ainda a este respeito, note-se o referido pelo Supremo Tribunal de Justiça, em Acórdão³⁰ proferido em 04.04.1995: “O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel visa, em primeira linha, um fim social, que é o de garantia do ressarcimento dos danos injustamente

²⁸ CORDEIRO, A. M. (2013). *Direito dos Seguros* (2ª edição). Edições Almedina, p. 600

²⁹ A este respeito, refere VASQUES, J. (1999). *Contrato de Seguro*. Coimbra Editora, p. 22, “A função social do seguro torna-se porventura mais evidente nos seguros de responsabilidade civil obrigatória – designadamente a derivada da circulação automóvel e de acidentes de trabalho –, sem os quais, as mais das vezes, os lesados não teriam sobre que fazer valer o seu direito à indemnização”

³⁰ Cf. Ac. do STJ, de 04.04.1995, processo n.º 086804, Relator: Martins da Costa, disponível em www.dgsi.pt

causados, num sector em que os danos se repetem e assumem uma expressiva amplitude, de modo que seja certa e quanto possível célere a reparação dos lesados”.

5. O direito de regresso da seguradora no seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – artigo 27.º do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto

5.1. direito de regresso – considerações gerais

O direito de regresso surge, no Código Civil, no artigo 524.º, no âmbito da solidariedade entre devedores.

Já a figura da sub-rogação, frequentemente confundida com a figura do direito de regresso, encontra-se prevista nos artigos 589.º e seguintes do CC. Em anotação ao artigo 589.º, referem PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA: “A sub-rogação é havida no nosso direito como uma forma de transmissão do crédito e não como uma forma de extinção da obrigação, do que resultam consequências jurídicas importantes, que se reflectem no regime prescrito nos artigos subsequentes. Ela tem, no entanto, por base o pagamento (cfr. Rui Alarcão e Manuel Mesquita, *Sub-rogação nos direitos do credor*, Rio, 1979) ou cumprimento da obrigação, feito por terceiro (...)”³¹.

Face à frequente confusão entre as duas figuras, cumpre fazer a distinção entre elas. Assim, Conforme refere ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO: “O direito de regresso não se confunde com a sub-rogação, como temos vindo a explicar: ao contrário desta, que traduz o acolhimento, na esfera do beneficiário, de um direito preexistente, com todas as suas características, o direito de regresso equivale a uma posição nova, com requisitos próprios de constituição e dotado de regime específico”³². JOSÉ VASQUES, por sua vez, refere que “Sinteticamente, pode dizer-se que na sub-rogação, o sub-rogado é colocado na titularidade do direito de crédito primitivo, enquanto que o direito de regresso é um direito novo (não consubstanciando, por isso, qualquer transmissão) de que é titular aquele que extinguiu a relação creditícia anterior”³³.

³¹ LIMA, P. e VARELA A. (1987). *Código Civil Anotado*, Vol. I (4.ª edição). Coimbra Editora, p. 604

³² CORDEIRO, A. M. (2013). *Direito dos Seguros* (2ª edição). Edições Almedina, p. 818

³³ VASQUES, J. (1999). *Contrato de Seguro*. Coimbra Editora., p. 159

Existe divergência no sentido de qualificar a figura em causa no artigo 27.º do DL n.º 291/2007: se se trata de um direito de regresso ou se de uma sub-rogação, porquanto não reveste, exatamente, as características típicas das figuras referidas. Não nos iremos alongar quanto a este tema, porquanto não tem grande consequência para efeitos da presente dissertação, mas cumpre referir que nos inclinamos para o entendimento perfilhado por BRANDÃO PROENÇA, que refere que “o “direito de regresso” previsto no art. 27º do DL nº 291/2007 não é um verdadeiro direito de regresso, no sentido em que a nossa doutrina e legislação civilísticas o ligam, mesmo na perspetiva sistemática que resulta da “posição” dos arts. 497º e 498º, ao regime de vinculação solidária”³⁴ e, ainda, quando se refere a este direito como sendo um direito de reembolso.

5.2. o direito de regresso da seguradora no âmbito do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto

No âmbito do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto, é o artigo 27.º que consagra o direito de regresso da empresa de seguros³⁵ ³⁶. É neste artigo que se elencam as situações em que, satisfeita a indemnização, a seguradora tem direito de regresso sobre o lesante. Significa isto que, embora tenha havido, mediante a celebração de contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, uma transferência da responsabilidade civil do segurado para a seguradora, tal não significa, necessariamente, que seja esta a suportar na sua esfera patrimonial, em última instância, os custos da indemnização por danos (quer patrimoniais, quer não patrimoniais) sofridos pelo lesado. Neste sentido, sendo certo que a seguradora tem de proceder, num primeiro momento, ao pagamento da totalidade da indemnização³⁷ devida ao lesado (desde que não exceda o valor de capital mínimo do seguro obrigatório), posteriormente, se verificada alguma das circunstâncias previstas no referido artigo 27.º, a seguradora deverá

³⁴ PROENÇA, J. B. - Natureza e prazo de prescrição do "direito de regresso" no diploma do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel - Ac. do STJ de 18.10.2012, Proc. 56/10. Cadernos de Direito Privado. ISSN 1645-7242. Nº 41 (2013), p. 29-44

³⁵ No diploma anteriormente em vigor, o DL n.º 522/85, de 31 de dezembro, o direito de regresso da seguradora encontrava-se previsto no artigo 19.º. Apesar de algumas disposições atuais serem inteiramente coincidentes com as anteriores, também se verificaram significativas alterações, como adiante teremos oportunidade de confirmar.

³⁶ Também no RJCS se encontra previsto um artigo dedicado ao direito de regresso do segurador, concretamente, o artigo 144.º. Realçamos, especialmente, a previsão no seu n.º 2: “Sem prejuízo do disposto em legislação especial ou convenção das partes, não tendo havido dolo do tomador do seguro ou do segurado, a obrigação de regresso só existe na medida em que o sinistro tenha sido causado ou agravado pelo facto que é invocado para exercer o direito de regresso”.

³⁷ Contrariamente ao que acontece quando esteja em causa alguma das circunstâncias previstas no artigo 14.º do Regime do SORCA, que consagra verdadeiras exclusões da garantia do seguro, razão pela qual a seguradora não deverá proceder a qualquer pagamento.

exercer o direito de regresso contra o seu segurado e, conseqüentemente, recuperar o montante pago ao lesado a título de indemnização. Note-se que tal obrigatoriedade da seguradora de proceder, primeiramente, ao pagamento da indemnização é uma forte manifestação da finalidade de proteção dos lesados.

Refira-se, igualmente, que nos parece claro que estamos perante um elenco taxativo das situações em que existe direito de regresso por parte da seguradora, na medida em que é utilizada a seguinte expressão antes da referida enumeração: “a empresa de seguros apenas tem direito de regresso”.

Em suma, o direito de regresso da seguradora consiste na faculdade da seguradora poder exigir ao responsável pela verificação do acidente em causa, o reembolso da quantia paga a título de indemnização ao(s) terceiro(s) lesado(s) quando se verifica uma das situações restritas e taxativamente previstas nas alíneas do artigo 27.º do DL n.º 291/2007. Deste modo verifica-se que o impacto patrimonial, que com a obrigatoriedade da contratação do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, incidiria sobre a seguradora, vai atingir, em virtude da consagração do direito de regresso da seguradora, a esfera do responsável pelo acidente (do lesante).

São várias as razões que justificam esta consagração excepcional da existência do direito de regresso das seguradoras. Nomeadamente, como se poderá constatar, são circunstâncias que revestem particular gravidade e censura. Note-se, mais uma vez, que tal consagração de direito de regresso nas situações *infra* indicadas, faz sobressair a função social³⁸ deste seguro, conforme o já referido, assegurando que o lesado receba a indemnização a que tem direito, sem ter de se preocupar com a capacidade financeira do lesante (concretamente, se esta permitiria o pagamento da indemnização que, em sede de acidentes de viação, pode atingir montantes consideravelmente avultados). Também se justifica a existência deste direito de regresso por referência a um (re)equilíbrio contratual, no sentido em que a verificação das circunstâncias que possibilitam a existência de direito de regresso, extravasam o contratado no seguro, pelo que não se encontram cobertas por este³⁹.

