



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

# **Acidentes de viação e direito de regresso das seguradoras**

**A condução sob a influência de álcool (art.27º, n.º1,  
al. c) do DL n.º291/2007)**

Rita Barros de Sousa Marques

Mestrado em Direito

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2025



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

# **Acidentes de viação e direito de regresso das seguradoras**

**A condução sob a influência de álcool (art.27º, n.º1,  
al. c) do DL n.º291/2007)**

Rita Barros de Sousa Marques

Orientador: Ana Isabel da Costa Afonso

Mestrado em Direito

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2025

## **Agradecimentos**

Quero começar por agradecer à minha orientada, Exma. Dra. Ana Afonso, pela disponibilidade, paciência e pela oportunidade de me proporcionar conhecimentos e certezas.

Aos meus colegas e amigos pelo companheirismo e essencialmente por partilharmos as preocupações e conquistas.

Aos meus pais, por me mostrarem que nem o céu é o limite. Por serem os melhores e me fazerem acreditar que o amor cura, tranquiliza e ameniza as inseguranças.

À minha avó, por me permitir viver em liberdade segura, fazendo-me sentir que posso voar para bem longe e voltar sempre com a certeza que os seus braços estão abertos para me receber.

À minha irmã, por ser um raio de sol na minha vida e me inspirar a ser cada dia melhor.

Ao meu namorado, pela paciência e por viver as minhas ansiedades e festejar os meus êxitos com a mesma intensidade que eu.

Ao destino, por me permitir ter saúde e ter a oportunidade de viver.

## **Resumo**

A presente dissertação tem como objetivo estudar o regime geral do direito de regresso da seguradora no caso de acidentes de viação em que o condutor apresenta uma taxa de álcool no sangue superior à legalmente admitida, com foco específico na exigência de prova e alegação do nexo de causalidade entre danos decorrentes do acidente e a taxa de álcool no sangue. Esta questão foi objeto de um acórdão uniformizador no domínio do antigo diploma que regulava o regime do seguro obrigatório de responsabilidade civil (DL n.º522/85). No entanto, com a entrada em vigor do diploma atual (DL n.º291/2007) a interpretação e aplicabilidade do AUJ n.º6/2002 levanta a seguinte questão: é exigível ou não a prova do nexo de causalidade nos atuais pressupostos do art. 27º,n.º1, c) do DL n.º291/2007?

Para uma compreensão mais fundamentada procedemos à análise da evolução do seguro obrigatório de responsabilidade civil, no direito europeu e nacional, comparação das diferenças dos dois diplomas supramencionados e estudo dos AUJ, n.º6/2002 e AUJ n.º10/2024.

Constatou-se que não é exigível, à seguradora, alegar e provar o nexo de causalidade entre o acidente e a condução sob efeito de álcool, nos termos da redação do art. 27º, n.º1, c) do DL n.º291/2007, contrariamente ao que acontece no consumo estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos.

Palavras-chave: acidentes de viação; SORCA; TAS; nexo de causalidade; direito de regresso; responsabilidade civil, contrato de seguro.

## **Abstract**

The aim of this dissertation is to study the general regime of the insurer's right of recourse in the case of traffic accidents in which the driver have a blood alcohol level higher than legally permitted, with a specific focus on the requirement to prove and allege the causal link between the damage resulting from the accident and the blood alcohol level. This issue was the subject of a uniform ruling in the area of the former law governing the compulsory civil liability insurance scheme Decree-Law n.º 522/85). However, with the entry into force of the current law (Decree-Law n.º 291/2007), the interpretation and applicability of uniform case law decision (AUJ) n.º 6/2002 raises the following question: is proof of the causal link required or not under the current assumptions of art. 27, n.º1, c) of Decree- Law (DL) n.º 291/2007?

For a better understanding, we analyzed the evolution of compulsory civil liability insurance in European and national law, compared the differences between the two pieces of legislation mentioned above and studied uniform case law decision (AUJ) n.º 6/2002 and n.º10/2024.

It was found that the insurer is not required to allege and prove the causal link between the accident and drink-driving, in accordance with the wording of art. 27, n.º1, c) of Decree-Law (DL) n.º 291/2007, unlike what happens in the case of the consumption of narcotics or other drugs or toxic products.

Keywords: traffic accidents; SORCA; TAS; causal link; right of recourse; civil liability, insurance contract.

## Índice

Introdução – sinistralidade e responsabilidade civil.....	10
O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (SORCA) – evolução no Direito Civil.....	12
O direito europeu.....	15
O Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.....	17
O direito de regresso.....	19
Análise dos pressupostos do art. 27º, n.º1, al.c) do DL n.º291/2007.....	22
O nexó causal na condução sob a influência do álcool? O AUJ n.º6/2002.....	25
A questão do enriquecimento do segurado.....	31
Análise do acórdão n.º10/2024, de 15 de julho.....	34
Conclusão.....	38
Referências Bibliográficas.....	42
Jurisprudência Citada.....	45

## Lista de Siglas e Abreviaturas

AA. VV. – Autores Vários

Ac. – Acórdão

al. – Alínea

art. – Artigo

AUJ – Acórdão Uniformizador de Jurisprudência

BFD – Boletim da Faculdade de Direito

BMJ – Boletim do Ministério da Justiça

CC - Código Civil

CE – Código da Estrada

Cfr. – Conforme

CP – Código Penal

DL – Decreto – Lei

ed. – Edição

FGA – Fundo de Garantia Automóvel

g/l – gramas por litro

LCS – Lei do Contrato de Seguro

n.º/ N.ºs - Número/Números

op. cit. – “*opus citatum*” (obra citada)

p./ pp. - Página/Páginas

RLJ – Revista de Legislação e Jurisprudência

sec. – Século

SORCA - Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel

ss. – Seguintes

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TAS – Taxa de Álcool no Sangue

TRC – Tribunal da Relação de Coimbra

TRL – Tribunal da Relação de Lisboa

TRP – Tribunal da Relação do Porto

UE – União Europeia

Vol. – Volume

## Introdução – sinistralidade e responsabilidade civil

O veículo automóvel desempenha um papel fundamental no quotidiano, sendo um meio de transporte imprescindível, tanto no âmbito profissional como pessoal<sup>1</sup>. A acessibilidade resultou da utilização excessiva de veículos impulsionando a expansão das infraestruturas rodoviárias, principalmente, nas áreas com maiores aglomerados populacionais.<sup>2</sup> Por um lado, o crescimento da utilização dos veículos automóveis trouxe benefícios consideráveis. No entanto, a massificação do uso de veículos automóveis também gerou desafios preocupantes. O aumento do tráfego rodoviário potencializou o aumento de acidentes de viação<sup>3</sup> que manifesta impactos devastadores na sociedade. A dor emocional da família que perde o parente resultante de acidente rodoviário, os gravemente feridos que necessitam de tratamentos de reabilitação, exaustivos e dispendiosos, a penosa reintegração na sociedade e no mundo do trabalho<sup>4</sup>.

Perante a elevada sinistralidade e os custos que decorrem dos acidentes, surgiu a necessidade da existência de medidas rigorosas de prevenção e segurança rodoviária, bem como de um enquadramento jurídico adequado que regulamente a responsabilidade dos condutores e garanta a proteção dos lesados. O Direito é chamado a intervir, *a priori*, estabelecendo as respetivas regras. Neste sentido, o

---

<sup>1</sup> Desde a pré- história, o Homem fazia-se transportar em animais amestrados. Ao longo dos tempos, esse fenómeno foi-se incrementando. Posteriormente, a industrialização ao longo do séc. XIX e a invenção, do motor de combustão interna, permitiu o desenvolvimento do transporte automóvel individual. Mais tarde, ao longo do séc. XX, devido a Henry Ford, deu-se o processo de democratização automóvel. Permitiu qualquer pessoa dotar-se de um automóvel, para uso individual ou familiar. Deste modo, alterou-se hábitos e culturas dos povos promovendo a mobilidade e impulsionando o desenvolvimento económico. Graças ao automóvel, qualquer pessoa pode, em poucas horas e com comodidade, diminuir distâncias que, anteriormente, levariam muitos dias a percorrer. Cfr. Menezes Cordeiro (2017). *Direito dos Seguros*, 2º ed. (Revista e Atualizada), Edições Almedina, pp. 856-857.

<sup>2</sup> Cfr. Manuel Gonçalves (2022). *A investigação dos Acidentes de Viação*, Julgar, n.º46, Almedina, Lisboa, p. 1.

<sup>3</sup> Acidentes de viação é a expressão utilizada para designar a ocorrência de danos com intervenção de veículos, em regra, motorizados.