³⁸ Relativamente à consagração do direito de regresso, refere AMÉRICO MARCELINO, mais concretamente quando se refere ao caso de alcoolémia do condutor “O legislador preocupou-se primacialmente com o aspecto social do problema: - ainda que nos casos mais clamorosos, o que é preciso é que a seguradora, antes de mais nada, pague a indemnização”. MARCELINO, A. (n.d.). *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil* (7ª edição). Livraria Petrony - Editores., p. 600

³⁹ Neste sentido veja-se as considerações tecidas pelo STJ em acórdão de 28.01.2003 (processo n.º 02A4352, Rel. Garcia Marques), num caso em que se verificou a falta de habilitação, mas com aplicação às restantes situações de direito de regresso: “É que o contrato de seguro foi celebrado, tendo em vista o risco resultante da condução

Feito este enquadramento relativo ao direito de regresso da empresa de seguros, procedemos à transcrição dos casos em que esta tem direito de regresso no âmbito do regime do SORCA (n.º 1 do artigo 27.º), destacando as situações que se afiguram mais importantes no âmbito da presente dissertação, na medida em que serão tecidas várias considerações em relação a elas adiante. Assim:

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

a) Contra o causador do acidente que o tenha provocado dolosamente;

b) Contra os autores e cúmplices de roubo, furto ou furto de uso do veículo causador do acidente, bem como, subsidiariamente, o condutor do veículo objecto de tais crimes que os devesse conhecer e causador do acidente;

c) Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida⁴⁰, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos;

d) Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado⁴¹, ou quando haja abandonado o sinistrado;

e) Contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de queda de carga decorrente de deficiência de acondicionamento;

f) Contra o incumpridor da obrigação prevista no n.º 3 do artigo 6.º;

g) Contra o responsável civil pelos danos causados nos termos do n.º 1 do artigo 7.º e, subsidiariamente à responsabilidade prevista na alínea b), a pessoa responsável pela guarda do veículo cuja negligência tenha ocasionado o crime previsto na primeira parte do n.º 2 do mesmo artigo;

h) Contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de utilização ou condução de veículos que não cumpram as obrigações legais de carácter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo, na medida em que o acidente tenha sido provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo;

normal do veículo, sendo em função desse risco que foi estabelecido o pagamento de um prémio. Se o acidente ocorreu em consequência da falta de habilitação do condutor, esse risco, porque excedente ao contratado e não abrangido pelo respetivo prémio, não ficaria coberto pelo contrato de seguro”.

⁴⁰ Cf. o n.º 2 do artigo 81.º do Código da Estrada (DL n.º 114/94, de 03 de Maio)

⁴¹ Considera-se um condutor que não se encontra legalmente habilitado, aquele que não é titular de uma carta de condução válida. Tal poderá suceder-se por nunca ter chegado a ter carta ou, alternativamente, porque a carta de condução caducou entretanto.

i) Em especial relativamente ao previsto na alínea anterior, contra o responsável pela apresentação do veículo a inspeção periódica que, na pendência do contrato de seguro, tenha incumprido a obrigação de renovação periódica dessa apresentação, na medida em que o acidente tenha sido provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo.

Conforme referido no AUJ n.º 11/2015, de 18 de setembro, a atribuição à seguradora do direito de regresso surge “no plano funcional e teleológico, como forma de compensação da seguradora pela impossibilidade de - no campo do seguro obrigatório - invocar e fazer valer, de modo amplo, cláusulas de exclusão livremente convencionadas - repercutindo os valores pecuniários que teve de satisfazer para protecção primacial dos lesados no património dos causadores do acidente a quem seja também imputável algum dos factos tipificados no art. 19.º”.

Revela-se interessante referir que o AUJ n.º 11/2015, embora tal entendimento não seja acolhido por todos, reconduz a três tipos as situações geradoras do direito de regresso, assim como concretiza a razão de ser da consagração das mesmas como fundamento de direito de regresso da seguradora. Nestes termos, são as seguintes as três situações: (i) as situações tipificadas nas alíneas a) e b) “que constituem desvio absoluto - imposto em homenagem à fundamental teleologia de protecção dos lesados que caracteriza o instituto do seguro obrigatório - a regras basilares, estruturantes do normal funcionamento do contrato de seguro – facultativo”; (ii) as situações que se reportam a determinadas circunstâncias específicas do condutor ou do veículo (falta de título de habilitação legal para conduzir, condução sob influência do álcool ou de estupefacientes, não apresentação do veículo à inspeção periódica obrigatória, deficiente acondicionamento da carga transportada) que “se considera implicarem um sensível agravamento dos normais riscos de circulação - e cuja cobertura, por isso, se não deveria considerar compreendida no normal e comutativo equilíbrio do contrato”; e, por fim, (iii) a situação consagrada na parte final da alínea c) do artigo 19.º, que se refere ao abandono do sinistrado.

5.3. questões suscitadas no âmbito do direito de regresso da seguradora no seguro de responsabilidade civil automóvel

É certo que os temas de acidentes de viação, a responsabilidade civil subjacente aos mesmos e o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, são temas que assumem

grande importância no nosso quotidiano e que levantam grande interesse tanto na doutrina como na jurisprudência pelas mais variadas razões, sendo, com frequência, campo de discórdia.

Nestes termos, embora muitas questões sejam permanentemente suscitadas no âmbito destes temas, também muitas questões foram sendo e têm sido levantadas no que diz respeito, especificamente, ao direito de regresso das seguradoras no âmbito de acidentes de viação. Questões que tanto foram levantadas ao abrigo da legislação anteriormente em vigor que regulava o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, como continuam a ser levantadas face à legislação atualmente em vigor, porquanto não se esclareceram determinados aspetos com a entrada em vigor do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto.

No entanto, é possível constatar que há uma questão que se assume como predominante e como principal campo de discórdia no âmbito deste direito de regresso, que se coloca em relação a vários dos casos em que este se encontra consagrado e que se configura como geradora de grandes discussões na doutrina e jurisprudência: a exigência ou não exigência da existência denexo de causalidade.

Aliás, demonstrativo da relevância deste tema e da existência de várias divergências no que a este concerne é, para além da infinidade de acórdãos proferidos relativos a este, tanto nos Tribunais da Relação, como no Supremo Tribunal de Justiça, a existência de vários acórdãos de uniformização de jurisprudência relativos a este tema. Concretamente, refiram-se os AUJ: n.º 6/2002⁴², de 18 de julho; n.º 11/2015⁴³, de 18 de setembro; e n.º 10/2024⁴⁴, de 15 de julho. Adiante iremo-nos referir a estes acórdãos uniformizadores de jurisprudência com maior profundidade e desenvolvimento, com o objetivo de compreender como tem vindo a ser tratada esta questão amplamente controvertida.

6. Artigo 27.º, n.º 1, al. c), 1ª parte – “Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida”

6.1. AUJ n.º 6/2002, de 18 de julho

⁴² Publicado no Diário da República, Série I-A, n.º 164, 18 de julho de 2002

⁴³ Publicado no Diário da República, Série I, n.º 183, 18 de setembro de 2015

⁴⁴ Publicado no Diário da República, Série I, n.º 135, 15 de julho de 2024

É indispensável referirmo-nos, em primeiro lugar, ao AUJ n.º 6/2002, de 18 de julho, que versa sobre a situação sob análise que constitui uma questão muito controvertida e alvo de muita discussão tanto na doutrina como na jurisprudência (provavelmente, a questão objeto de mais jurisprudência, daquelas que vamos abordar), e tanto na vigência do anterior diploma que previa e regulava o seguro obrigatório de responsabilidade civil (DL n.º 522/85, de 31 de dezembro), como na vigência do atual DL 291/2007, pelas razões que adiante se melhor explicarão.