<sup>4</sup> Multiplicam-se os acidentes, com danos pessoais e patrimoniais. Estima-se que, no mundo, morrem 1,2 milhões de pessoas, por ano, em acidentes de viação e que entre 20 a 50 milhões ficam gravemente feridas ou inválidas. Cfr. António Menezes Cordeiro, *Direito dos Seguros (...)*, op. cit., p. 857. Mais, de acordo com o relatório de Sinistralidade 24h e fiscalização rodoviária de julho de 2024, da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ASNR), de janeiro a julho de 2024 foram registados 21.486 acidentes com vítimas, 272 vítimas mortais, 1.543 feridos graves e 24.974 feridos leves no Continente e nas Regiões Autónomas. Cfr. Relatório Julho 2024 Sinistralidade 24 horas Fiscalização Rodoviária.

regime da responsabilidade civil assume um papel determinante, estabelecendo os deveres de indemnização por danos causados a terceiros. No ordenamento jurídico português, a par da responsabilidade civil subjetiva baseada na culpa, contempla-se a responsabilidade objetiva, pertinente no domínio da circulação rodoviária<sup>5</sup>. Na responsabilidade civil objetiva ou pelo risco<sup>6</sup> há obrigação de indemnizar independentemente de culpa.<sup>7</sup>

Com o processo de industrialização e massificação do uso de veículos automóveis<sup>8</sup>, os contratos de seguro de responsabilidade civil automóvel revelaram-se indispensáveis para garantir a reparação dos danos resultantes da sinistralidade rodoviária, fixando-se a obrigatoriedade, na lei portuguesa, que todos os veículos possuam um seguro de responsabilidade civil automóvel para proteção de terceiros lesados contra danos causados resultantes do acidente.<sup>9</sup>

Esta dissertação assinala-se como um estudo ao regime jurídico do SORCA, com enfoque numa das suas especificidades: o direito de regresso e os seus pressupostos. O instituto do direito de regresso da seguradora reveste especial importância, visando garantir o equilíbrio entre a proteção das vítimas do acidente de viação e a responsabilização dos condutores em determinadas circunstâncias. Mas,

---

<sup>5</sup> Cfr. Albuquerque Matos (2002). *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: alguns aspetos do seu Regime Jurídico*, Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, pp. 329-364.

<sup>6</sup> A socialização do risco surge entre nós com o aparecimento dos seguros de responsabilidade, os quais vêm comprometer, de certa forma, o primado da ideia de culpa, pois quem responde perante o lesado não é já, diretamente, o autor da lesão, mas a companhia seguradora. Cfr. Maria Amélia Santos (2018). *O direito de regresso da seguradora nos acidentes de viação*, Revista Julgar Online, novembro, Guimarães p.3.

<sup>7</sup> Neste domínio, não podemos esquecer da existência de dois requisitos: direção efetiva do veículo e a sua utilização no próprio interesse (art. 503º, nº1 CC). Cfr. Antunes Varela (2020). *Das Obrigações em Geral* Vol. I, 10º ed. Edições Almedina, Coimbra p. 656. Tudo o que tenha a ver com a circulação é risco próprio do veículo. Deste modo, o seguro automóvel baseia-se no princípio do risco, a obrigação de indemnizar terceiros resulta do simples facto de o veículo seguro ser a causa do acidente, independentemente da culpa subjetiva do condutor. Obedece a uma probabilidade objetiva da ocorrência de danos ligados à utilização normal do veículo mas, não se destina a cobrir situações de agravamento do risco, de modo voluntário pelo condutor; cfr. ac. STJ, de 09/09/2014.

<sup>8</sup> Com a evolução industrial e, posteriormente, a evolução tecnológica exigiu-se profundas transformações na sociedade, tornando determinadas atividades mais perigosas e exigindo mudanças na forma como a responsabilidade civil era aplicada. Com o aumento do uso de máquinas, por exemplo, no domínio laboral e veículo motorizadas, tornou-se inviável depender exclusivamente do princípio da culpa para reparar os danos nos setores onde os riscos são inerentes. Assim, foi necessário adotar a responsabilidade pelo risco. Sacrificou-se o princípio da responsabilidade civil fundada na culpa a favor de formas de responsabilidade civil que têm a louvável-las meras necessidades sociais de segurança. Cfr. Ribeiro de Faria & Miguel Pestana de Vaconcelos (2001). *Direito das Obrigações*, (Vol. II.) Almedina, Coimbra, p. 2.

<sup>9</sup> Cfr. Vaz Serra, (1959). *Fundamento da Responsabilidade Civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*, in BMJ, n.º 90, Lisboa.

por outro lado, o direito de regresso, passou, na prática, a ser problemático, levando a jurisprudência a entrar em agudas contradições na interpretação da letra da lei, daí a escolha, nesta investigação, de uma análise ao passado do direito de regresso e análise de jurisprudência relevante, de forma a organizar uma opinião vinculada sobre a evolução da legislação existente.

## **O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (SORCA) – evolução no Direito Civil**

A LCS vigente, no seu art.1º<sup>10</sup>, não define contrato de seguro, limita-se a identificar as características do contrato e esclarecer as obrigações que decorrem para as partes. A obrigação principal da seguradora não é a de assumir o risco de outrem, mas realizar a prestação resultante de um sinistro associado a tal risco.<sup>11</sup> Portanto, a obrigação contraída pelo segurado é certa, enquanto, a obrigação principal assumida pela seguradora é incerta e futura.<sup>12</sup>

O contrato de seguro pode ser contra danos ou de pessoas, subdividindo-se em seguro de coisas ou seguro de responsabilidade civil. Interessa-nos, fundamentalmente, o seguro de responsabilidade civil, em que o titular do direito à indemnização trata-se de um terceiro-lesado e não o segurado. Problema que tem sido discutido na doutrina, é o de saber qual a natureza deste tipo de seguro. Como pode o contrato de seguro, durante a vida dos contraentes, ser a favor de terceiro, se o terceiro beneficiário pode não existir? O seguro só hipoteticamente cobrirá danos resultantes de um sinistro.<sup>13</sup> No contrato a favor de terceiro, tanto o beneficiário como o direito de crédito resulta da vontade dos contraentes, no momento da contratação, enquanto no contrato de seguro automóvel o direito do terceiro decorre do preenchimento dos

---

<sup>10</sup> “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.”

<sup>11</sup> Cfr. Anotação Pedro Romano Martinez (2023). *Lei do Contrato de Seguro*: Anotada, 4ª ed., Edições Almedina, Coimbra. 40.

<sup>12</sup> O contrato de seguro é o negócio jurídico pelo qual uma das partes (a seguradora) se obriga a cobrir o risco que certo facto futuro e incerto (sinistro) constitui para a outra parte (segurado), mediante a prestação certa e periódica (prémio) que esta se compromete a efetuar. Cfr. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)* op. cit., p. 707.

<sup>13</sup> Cfr. Moitinho de Almeida (2009). *O contrato de seguro*, Estudos, Coimbra Editora, Coimbra, pp. 291 e ss.

pressupostos legais da responsabilidade civil extracontratual.<sup>14</sup> São elementos essenciais do contrato de seguro: o risco, a seguradora e a prestação do segurado.<sup>15</sup>

Nenhum veículo pode circular nas vias públicas sem a devida apólice de seguro. Este seguro obrigatório auxilia em qualquer acidente ocorrido com a viatura previamente garantida por seguradora idónea. Portanto, em caso de sinistro, a seguradora assume a obrigação de indemnizar os danos causados, com respeito pelos limites fixados na lei. É esta obrigação de indemnizar, capaz de cair sobre o detentor do veículo automóvel<sup>16</sup>, que o direito moderno das nações civilizadas procura garantir a terceiros, vítimas do acidente, através da obrigatoriedade do seguro.<sup>17</sup>

Quanto ao seu surgimento, em Portugal, o primeiro diploma que tentou instituir o seguro de responsabilidade civil automóvel foi o DL n.º165/75, de 28 de Março, regulamentado pelo DL n.º166/75, da mesma data. A sua aplicação foi, constantemente, adiada, por dificuldades práticas de implantação, pelo DL n.º329-I/75, de 30 de junho e pelo DL n.º373/76, de 19 de Maio. Posteriormente surge o DL n.º408/79, de 25 de setembro, entrando o novo sistema em vigor no dia 1 de Janeiro de 1980, depois de o decreto regulamentar n.º58/79, de 25 de setembro, o ter completado com a instituição do Fundo de Garantia Automóvel, integrado no Instituto Nacional de Seguros. O DL n.º408/79, de 25/09 veio a ser substituído pelo DL n.º522/85 de 31 de dezembro.<sup>18</sup>

Nos termos do art.1º do DL n.º522/85, recaía sobre toda a pessoa que pudesse ser civilmente responsável pela reparação de danos patrimoniais e não patrimoniais a obrigação de segurar. Sem este seguro, o veículo não podia circular, devendo ser apreendido nos termos do art.32º. Deste modo, o segurador não podia recusar a celebração do acordo (art.11º).<sup>19</sup> O DL n.º522/85, revogado, cobria os danos emergentes por sinistro e por veículo causador – art.5º, com as exclusões do art.7º.