Este acórdão foi proferido ao abrigo e no âmbito da vigência do DL n.º 522/85, de 31 de dezembro e diz respeito a uma das situações em que se encontrava previsto o direito de regresso da seguradora, consagradas no artigo 19.º do referido diploma. Concretamente, referia-se a uma das hipóteses previstas na alínea c) deste artigo, que determinava que: “Satisfeita a indemnização, a seguradora apenas tem direito de regresso: c) Contra o condutor, se este (...) tiver agido sob a influência do álcool”.

Ora, a grande questão que se colocava era a de saber se era exigido, para se verificar a existência de tal direito de regresso, o ónus da prova pela seguradora do nexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente de viação. Antes de ser proferido o AUJ a este respeito, a jurisprudência encontrava-se muito dividida, revelando-se uma grande dificuldade em chegar a algum consenso.

Assim, em virtude de ter sido proferido o AUJ em causa, pensou-se que as dúvidas quanto a esta questão ficaram sanadas, tendo sido acordada a uniformização da jurisprudência nos seguintes termos: *“A alínea c) do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, exige para a procedência do direito de regresso contra o condutor por ter agido sob influência do álcool o ónus da prova pela seguradora do nexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente”*.

No âmbito deste AUJ, são referidas as, até então, três principais correntes jurisprudenciais existentes, que se reconduzem às seguintes: (i) uma primeira tese que defendia que o reembolso pela seguradora seria sempre devido “porque representa o desvalor da acção, uma vez que o risco contratualmente assumido não se compadece com condutores que agem sob o efeito do álcool e que preconiza o efeito automático da existência do direito de regresso”⁴⁵, (ii) uma segunda tese que defende que só existe o direito de regresso da seguradora se esta

⁴⁵ Américo Marcelino, já após ter sido proferido o AUJ, manifesta a sua discordância com o entendimento contemplado no mesmo; nomeadamente, refere que a lei “usou um meio termo (“influenciado pelo álcool”) como forma de escapar à prova diabólica do nexo de causalidade” – MARCELINO, A. (n.d.). *Acidentes de Viação e*

provar que a causa do sinistro foi a taxa de alcoolemia de que o condutor era portador e, por fim, (iii) uma terceira tese nos termos da qual o direito de regresso em causa só existe se a situação de alcoolemia for causa do acidente, embora tal relação seja de presumir nos termos do n.º 2 do artigo 1.º da Lei n.º 3/82, do artigo 350.º do Código Civil e do artigo 81.º do Código da Estrada.

Ora, face à enumeração destas três teses principais, resulta claro que a orientação que o Tribunal decidiu seguir, uniformizando a jurisprudência nesse mesmo sentido, foi a orientação referida em segundo lugar, prevendo, assim, a necessidade de existência do nexo de causalidade.

6.2. Do ‘renascimento’ da questão solucionada pelo AUJ n.º 6/2002

Contudo, a questão que parecia estar encerrada, ‘renasceu’ com a revogação do DL n.º 522/85, de 31 de dezembro e com a entrada em vigor do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto. Tal renascimento ocorre em virtude de a disposição relativa à situação sob análise ter sido alvo de uma reformulação (algo significativa), no diploma atualmente em vigor. Atentemos, assim, ao que passou a estar previsto na alínea c), do n.º 1, do artigo 27.º do diploma atualmente em vigor: “1 – Satisfeita a indemnização, a empresa de seguros apenas tem direito de regresso: c) Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida (...)”⁴⁶. Recorde-se que esta formulação deve ser considerada por oposição à formulação anterior: “(...) tiver agido sob a influência do álcool”.

Compreensivelmente, ressurgiu a questão da exigência ou não do nexo de causalidade, no caso previsto na primeira parte, da alínea c), do n.º1 do artigo 27.º, do DL n.º 291/2007, voltando a doutrina e a jurisprudência a debruçar-se sobre um tema que parecia já estar resolvido. Assim, surgiram, mais uma vez, defensores da tese da exigência do nexo de causalidade e defensores da posição diametralmente oposta, da não exigência do nexo de causalidade.

Responsabilidade Civil (7ª edição). Livraria Petrony - Editores., p. 603. Aliás, Américo Marcelino demonstra ter uma posição muito enraizada, quando refere que crê que acredita que no caso em apreço, o legislador foi motivado por uma ideia punitiva e refere que (p. 604): “Face ao flagelo da sinistralidade rodoviária, é preciso fazer sentir aos que prevaricam o peso das consequências legais: - “conduziste alcoolizado... sem carta... com o carro não inspecionado... pagas!””

⁴⁶ Conforme refere PROENÇA, J. C. B. (2022). “*Direito de Regresso das Seguradoras e Sub-rogação do Fundo de Garantia Automóvel: Pontos de Vista Parcelares*”. Julgar n.º 46., p. 108, o legislador não foi esclarecedor nesta reformulação e “voltou a reincidir num texto não conclusivo”.

6.3. Da não exigência do nexo de causalidade

Por um lado, há defensores que entendem que esta nova formulação constitui uma verdadeira alteração legislativa⁴⁷, e que o legislador pretendeu com esta reformulação, precisamente, afastar a aplicação deste AUJ, não sendo de exigir, conseqüentemente, o já referido nexo de causalidade. Aliás, cremos que é esta, atualmente, a tese mais amplamente defendida e maioritariamente acolhida, tanto pela doutrina como na jurisprudência. A título meramente exemplificativo, refiram-se os seguintes Acórdãos⁴⁸: acórdão da RC, de 08.05.2012, acórdão da RC, de 18.02.2014, acórdão da RL, de 04.02.2016⁴⁹, que perfilham este mesmo entendimento.

Os defensores desta tese, perfilhando, assim, uma tese de automaticidade, alicerçam-se em vários argumentos, de natureza variada.

Assim, como não podia deixar de ser, cumpre começar pelo fator que determinou o ressurgimento desta questão: a entrada em vigor do DL n.º 291/2007 (e conseqüente revogação do DL n.º 522/85), que culminou na alteração na formulação da disposição sob análise. Nestes termos, um dos argumentos utilizados para defender esta tese é precisamente o entendimento de que, tivesse o legislador pretendido que o entendimento perfilhado pelo AUJ n.º 6/2002 subsistisse, das duas uma: ou não alterava a formulação neste caso concreto (como fez, aliás, em relação a outros casos consagrados neste mesmo artigo 27.º), ou qualquer alteração na formulação que fizesse teria sido no sentido de ser manifestamente coincidente com o entendimento perfilhado no AUJ proferido em 2002 (o que não se verificou). A este propósito e neste mesmo sentido, refere MARIA AMÁLIA SANTOS que, tendo o legislador plena consciência da controvérsia que a disposição em causa gerava, assim como da existência do AUJ proferido relativo a esta matéria, “se fosse seu propósito manter essa solução tê-lo-ia dito

⁴⁷ É este o entendimento acolhido em SANTOS, M. A. (2018). *O Direito de Regresso da Seguradora nos Acidentes de Viação*. Julgar Online, p. 25, quando diz que “Consideramos, em conclusão, e pelas razões acabadas de expor, que houve uma efectiva alteração legislativa, com o propósito do legislador do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, de libertar as seguradoras de provarem o nexo de causalidade entre a taxa de álcool no sangue de que sejam portadores os seus segurados e a produção do acidente, bastando-lhes agora provar que foi o seu segurado (ou o condutor da viatura segura) que deu causa ao acidente – qualquer causa que tenha estado na origem do mesmo –, e que ele se encontrava a conduzir com uma taxa de álcool no sangue superior à legal”.

⁴⁸ Todos disponíveis em www.dgsi.pt.

⁴⁹ Concretamente, este acórdão determina o seguinte: “Com o artigo 27.º, n.º 1, alínea c) do DL 291/2007, de 21 de agosto, o direito de regresso basta-se – para além da verificação dos pressupostos da responsabilidade civil subjetiva e do cumprimento da respetiva obrigação de indemnizar – com uma TAS superior à legalmente permitida, deixando de ser relevante a questão de saber se, no caso concreto, influenciou ou não a condução em termos de constituir a causa remota da atuação culposa do condutor que fez eclodir o acidente”.

expressamente, consagrando por via legal essa posição, mantendo a redação do texto legal, mas agora aperfeiçoado, de acordo com a interpretação que lhe foi dada pelo AUJ”⁵⁰.