---

<sup>14</sup> Albuquerque Matos (2002). *O contrato de seguro obrigatório (...)* op. cit., pp. 394 e ss.

<sup>15</sup> Cfr. Américo Marcelino (1998). *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*. 4º ed., revista e ampliada, Livraria Petrony, Lda, Lisboa pp. 379-380.

<sup>16</sup> Nos termos do artigo 503º do CC, responde pelos danos que o veículo causar, “[a]quele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, (...)”. Institui uma responsabilidade objetiva do “utilizador” ou “detentor” do veículo.

<sup>17</sup> Cfr. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)*, op. cit., p. 708.

<sup>18</sup> Cfr. *Ibidem*, p. 708.

<sup>19</sup> Cfr. Menezes Cordeiro, *Direito dos Seguros (...)*, op. cit., p. 876.

Através dos seus artigos, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º, conclui-se que neste DL predominava a dimensão social deste tipo de seguro.

No entanto, o DL n.º522/85 foi sofrendo as alterações decorrentes das diretivas comunitárias que entretanto passaram a vincular a República de Portugal por força da adesão à Comunidade Económica Europeia em 1986. O DL n.º522/85, de 31 de dezembro foi finalmente revogado e substituído pelo DL n.º291/2007, de 21 de agosto, cujo âmbito é garantir que as vítimas de acidentes de viação sejam devidamente indemnizadas. Dessa forma, o contrato de SORCA tornou-se mais eficiente e justo, garantindo que as indemnizações sejam au tuadas com maior rapidez e de maneira justa. Essa evolução visa endurecer a segurança rodoviária e garantir maior proteção às vítimas de acidentes, desempenhando uma papel fundamental na reestruturação da responsabilidade civil automóvel.

Este novo sistema deveu-se à transposição da Diretiva n.º2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Diretivas n.º 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Diretiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (5.ª Diretiva sobre o Seguro Automóvel)

Embora o DL n.º291/2007 tenha envolvido alterações significativas, há princípios base do regime anterior que se preservaram. O seguro obrigatório é um contrato de carácter pessoal, cobre a responsabilidade da pessoa que possa ser, legalmente, obrigada a reparar os danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes de lesões causadas por veículos. Além disso, a exigência do seguro não tem como objetivo favorecer o proprietário ou o condutor do automóvel, mas sim garantir a proteção e a indemnização de terceiros sinistrados. Quanto à questão da propriedade do veículo, importa referir que o seguro não se transfere automaticamente com a venda, pelo que o novo proprietário precisa de celebrar novo contrato de seguro com uma seguradora para garantir a proteção de forma adequada à situação específica. Por fim, tal como estabelecido no art.19º do DL n.º522/85, depois de satisfeita a indemnização à vítima, a seguradora dispõe de direito de regresso. Com isso reforça-se a função social do seguro obrigatório, garantindo que as vítimas recebam a

indenização devida independentemente da capacidade económica do responsável pelo acidente.<sup>20</sup>

## O direito europeu

A responsabilidade civil automóvel não conhece fronteiras. Surgiu como área privilegiada de uniformização material dos seguros, uma vez que a livre circulação, a concorrência entre seguradoras e a própria integridade dos cidadãos da Europa obrigava. A evolução do SORCA na UE ficou a dever-se às diretivas que instituíram um padrão mínimo de proteção, garantindo que todas as seguradoras atuassem sob regras semelhantes. Deste modo, surge necessidade de fazer referência às respetivas diretivas automóveis que, desde 1972, constituem instrumentos de integração nas legislações nacionais dos Estados-Membros, no plano de regulação da responsabilidade civil.<sup>21</sup>

Primeiramente, em 1972, surgiu a 1ª Diretriz (n.º72/166/CEE do Conselho de 24 de abril de 1972). Visou harmonizar as legislações dos Estados-Membros no que diz respeito ao seguro de responsabilidade civil decorrente da circulação de veículos automóveis. Além disso, reforçou a fiscalização no cumprimento dessa obrigatoriedade, garantindo que os seguros contratados num país da UE sejam reconhecidos e válidos em qualquer outro Estado-Membro. Isso permite maior segurança jurídica, assegurando que todos os condutores estejam devidamente cobertos por um seguro. Mais, instituiu duas ideias importantes: a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil<sup>22</sup> e a noção de veículo<sup>23</sup>. Mais, tarde, em 1983, apareceu a 2ª Diretriz (n.º84/5/CEE do Conselho de 30 de dezembro de 1983) que, devido a determinadas divergências que persistiam nas legislações nacionais dos Estados-Membros, obrigou a fixar determinados aspetos, por exemplo: a criação do

---

<sup>20</sup> Cfr. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)*, op. cit., p. 710.

<sup>21</sup> Cfr. Menezes Cordeiro, *Direito dos Seguros (...)*, op. cit., p. 877.

<sup>22</sup> Nos termos do art. 3º, n.º1 da Diretiva 72/166/CEE, “Cada Estado-membro, sem prejuízo da aplicação do artigo 4o, adopta todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro. Essas medidas devem determinar o âmbito da cobertura e as modalidades de seguro.”

<sup>23</sup> Cfr. art. 1º, n.º1 da Diretiva 72/166/CEE, “Veículo: qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser accionado por uma força mecânica, sem estar ligado a uma via férrea, bem como os reboques, ainda que não atrelados;”

capital mínimo obrigatório de SORCA (art. 1º, n.º2); a previsão da obrigatoriedade da cobertura por parte do SORCA da responsabilidade por danos materiais, para além dos corporais, causados às vítimas de acidentes de viação (art.1º, n.º1); a proibição da exclusão da cobertura do SORCA dos danos sofridos por familiares do tomador do seguro ou de qualquer responsável pelo acidente de viação segurado pelo SORCA (art.3º), entre outros. Adiante, a 3ª Diretriz (n.º 90/232/CEE do Conselho de 14 de maio de 1990) determinou que o SORCA devesse cobrir a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, além do condutor, resultantes da circulação de um veículo (art.1º); clarificou que os Estados-Membros tomassem as medidas necessárias para garantir que qualquer apólice de seguro obrigatório de responsabilidade civil abrangesse, na base de um prémio único, todo o território da União (art.2º) e foi instituída a obrigação de criação de um centro de informação que permitisse às pessoas envolvidas num acidente de viação conhecer, num curto espaço de tempo, o nome da seguradora dos veículos envolvidos no sinistro (art.5º). No decurso do tempo, instituiu-se a 4ª Diretriz (n.º Diretiva n.º 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de maio de 2000) cujo objetivo da diretiva foi o estabelecimento de disposições específicas aplicáveis às pessoas lesadas com direito a indemnização por qualquer perda ou danos sofridos em resultado de sinistros ocorridos num Estado-Membro que não o seu Estado-Membro de residência, causados pela circulação de veículos habitualmente estacionados e segurados num Estado-Membro (art.1º, n.º1). Além disso, nos termos do art.3º, fixou-se a ação direta, ou seja, as pessoas lesadas podem demandar diretamente o segurador; no art.4º, determinou-se que cada segurador tivesse, nos diversos Estados-Membros, um representante para os sinistros e impôs-se a criação de um organismo de indemnização, na falta de um segurador responsável (art.5º). Subsequentemente, a 5.ª Diretiva (n.º 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2005<sup>24</sup>), procedeu a intensas modificações

---

<sup>24</sup> Foi necessário atualizar e enriquecer o sistema comunitário de seguro automóvel. Esta necessidade foi confirmada pela consulta realizada junto dos comerciantes de seguros e das associações de defesa dos consumidores e das vítimas. A al. a) do art.4º da Diretiva 72/166/CEE permite que os Estados-Membros derroquem à regra geral da obrigação de celebração do seguro obrigatório no caso de veículos. Além disso, os Estados-Membros deverão garantir que a lista das pessoas isentas de seguro obrigatório e as autoridades ou organismos responsáveis pela indemnização das vítimas de sinistros provocados pelos referidos veículos seja comunicada à Comissão para publicação. Mais, com o intuito de garantir que o montante mínimo de cobertura não sofra a erosão do tempo, deverá ser criado um mecanismo de revisão periódica, baseado no índice europeu de preços no consumidor publicado pelo Eurostat, nos termos do Regulamento n.º 2494/95 do Conselho, de 23 de Outubro de 1995, relativo aos índices harmonizados de preços no consumidor – Cfr. Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio de 2005, que altera as Diretivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e

ao regime do SORCA, criando novos artigos como o art. 4º A, a art. 4º E. Além do mais, atribui-se o direito à ação direta contra a seguradora em qualquer caso de aplicação do regime do SORCA.