Maria Amália Santos entende que houve, efetivamente “uma alteração legislativa”⁵¹ que resultou na “caducidade da doutrina do AUJ”⁵². Aliás, vai ainda mais longe e refere que ocorreu uma “inversão drástica do sentido da norma e do AUJ”⁵³.

Na sequência desta linha de argumentação, faz-se referência, também, ao próprio elemento literal. A nova formulação da disposição determina que existe direito de regresso “contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida”. Assim, efetivamente, feita uma interpretação literal desta disposição, parece ser necessário apenas o preenchimento de dois requisitos para que se verifique a existência deste direito de regresso, concretamente: (i) que o condutor tenha dado causa ao acidente e (ii) que se verifique que o condutor detinha uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida. Assim, não parece ter sido feita qualquer referência a uma eventual necessidade de verificação de um nexo de causalidade.

Também FRANÇA PITÃO acompanha esta tese, embora admita que o legislador não foi claro nas suas intenções. Neste sentido refere que “Muito embora o legislador não tenha sido categórico, deixou suficientes indícios de que não era vontade sua que a situação decorrente do AUJ se mantivesse”⁵⁴. Acrescenta, ainda, que “Com efeito, enquanto a antiga expressão tem uma carga subjetiva, quase podendo dizer-se que, verdadeiramente relevante era, independentemente da taxa de álcool no sangue ser maior ou menor, a influência do álcool sobre a atuação do condutor e, daí, sobre a ocorrência do acidente, a nova expressão abandona essa carga subjetiva”⁵⁵ e, portanto, entende que desta forma foi retirada a importância anteriormente dada aos efeitos do álcool sobre a conduta do condutor e sobre o acontecimento do sinistro, sendo apenas necessário a constatação de que o condutor, naquele momento, era portador de uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida. Assim, é do entendimento que o atual regime se preocupou com “o grau objetivo da alcoolemia, independentemente do

⁵⁰ SANTOS, M. A. (2018). *O Direito de Regresso da Seguradora nos Acidentes de Viação*. Julgar Online, p. 14

⁵¹ *Ibidem*, p. 14

⁵² *Ibidem*, p. 14

⁵³ *Ibidem*, p. 14

⁵⁴ PITÃO, J. A. F. (2019). *Seguro Automóvel Obrigatório Anotado e Legislação Complementar*. Quid Juris? – Sociedade Editora, p. 115

⁵⁵ *Ibidem*, p. 115

efeito que o mesmo tenha sobre o condutor visado”⁵⁶, contrariamente ao que se sucedia no âmbito do regime anteriormente em vigor.

Os defensores desta tese argumentam, ainda, que a norma em questão tem um escopo também preventivo e sancionatório (no sentido de pretender dissuadir as pessoas de conduzirem quando detentoras de determinada taxa de alcoolemia e, simultaneamente, castigar aquelas que o fazem), razão pela qual deverá ser acolhida a tese da automaticidade e que este direito de regresso configura uma verdadeira sanção civil.

Por fim, refira-se o argumento de que consideram a prova do nexo de causalidade como uma “prova diabólica” que levaria, em última instância, a uma aplicação manifestamente residual do direito de regresso, na medida em que seria extremamente difícil (e, em alguns casos, impossível) a seguradora conseguir fazer esta prova.

6.4. Da exigência do nexo de causalidade

Por outro lado, há defensores que consideram que, apesar da alteração na formulação desta previsão, não se pretendeu que se deixasse de perfilhar o entendimento consagrado no AUJ proferido no ano de 2002 e que continua a ser de exigir, para a procedência do direito de regresso da seguradora, o ónus da prova pela seguradora do nexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente⁵⁷.

Os defensores desta tese alicerçam-se, também, em argumentos de variada índole.

Assim, argumentam que não é razoável perfilhar uma tese que consagre a automaticidade do direito de regresso⁵⁸. Nesta linha de raciocínio, é referido no AUJ n.º 6/2002 que esta automaticidade poderia levar a que, estando satisfeita a indemnização “o segurado estivesse sujeito a uma sanção civil (pagamento da indemnização), independentemente do grau de culpa, da sua inexistência ou até do acidente ter ocorrido por mero risco”. Para este efeito, atente-se

⁵⁶ Ibidem, p. 115

⁵⁷ Destacamos, neste âmbito, o Acórdão proferido pelo STJ, de 06.07.2011 (processo n.º 129/08.7TBPTL.G1.S1, Relator: João Bernardo), que perfilhou este mesmo entendimento de que ainda se deve verificar o nexo de causalidade. Atentemos em parte do sumário do referido acórdão:

“1. O artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21.8 deve ser interpretado de modo a continuar o entendimento de que o direito de regresso da seguradora, nos casos de condução sob o efeito do álcool, só surge se tiver havido uma relação causal entre a etilização e a produção do evento”.

⁵⁸ CHICHORRO, M. M. R. S. (2010). *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel* (1ª edição). Wolters Kluwer Portugal, p. 212, no âmbito do preceito em causa, considera que o prescindir do nexo de causalidade entre o consumo das substâncias em causa e a origem do acidente é excessivo, admitindo, ainda, que tal poderá configurar um abuso de direito.

que a verificação de um determinado acidente de viação em que o condutor seja detentor de uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, não significa, necessariamente, que tenha sido essa a causa (única, ou sequer concorrente) do acidente.

Ademais, argumenta-se que, sendo a seguradora a invocar o seu direito de regresso, então também deverá ser a seguradora a provar os pressupostos de que o direito invocado depende, no qual entendem que se encontra o nexo de causalidade, nos termos do estipulado no artigo 342.º do CC.

NUNO ALMEIDA DE ARAÚJO SOBREIRA, que perfilha do entendimento de que esta disposição deveria ser interpretada de forma a exigir o ónus da prova do nexo de causalidade, refere, a este respeito, que “Fundamentamos a nossa opinião no facto de o direito de regresso ser um direito “ex novo”, pelo que tem de ser demonstrado nos termos gerais do direito, nos quais se inclui, como requisito, o nexo de causalidade”⁵⁹.

Refutando os argumentos de que terá ocorrido uma efetiva alteração legislativa (com a entrada em vigor do DL n.º 291/2007) e de que uma interpretação literal leva, indubitavelmente, ao entendimento de que já não é necessário a existência do nexo de causalidade, remetemos para as considerações tecidas por BRANDÃO PROENÇA⁶⁰, que considera que o texto atual, semelhantemente ao anterior, é equívoco, considerando que ambas as formulações têm “colorações objetivas e subjetivas”.

Acrescenta, ainda, quanto ao argumento de que tal direito de regresso também tem um escopo preventivo e sancionatório, que essa penalização do condutor “deve ser procurada com outros fundamentos pois não compete aos diplomas do tipo do SORCA invadir competências de outros setores mais apropriados e com vocação preventiva”⁶¹.

Para além do já referido, note-se que a já referida automaticidade poderá levar a um enriquecimento indevido por parte da seguradora.

7. Artigo 27.º, n.º 1, al. d), 2ª parte – “Contra o condutor, (...) quando haja abandonado o sinistrado”

⁵⁹ SOBREIRA, N. A. A. (2014). *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Direito de Regresso da Seguradora e Sub-rogação do FGA*. (Dissertação, Coimbra)

⁶⁰ PROENÇA, J. C. B. (2022). “Direito de Regresso das Seguradoras e Sub-rogação do Fundo de Garantia Automóvel: Pontos de Vista Parcelares”. *Julgar* n.º 46, pp. 110

⁶¹ *Ibidem*, pp. 110

7.1. AUJ n.º 11/2015, de 18 de setembro

Contudo, embora seja manifesto que o caso já analisado, relativamente à taxa de alcoolemia, seja o mais controvertido neste âmbito, a questão da exigência, ou não, do nexo de causalidade não se circunscreve apenas a esse caso. Esta questão também foi levantada no âmbito de um dos outros casos de existência de direito de regresso da seguradora, merecendo, igualmente, que fosse proferido um acórdão de uniformização de jurisprudência, em 2015, face à divergência existente na doutrina e jurisprudência, que adiante melhor se concretizará.

Ora, a grande questão que se colocava e sobre a qual incide o AUJ n.º 11/2015, de 18 de setembro, relacionava-se com a previsão da parte final, da alínea c), do artigo 19.º do DL n.º 522/85, que previa que “Satisfeita a indemnização, a seguradora apenas tem direito de regresso: c) Contra o condutor (...) quando haja abandonado o sinistro”. Concretamente, se tal direito de regresso, nestes casos, abarcava apenas os prejuízos acrescidos e resultantes do abandono, ou se abarcava toda indemnização paga ao lesado com fundamento na responsabilidade civil resultante do acidente. Em conformidade, questiona-se, neste AUJ, o seguinte: “abarcará tal direito as próprias indemnizações pagas por danos que se consumaram irremediavelmente no momento do acidente, em relação aos quais não podia o facto posterior do abandono da vítima ter tido a menor influência causal na respectiva verificação e extensão?”

No âmbito deste AUJ, determinou-se uniformizar a jurisprudência nos seguintes termos: *“O direito de regresso da seguradora contra o condutor que haja abandonado dolosamente o sinistrado, previsto na parte final da alínea c) do art. 19.º do DL 522/85, de 31/12, não está limitado aos danos que tal abandono haja especificamente causado ou agravado, abrangendo toda a indemnização paga ao lesado com fundamento na responsabilidade civil resultante do acidente”*.

Note-se que, embora o referido AUJ tenha sido proferido em 2015, quando se encontrava em vigência o atual regime do SORCA (DL n.º 291/2007, de 21 de agosto), o acidente de viação subjacente ao AUJ em causa ocorreu no dia 6 de abril de 2007, razão pela qual a decisão foi proferida por referência ao DL n.º 522/85, de 31 de dezembro, em virtude de ser este o diploma que se encontrava em vigor à data do acidente de viação.

Contudo, as razões que determinaram o renascimento da discussão no âmbito da previsão do direito de regresso analisada anteriormente, não se verificam neste caso, porquanto o diploma atualmente em vigor optou por consagrar exatamente aquilo que se encontrava consagrado no diploma entretanto revogado. Assim, a alínea d), do n.º 1, do artigo 27.º do DL

n.º 291/2007, de 21 de agosto, dispõe o seguinte: “1 – Satisfeita a indemnização, a empresa de seguros apenas tem direito de regresso: d) Contra o condutor (...) quando haja abandonado o sinistrado” (formulação exatamente idêntica à formulação do artigo 19.º, alínea c), última parte, do DL n.º 522/85). Em conformidade com o exposto, a entrada em vigor do atual regime do SORCA, não colocou em causa a subsistência do entendimento perfilhado pelo AUJ em causa, concretamente, não se colocou a questão de saber se se pretende que o entendimento do AUJ continue ou não a ser perfilhado.

Assim, embora esta questão não esteja em discussão atualmente (no sentido em que os tribunais deverão perfilhar o entendimento consagrado no AUJ em causa), coisa diferente é proceder a uma análise crítica dessa mesma decisão, no sentido de apreciar o entendimento adotado.

Assim, semelhantemente ao que acontecia quanto ao caso da alcoolemia na condução, também esta questão era muito discutida, tanto na doutrina como na jurisprudência, antes de ser proferido este acórdão de uniformização de jurisprudência. Apesar de esta questão já não ser controvertida presentemente (sendo certo que continua a ser questionado se a posição adotada no referido AUJ terá sido a mais acertada), não deixam de ser relevantes os argumentos que foram utilizados para apoiar as diferentes teses.

Assim, as teses defendidas reconduziam-se, essencialmente, às seguintes duas: a primeira, nos termos da qual o direito de regresso apenas abrangeria os danos derivados do abandono do sinistrado ou o agravamento dos danos causados pelo acidente⁶² (nestes termos, o direito de regresso dependeria de um efetivonexo causal entre o facto gerador da ação de regresso e os danos indemnizados pela seguradora); a segunda, de que o direito de regresso abrangeria a totalidade dos danos originados pelo acidente e indemnizados pela seguradora.

7.2. Da não exigência do nexo de causalidade

Por um lado, refiram-se os defensores da tese de que não era exigido o referido nexo causal e, conseqüentemente, que o direito de regresso abrangia a totalidade da indemnização paga ao lesado, não se limitando, assim, aos danos que o abandono do sinistrado tenha

⁶² Neste sentido, e a título meramente exemplificativo, veja-se o seguinte acórdão (disponíveis em www.dgsi.pt): Ac. do STJ, de 01.02.2011, Processo n.º 1587/08.5TBOVR.P1.S1 (Relator: Paulo Sá);

especificamente causado ou agravado. Note-se, ademais, que foi este o entendimento perfilhado pelo AUJ em causa.

Neste sentido, eram vários os argumentos em que se alicerçava esta linha de orientação. Refira-se, em primeiro lugar, o elemento literal. A disposição previa (e prevê (visto que com a entrada em vigor do atual Regime do SORCA, manteve-se a anterior formulação deste fundamento de direito de regresso)) que existe direito de regresso contra o condutor “quando haja abandonado o sinistrado”. Ora, interpretando tal disposição de forma unicamente literal, semelhantemente ao que acontece no caso anteriormente analisado, conclui-se que se afigura necessário, apenas, que se verifique a circunstância do abandono do sinistrado, não sendo de exigir a verificação de qualquer requisito adicional, nomeadamente do nexos causal.

Refere-se, ainda, que o legislador pretendeu prever, para além de uma sanção penal⁶³ para esta conduta, também uma sanção civil (prevista no referido artigo 19.º (agora 27.º)), atribuindo um caráter preventivo e sancionador a esta previsão do direito de regresso.

Identicamente ao anteriormente referido, no âmbito de uma outra previsão no âmbito do direito de regresso, também neste caso é utilizado o argumento da grande dificuldade (por vezes, quase impossibilidade) de se conseguir provar a existência de nexos de causalidade entre o abandono do sinistrado e o agravamento dos danos; e, ainda, a maior dificuldade de conseguir provar, quantitativamente, estes danos. Reporta-se, assim, à dificuldade em determinar se certos danos (e em que magnitude) se deveram especificamente à conduta de abandonar o sinistrado. Referindo-se a esta prova, como uma “prova diabólica”. Propugnam que, se fosse de seguir o entendimento de que é necessário provar o nexos de causalidade, acabaria por se esvaziar o conteúdo da disposição em causa, porquanto seria aplicável a casos residuais.

⁶³ A sanção penal prevista para o caso de abandono do sinistrado reconduz-se ao crime de omissão de auxílio, previsto e punido pelo artigo 200.º do Código Penal, que prevê o seguinte:

“1 - Quem, em caso de grave necessidade, nomeadamente provocada por desastre, acidente, calamidade pública ou situação de perigo comum, que ponha em perigo a vida, a integridade física ou a liberdade de outra pessoa, deixar de lhe prestar o auxílio necessário ao afastamento do perigo, seja por acção pessoal, seja promovendo o socorro, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

2 - Se a situação referida no número anterior tiver sido criada por aquele que omite o auxílio devido, o omitente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias.

3 - A omissão de auxílio não é punível quando se verificar grave risco para a vida ou integridade física do omitente ou quando, por outro motivo relevante, o auxílio lhe não for exigível.”

⁶⁴ Conforme concretizado no Acórdão proferido pelo Tribunal da RE, 18.04.2023, Processo n.º 676/21.5T9STR.E1 (Relator: Maria Clara Figueiredo): “1 - O crime de omissão de auxílio previsto no artigo 200.º do CP é cometido sempre que alguém desrespeita dever de solidariedade social de prestação de auxílio que se revele necessário ao afastamento de um perigo de ofensa da vida, da saúde, da integridade física, ou da liberdade de outrem, numa situação de grave necessidade dessa prestação resultante, nomeadamente, de desastre, acidente, calamidade pública, ou situação de perigo comum”.