As diversas diretivas relativas ao seguro automóvel foram revogadas pela Diretiva n.º 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de setembro de 2009, Com 31 artigos, densos, que mais parece um Código do seguro automóvel, não procedeu a alterações às anteriores Diretivas mas, a uma organização formal destas, funcionando como instrumento auxiliar de interpretação nas matérias transportas para o Direito nacional.

## **O Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto**

O Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (SORCA) surge associado à responsabilidade pelo risco.<sup>25</sup> Trata-se de um contrato<sup>26</sup> nominado, obrigatório, bilateral, oneroso<sup>27</sup>, imperativo, tipicamente aleatório, de prestações recíprocas e de execução duradoura ou continuada<sup>28</sup>. Em termos legais, quem não

---

90/232/CEE do Conselho e a Diretiva 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

<sup>25</sup> Para o princípio da responsabilidade pelo risco, há certas coisas (os veículos) que contêm em si riscos de utilização que não se prendem sequer as mais das vezes com a existência de culpa concreta dos que os detêm mas, se são estes que beneficiam deles, será sobre eles que deve impender o risco. Neste caso, trata-se de danos causados por coisas perigosas, que trazem benefícios a certas pessoas, as quais, por isso, mesmo, entendeu-se devem arrostar com os riscos respetivos. Cfr. Ribeiro de Faria, *Direito das Obrigações (...)*, op. cit., pp. 3-4.

<sup>26</sup> Sobre os elementos do contrato em Galvão Telles (2002). *Manual dos contratos em geral*. 4ª ed., Coimbra, Coimbra Editora, pp. 254 e ss.

<sup>27</sup> Cfr. Margarida Lima Rego (2010), *Contrato de Seguro e Terceiros*, 1.ª ed., Coimbra Editora, Coimbra, p. 646.

<sup>28</sup> O facto de se tratar de contrato denominado significa que está previsto na lei. A obrigatoriedade do seguro automóvel está bem clara na legislação portuguesa e envolve obrigações para ambas as partes, daí se caracterizar como um contrato bilateral, isto é, ambas as partes estão sujeitas a direitos e deveres, definindo a bilateralidade do acordo. Por outro lado, a onerosidade do contrato deveu-se à implicação de encargos económicos para ambas as partes, tal como já descrito, o segurado paga o prémio e a seguradora, eventualmente, a indemnização - não há dúvidas de que as duas prestações estão ligadas reciprocamente pelo vínculo da causalidade jurídica. Cfr. Carlos Alberto Mota Pinto & Paulo Mota Pinto & António Pinto Monteiro (2005). *Teoria Geral do Direito Civil*, 4ª ed., Coimbra Editora, Coimbra, p. 401. Além disso, a lei impõe as condições que devem ser observadas pelas seguradoras e seus contratantes, como os limites de indemnização, as exclusões de cobertura e as obrigações de pagamento do prémio. Assim, o contrato é imperativo e não pode ser alterado de acordo com a vontade das partes caracterizando-se como um contrato de adesão em que o segurado se limita a aceitar as cláusulas contratuais propostas pela seguradora, sem possibilidade de negociação. Por esta razão, o contrato fica sujeito ao regime das cláusulas contratuais gerais (DL nº446/85, de 25 de Outubro) e ainda ao controlo preventivo que é efetuado pelo Instituto de Seguros de Portugal.

celebrar um seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel incorre em ilegalidade, sendo sancionado nos termos do CE (art.4º do DL n.º291/2007). A obrigatoriedade do seguro recai sobre o proprietário do veículo ou sobre o usufrutuário, o adquirente, no caso de venda com reserva de propriedade, e o locatário, no caso da locação financeira, (art.6º, n.º1 do DL n.º291/2007).<sup>29</sup> Deste modo, considera-se que o contrato de seguro automóvel tem natureza pessoal e não natureza real (não acompanha a coisa), porquanto, a obrigação de segurar diz respeito à pessoa que possa ser civilmente responsável e não ao veículo (art.6º e art.15º do DL n.º291/2007).

O SORCA encontra justificação em duas razões. Primeiramente, é necessário garantir a efetiva cobertura dos danos resultantes do acidente rodoviário. Posteriormente e, uma vez que nos encontramos no âmbito da responsabilidade pelo risco, pretende-se atenuar o encargo que impende sobre o segurado responsável, pois será obrigado a indemnizar independentemente da culpa.<sup>30</sup> O SORCA desempenha assim uma função social importante, interligada com a sua obrigatoriedade. A tal “socialização do risco”, refletindo o papel do seguro na distribuição e mitigação dos riscos associados aos acidentes de viação, sustentada por dois pilares imprescindíveis: a obrigatoriedade do seguro e o FGA que completa a cobertura do seguro, assegurando indemnização quando a seguradora não possa cumprir com suas obrigações.