De resto, é referida, ainda, a opção do legislador no que concerne à anterior alínea f) do artigo 19.º, nos termos da qual referiu expressamente “excepto se o mesmo provar que o sinistro não foi provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo” (formulação semelhante à que se encontra nas atuais alíneas h) e i) do n.º 1 do artigo 27.º).

AMÉRICO MARCELINO revela-se um claro apoiante desta tese, de que o direito de regresso deverá abranger todos os danos. Neste sentido referiu: “A tónica do preceito perspectiva-se, na óptica da seguradora de forma restritiva (esta apenas tem direito de regresso...), mas uma vez conferido esse direito, ele é incondicionado. Ou seja: abandonou? Há regresso!”⁶⁵. Refere, ainda, que “Poderá dizer-se que o legislador quis ter um papel moralizador, incentivando os condutores a prestarem auxílio aos sinistrados, sob pena de, em qualquer caso, acabarem por ter de ser eles a suportar toda a indemnização”⁶⁶.

7.3. Da exigência do nexo de causalidade

No âmbito do processo subjacente a este AUJ, são elencados vários argumentos que sustentam esta posição, concretamente, argumenta-se que não há qualquer justificação para o direito de regresso abranger todos os danos, concretamente, que abranja aqueles danos que sempre se verificariam, independentemente de qualquer abandono, sendo este irrelevante para o risco assumido. Nesta linha de raciocínio, sustenta-se que, quando o ato do abandono do sinistrado não foi causa determinante de outros danos para além daqueles que resultaram do próprio acidente, não se pode falar num agravamento do risco coberto pela apólice.

Maria Isabel Almeida Araújo⁶⁷ revela-se defensora desta tese. Assim, na análise que efetuou relativamente a este AUJ, concluiu que deveria ser feita uma interpretação restritiva ou corretiva da última parte da alínea c) do DL 522/85, de 31/12 (como vimos, uma interpretação literal do preceito levaria à não exigência de nexo causal).

Neste sentido, entende que perfilhar o entendimento do AUJ “acabará, necessariamente, na assunção que a garantia normal do seguro obrigatório cessa ainda que verificados todos os requisitos e desencadeada a responsabilidade civil relativa ao acidente, que se mantêm, poder ser afastada, por ato subsequente imputável ao segurado, ou seja, apesar de verificados os

⁶⁵ MARCELINO, A. (n.d.). *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil* (7ª edição). Livraria Petrony - Editores, p. 606

⁶⁶ *Ibidem*, p. 610

⁶⁷ ARAÚJO, M. I. A. (2015) “O direito de regresso da seguradora: análise crítica do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 11/2015”, Repositório das Universidades Lusíada

requisitos da responsabilidade civil – em relação ao acidente – que é pressuposto do exercício da garantia decorrente do seguro, pode esta ser afastada por ato autónomo, distinto e posterior àquele que se encontra em análise nos pressupostos da responsabilidade civil e que desencadeia, insistimos, a garantia do seguro”⁶⁸. Também este argumento assume grande relevância, porquanto esta circunstância geradora do direito de regresso diferencia-se das restantes, no sentido em que atribui relevância a um facto claramente autónomo à produção do acidente de viação (o posterior abandono do sinistrado).

8. Artigo 27.º, n.º 1, al. c), 2ª parte – “Contra o condutor, quando (...) acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos”

8.1. AUJ n.º 10/2024, de 15 de julho

Por fim, no que diz respeito a acórdãos uniformizadores de jurisprudência referentes ao tema objeto do nosso estudo, refira-se o AUJ n.º 10/2024, de 15 de julho, proferido muito recentemente.

Assim para o que releva para a matéria sob análise, a questão a decidir é a de determinar quais são os pressupostos para o exercício do direito de regresso da seguradora fundado no consumo de substâncias psicotrópicas.

Nos termos do AUJ em causa, determinou-se uniformizar a jurisprudência nos seguintes termos: *“Nos termos do artigo 27.º, n.º 1, alínea c), do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto, para que seja reconhecido o direito de regresso à seguradora que satisfizes a indemnização ao lesado, terá a mesma de alegar e provar que o condutor conduzia sob influência de substâncias psicotrópicas, diminuindo a aptidão física e mental do condutor para exercer a atividade da condução em condições de segurança, devendo tal “estado de influência” ser demonstrado através de exame médico e/ou pericial”*.

Criticamos, desde já, a consagração de uma previsão bastante vaga na 2ª parte, da alínea c), do n.º 1, do artigo 27.º. O legislador podia ter optado por indicar algum elemento de medição ou de referência para efeitos deste “acusar” do consumo, como fez, aliás, nessa mesma alínea ao consagrar a referência da “taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida”. Embora,

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 160 e 161

ressalve-se, esta consagração não impede que haja grande controvérsia na aplicação desta disposição.

9. Artigo 27.º, n.º 1, al. d), 1ª parte – “Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado”

Por fim, reportamo-nos a uma última situação⁶⁹ consagrada no artigo 27.º do DL n.º 291/2007, que determina a existência de direito de regresso da empresa de seguros. Esta situação, contrariamente ao que acontece às já abordadas, não foi objeto de um AUJ (sendo certo que, conforme já tivemos oportunidade de verificar, é duvidoso se subsiste a aplicação do AUJ proferido relativo à alcoolemia). Assim, referimo-nos à primeira parte da alínea d) do n.º do referido artigo, que determina que existe direito de regresso “Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado”.

Ora, não é difícil de antecipar, face ao que temos vindo a analisar, qual a questão que surge, também, no âmbito desta previsão, concretamente: se o exercício do direito de regresso contra o condutor que deu causa ao acidente, nos casos em que este não esteja legalmente habilitado para conduzir, depende ou não de um nexo de causalidade entre a falta de habilitação legal e o acidente.

Contudo, para além desta questão, surge uma outra, que consiste no seguinte: se se deverá proceder a uma diferenciação entre, por um lado, a falta de habilitação por nunca ter sido titular de uma carta de condução e, por outro lado, aquele que já foi titular de uma carta de condução válida, mas já não é (em virtude de, por exemplo, ter deixado a carta de condução caducar).

9.1. Da não exigência do nexo de causalidade

Os defensores desta tese apresentam argumentos semelhantes àqueles que se verificam no âmbito das outras circunstâncias geradoras do direito de regresso por parte das seguradoras, pelo que não se justifica tecer grandes considerações neste sentido.

Assim, sinteticamente, refira-se o elemento literal, nos termos do qual se tende a concluir que não se exige o nexo causal.

⁶⁹ Ressalva-se o facto de existirem outras, conforme já referido, mas estas não são objeto do nosso estudo.

Neste mesmo sentido, veja-se o Acórdão proferido pelo Tribunal da RP, de 07.06.2021⁷⁰, que determina o seguinte: “II - E não exigindo a referida al. d), para o exercício do direito de regresso da Seguradora contra o segurado, condutor que deu causa ao acidente, em caso de falta de habilitação legal para conduzir, como requisito, a verificação denexo de causalidade entre a falta de habilitação legal e o acidente - **tão só a imputação subjetiva do acidente ao condutor que levou a que seguradora tivesse de ressarcir o lesado e a falta de habilitação legal daquele para conduzir** -, não impende sobre a Autora ónus de alegação de tal nexo, pois que, não sendo requisito imposto, de facto constitutivo daquele direito se não trata” (negrito e sublinhado nossos).

Ademais, refira-se o Acórdão do STJ, de 03.10.2019⁷¹, que perfilha este mesmo entendimento e determina que “Nos termos do art. 27º, nº 1, al. d), do DL nº 291/07, de 21-8, o exercício do direito de regresso contra o condutor que deu causa ao acidente, em caso de falta de habilitação legal para conduzir, não depende da prova de um nexo de causalidade entre a falta de habilitação legal e o acidente”.

Ainda a este propósito, refira-se o Acórdão proferido pelo STJ, de 28.04.2016⁷², que merece especial atenção na medida em que, ainda que perfilhe o entendimento de que o exercício deste direito de regresso não depende da prova do nexo de causalidade, admite uma flexibilização deste entendimento. Nestes termos, vem afirmar que o entendimento da não exigibilidade do nexo de causalidade “não significa necessariamente que o preceito em análise apenas consinta uma interpretação mecanicista que leve a desconsiderar quaisquer outras circunstâncias que tenham rodeado o acidente” e que, conseqüentemente, em determinadas circunstâncias pode fazer sentido um esforço que determine um resultado diferente daquele consagrado no acórdão em causa. Apela, assim, e quando se revele necessário, aos princípios da adequação e da proporcionalidade, concluindo que, com esta flexibilização, “procura-se evitar os excessos potenciados por uma postura lógico-formal de pendor positivista”.

Efetivamente, verifica-se que a grande maioria da jurisprudência perfilha este entendimento, de que não é preciso demonstrar este nexo de causalidade.

FRANÇA PITÃO refere, ainda, a este propósito, e prosseguindo esta linha de raciocínio, que o preceito em causa não deverá ser interpretado com alcance restritivo, na medida em que se deve considerar que o legislador se soube expressar adequadamente (sendo certo que este

⁷⁰ processo n.º 876/20.5T8VLG.P1, Relator: Eugénia Cunha

⁷¹ processo n.º 2968/16.6T8PNF.P1.S1, Relator: Abrantes Geraldês

⁷² processo n.º 1885/13.6T8BFLG.P1.S1, Relator: Abrantes Geraldês

argumento não é, de todo, infalível, havendo várias situações em que deve ser feita uma interpretação restritiva ou extensiva de normas). Acrescenta, neste sentido que “se fosse essa a sua intenção, algum elemento no sentido de apenas punir esses condutores quando a inabilitação legal tivesse sido causa do dano. E não se vislumbra no texto da lei essa *mens legislatoris*. De facto, (...) na citada alínea d) limitou-se a prever factos, comportamentos passivos e criminalmente censurados noutras disposições legais, sem procurar saber se esses comportamentos foram causais do acidente ou fator de agravamento dos danos”⁷³. Por fim determina que, atenta a teologia do preceito, a finalidade do seguro obrigatório e a reprovação ético-social do comportamento adotado pelo lesante, a seguradora apenas terá que demonstrar que procedeu ao pagamento da indemnização devida e o condutor segurado se inclui na hipótese em causa.

9.2. Da exigência do nexo de causalidade

Também quanto à exigência do nexo de causalidade, remetemos para os argumentos referidos no âmbito dos casos já abordados.

Verifica-se que a jurisprudência que perfilha este entendimento não é abundante, mas, ainda assim, encontram-se alguns acórdãos que perfilham este entendimento. Assim, a título meramente exemplificativo, refira-se o Acórdão proferido pelo Tribunal da Relação de Lisboa, de 07.02.2012⁷⁴ que determinou o seguinte: “O direito de regresso da seguradora, previsto na alínea c) do artigo 19º do Decreto-Lei nº522/85, de 31 de Dezembro, contra o condutor não legalmente habilitado para o exercício da condução, só existe se o demandado não provar que tal falta de habilitação não teve qualquer contribuição causal na ocorrência do sinistro”.

Ainda neste sentido, embora se reporte a um acórdão de 2003, refira-se o Acórdão proferido pelo STJ, de 28.01.2003⁷⁵, que entendeu que o facto de condutor estar a conduzir sem estar legalmente habilitado para tal não chega só por si, para se verificar a existência de direito de regresso em benefício da seguradora, sendo ainda necessário provar a existência do

⁷³ PITÃO, J. A. F. (2019). *Seguro Automóvel Obrigatório Anotado e Legislação Complementar*. Quid Juris? – Sociedade Editora, p. 114

⁷⁴ processo n.º 570/05.7TBPN.L1-7, Relator: Gouveia Barros

⁷⁵ processo n.º 02A4352, Relator: Garcia Marques

nexo de causalidade entre a condução sem habilitação e a verificação do acidente e dos respetivos danos⁷⁶.

9.3. Da diferenciação entre quem nunca esteve legalmente habilitado e quem deixou de estar

Questão interessante e que também assume relevância quanto a este tema é o de determinar se se pretendeu que o direito de regresso patente nesta disposição abrangesse apenas os casos em que o condutor nunca tenha sido habilitado com carta de condução (e, conseqüentemente e naturalmente, não estará munido com os conhecimentos e com a aptidão necessários para manusear, corretamente, um veículo), ou se também se pretendeu abranger os casos em que o condutor já tendo sido portador de carta de condução válida, deixou de o ser em virtude, por exemplo, de não ter procedido à sua renovação (circunstância consideravelmente diferente da enunciada anteriormente, no nosso entender, porquanto neste cenário, em princípio, já não se verificarão as limitações nas aptidões do caso anterior).

Neste âmbito, fazemos referência ao já referido Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 07.06.2021, que consagra o entendimento de que não deverá ser feita qualquer diferenciação: “I - O conceito de condução sem habilitação legal, para efeitos do exercício do direito de regresso da seguradora, (...) abrange, para além das situações de inexistência originária de título de condução e de cancelamento do mesmo (...), os casos em que aquele haja caducado (...), faltando habilitação legal para conduzir a todo o condutor que não seja detentor de carta de condução válida”.

Também FRANÇA PITÃO partilha deste entendimento, na medida em que, não deixando de reconhecer que possa parecer haver diferença nestas duas situações, perfilha o entendimento de que deverão ter o mesmo tratamento, referindo, ainda, que “De facto, a validade do título é uma presunção legal de habilitação prática para conduzir. Ora, caducado o título, cai a presunção e, como tal, tudo se passa como se o condutor não tivesse habilitado”⁷⁷.

No entanto, verifica-se que também esta é uma questão alvo de controvérsia.

⁷⁶ Assim, determina o seguinte: “Ou seja: recai sobre a seguradora o ónus de provar que o acidente teve como causa adequada a falta de habilitação do condutor, ou, pelo menos, que tal carência de habilitação foi uma das causas do acidente”.

⁷⁷ PITÃO, J. A. F. (2019). *Seguro Automóvel Obrigatório Anotado e Legislação Complementar*. Quid Juris? – Sociedade Editora, pp. 110 e 111

A este propósito, mostra-se relevante o Acórdão proferido pelo STJ, datado de 30.10.2014⁷⁸, que determina que deverá ser feita uma distinção entre os casos de ausência originária de habilitação e os casos de caducidade do título habilitador por parte do prazo de validade, sendo que nos primeiros se presume *ad unum* a inexperiência do condutor e nos segundos se presume *ad acutelam* que o decorrer da idade pode implicar uma diminuição na capacidade de conduzir. Este acórdão vai mais longe e determina que “Nos casos de caducidade do título habilitador da condução por decurso do respetivo prazo, impende sobre a seguradora o ónus de alegar e demonstrar onexo de causalidade adequada entre esse facto e o acidente, sob pena de se alcançarem resultados intoleráveis”.

Ainda neste âmbito, refira-se o entendimento de MARIA MANUELA R. S. CHICHORRO, nos termos do qual a interpretação dada a este fundamento de direito de regresso, de que a inexperiência de quem não está habilitado para conduzir é bastante para fundamentar este direito do segurador, “só constitui verdadeiro fundamento quando o condutor não possui habilitação para conduzir e já não para os casos em que esta existe mas já não está ou não é válida”⁷⁹.

10. Do nexo de causalidade

Resulta de tudo o exposto que o denominador comum, alvo de debate em todas as situações abordadas consiste na determinação da (in)exigibilidade do nexo de causalidade entre as circunstâncias previstas como fundamentadoras do direito de regresso (como seja a taxa de alcoolemia ou o abandono do sinistrado) e o acidente (e os danos causados em consequência deste).

Deve o direito de regresso existir, independentemente da existência de um nexo de causalidade (vigorando, assim, a tese da automaticidade)? Ou, pelo contrário, terá este nexo de existir (ser alegado e demonstrado) para que se verifiquem os pressupostos necessários para a existência deste direito de regresso?

Apesar de, conforme já analisado, não se verificarem dúvidas, hoje em dia, da interpretação que deve ser acolhida pelos tribunais relativamente a algumas das disposições

⁷⁸ processo n.º 498/06.3TBGDM.P1.S1, Relator: Orlando Afonso

⁷⁹ CHICHORRO, M. M. R. S. (2010). *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel* (1ª edição). Wolters Kluwer Portugal, pp. 212 e 213

abordadas, na medida em que já foram proferidos AUJs em relação a estas, continua a subsistir este mesmo debate em relação a algumas outras disposições sobre as quais não foi proferido qualquer AUJ. Para além de que, questiona-se se o(s) entendimento(s) perfilhado(s) foram os acertados, verificando-se a existência de vários defensores de cada uma das teses.

Assim, são invocados argumentos relativos ao elemento literal, ao elemento teleológico, à finalidade do seguro obrigatório, à visão deste direito de regresso como a consagração de uma sanção civil, entre muitos outros, que servem para alicerçar cada uma das posições adotadas, conforme já tivemos oportunidade de analisar.

11. Conclusão

O problema sob análise centra-se na necessidade ou não da demonstração da existência de nexos de causalidade entre o facto gerador do direito de regresso da seguradora e o acidente (e danos reclamados). Por outras palavras, se é exigido este nexo de causalidade, ou se basta a mera prova da conduta prevista nas disposições que consagram a existência do direito de regresso das seguradoras, consagrando, neste caso, uma interpretação no sentido da automaticidade do direito de regresso.

De tudo o exposto, resulta inegável a importância do tema sobre o qual a presente dissertação se debruça e a multiplicidade de questões que suscita. É possível concluir, ainda, que muitas delas se reconduzam a uma questão comum: a (in)exigibilidade do nexo de causalidade.

Em primeiro lugar e em jeito de crítica, cumpre fazer alusão à falta de clareza por parte do legislador, que podia e devia, tendo plena consciência e conhecimento destas divergências na doutrina e na jurisprudência, ter sido particularmente claro na formulação das disposições em causa. Aliás, tal oportunidade foi concedida, no ano de 2007, altura em que entrou em vigor o atual regime do SORCA (DL n.º 291/2007). Assim, parece-nos que teria sido adequado e teria permitido uma maior segurança jurídica e igualdade nas decisões proferidas, se o legislador tivesse sido mais claro na formulação.

Somos também do entendimento de que as situações previstas como fundamentadoras do direito de regresso, previstas no artigo 27.º, não deverão ser analisadas como se de uma unidade só se tratassem, podendo justificar-se o tratamento diferenciado entre elas. Contudo, note-se que, apesar desta abertura no sentido de poderem ser tratadas de maneira diferente, a argumentação apresentada, quer no sentido de se exigir o nexo de causalidade, quer no sentido de não se exigir o nexo de causalidade, revela-se muito semelhante na maior parte dos casos.

Em face dos argumentos que foram sendo identificados ao longo da presente dissertação, temos alguma reticência em aderir, sem mais, às teses de automaticidade do direito de regresso, pelo que não aderimos a estas. Consideramos, assim, que a tese acolhida no âmbito do abandono do sinistrado não terá sido a mais adequada e, igualmente, que a tese da automaticidade não deverá valer, sem mais, no que diz respeito à falta de habilitação legal (não sendo irrelevante, nesta medida a circunstância de nunca ter tido carta de condução ou ter deixado que esta caducasse).

No entanto concedemos que, efetivamente, o elemento interpretativo, o elemento literal, é um argumento forte para sustentar a tese de que não é de exigir o nexo de causalidade (da automaticidade do direito de regresso). Neste sentido, parece-nos que, atualmente, o legislador pretendeu que a circunstância fundamentadora do direito de regresso ligado à taxa de alcoolemia não dependa da prova de nexo de causalidade, embora admitimos que tal não é claro.

Desta forma, concluímos que o direito de regresso das seguradoras no âmbito de acidentes de viação e, concretamente, esta questão da (in)exigibilidade do nexo de causalidade ainda vai ocupar os nossos tribunais, na medida em que ainda existe uma divergência considerável na doutrina e na jurisprudência, concluindo, no entanto, que não deverá ser aceite, sem mais, a automaticidade do direito de regresso da seguradora no âmbito do artigo 27.º do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto.

12. Referências bibliográficas

Doutrina:

ARAÚJO, M. I. A. (2015) “*O direito de regresso da seguradora: análise crítica do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 11/2015*”, Repositório das Universidades Lusíada

CAMPOS, D. J. P. L. (1971). *Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica*. Almedina.

CHICHORRO, M. M. R. S. (2010). *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel* (1ª edição). Wolters Kluwer Portugal.

CORDEIRO, A. M. (2013). *Direito dos Seguros* (2ª edição). Edições Almedina.

COSTA, M. J. A. (2009). *Direito das Obrigações* (12ª edição). Edições Almedina.

LIMA, P. e VARELA A. (1987). *Código Civil Anotado*, Vol. I (4.ª edição). Coimbra Editora

MARCELINO, A. (n.d.). *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil* (7ª edição). Livraria Petrony - Editores.

MONTEIRO, J. F. S. (1983). *Estudos Sobre a Responsabilidade Civil*. Coimbra Editora.

PINTO, C. A. M. (2012). *Teoria Geral do Direito Civil* (4ª edição). Coimbra Editora.

PITÃO, J. A. F. (2019). *Seguro Automóvel Obrigatório Anotado e Legislação Complementar*. Quid Juris? – Sociedade Editora.

PROENÇA, J. B. - *Natureza e prazo de prescrição do "direito de regresso" no diploma do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel* - Ac. do STJ de 18.10.2012, Proc. 56/10. Cadernos de Direito Privado. ISSN 1645-7242. Nº 41 (2013), p. 29-44

PROENÇA, J. C. B. (2022). “*Direito de Regresso das Seguradoras e Sub-rogação do Fundo de Garantia Automóvel: Pontos de Vista Parcelares*”. Julgar n.º 46.

REGO, M. L. (2010). *Contrato de Seguro e Terceiros: Estudo de Direito civil* (1ª edição). Wolters Kluwer Portugal.

SANTOS, M. A. (2018). *O Direito de Regresso da Seguradora nos Acidentes de Viação*. Julgar Online

SILVA, R. G. F. (2007). *Do Contrato de Seguro de Responsabilidade Civil Geral: Seu Enquadramento e Aspectos Jurídicos Essenciais*. Coimbra Editora.

SOBREIRA, N. A. A. (2014). *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Direito de Regresso da Seguradora e Sub-rogação do FGA*. (Dissertação, Coimbra)

VASQUES, J. (1999). *Contrato de Seguro*. Coimbra Editora.

Jurisprudência:

- AUJ n.º 6/2002, de 18 de julho;
- AUJ n.º 11/2015, de 18 de setembro;
- AUJ n.º 10/2024, de 15 de julho;
- Ac. do Supremo Tribunal de Justiça, de 04.04.1995;
- Ac. do Supremo Tribunal de Justiça, de 01.02.2011;
- Ac. do Supremo Tribunal de Justiça, de 06.07.2011;
- Ac. do Supremo Tribunal de Justiça, de 30.10.2014;
- Ac. do Supremo Tribunal de Justiça, de 28.04.2016;
- Ac. do Supremo Tribunal de Justiça, de 03.10.2019;
- Ac. do Tribunal da Relação de Coimbra, de 08.05.2012;
- Ac. do Tribunal da Relação de Coimbra, de 18.02.2014;
- Ac. do Tribunal da Relação de Évora, de 18.04.2023;
- Ac. do Tribunal da Relação de Lisboa, de 07.02.2012;
- Ac. do Tribunal da Relação de Lisboa, de 04.02.2016;
- Ac. do Tribunal da Relação do Porto, de 07.06.2021.