O aludido DL n.º291/2007 de 21 de agosto, veio alterar o art.9º-A do DL n.º142/2000, de 15 de julho. Essencialmente, veio aprovar o regime do seguro obrigatório automóvel, revogando vários diplomas, entre os quais o DL n.º522/85, de 21 de dezembro.

Nos termos do art.10º do DL n.º291/2007, o seguro abrange, com base num prémio único e durante todo o período de vigência do contrato, os territórios dos países que tenham aderido ao acordo entre serviços nacionais de seguros e, o trajeto que ligue diretamente os dois territórios. Ao pagamento do prémio aplicam-se as

---

<sup>29</sup> A celebração do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel transfere a responsabilidade civil, do tomador do seguro ou do segurado, para a seguradora pelos danos causados a terceiros-lesados, no âmbito de acidente de viação

<sup>30</sup> Cfr. Mafalda Miranda Barbosa, (2015). *Direito de Regresso no caso de seguro automóvel obrigatório: a taxa de alcoolemia superior ao legalmente permitido e o problema da 'causalidade, in: Cadernos de Direito Privado*, 50, Abril/julho, pp. 22-23.

regras gerais da LCS (art.19º). Assim, os segurados têm obrigatoriamente de pagar “um prémio” vendo assim, teoricamente, as indemnizações devidas, aos terceiros-lesados, pagas. Esta obrigatoriedade é ainda aferida, em relação ao valor do capital mínimo obrigatório de seguro (art.12º, n.º2 do DL nº 291/2007. As regras da SORCA só se aplicam aos contratos de seguro automóvel até esse montante.

## **O direito de regresso**

O DL n.º 291/2007 contém no seu art.27.º, n.º 1 uma disposição normativa semelhante ao art.19.º do DL n.º 522/85, que estatui aquilo a que a epígrafe do artigo denomina de “direito de regresso da empresa de seguros”. O direito de regresso consiste numa prerrogativa jurídica que, no âmbito dos contratos de seguro, permite à seguradora, que satisfaz determinada obrigação em nome do segurado, exigir o ressarcimento da indemnização paga ao terceiro-lesado.<sup>31</sup>

Poderá questionar-se por que razão não terá o legislador querido substituir os casos previstos no art.27.º, n.º 1 em casos de exclusão da cobertura do seguro? Na realidade, não aparenta pretender que seja a empresa de seguros a pagar a indemnização ao lesado. Ora, é inequívoco o princípio da proteção da vítima e da reparação integral, ou seja, o contrato de seguro tem como função garantir que as vítimas de acidentes sejam indemnizadas. De outro modo, se houvesse exclusões, a vítima poderia ficar sem indemnização caso o segurado não tivesse condições para reparar os danos. Deste modo, a seguradora paga, inicialmente, a indemnização porque é a sua obrigação decorrente do contrato de SORCA, pelo que o seu direito de ressarcimento só se irá efetivar quando, alegar e provar, a situação que lhe confere o direito de reembolso. Desta forma, evita-se que a vítima fique sem indemnização e transfere-se o risco inicialmente para a seguradora, que futuramente pode reaver os valores junto do responsável.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Cfr. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)*, op. cit., p.782.

<sup>32</sup> O art. 144, n.º1 LCS, permite a seguradora exercer um direito de regresso, relativamente à quantia dispensada, contra o tomador do seguro ou segurado responsável.

O direito de regresso (art.144º LCS e art.27º do DL n.º29/2007), não se confunde com sub-rogação (arts.136º e 181º LCS)<sup>33</sup>, uma vez que, o direito de regresso equivale a uma posição nova, um direito novo, com requisitos próprios de constituição e dotado de regime específico. O titular do direito é aquele cumpriu a obrigação e permitiu a relação creditícia anterior.<sup>34</sup> Contrariamente, a figura da sub-rogação não enquadra um direito *ex novo*, verifica-se apenas o cumprimento da obrigação por parte de outrem. Quem cumpre a obrigação é colocado na posição de credor<sup>35</sup>, podendo exigir o crédito. <sup>36</sup> Ao assumir a posição do devedor, garante a proteção de seus interesses e evita o incumprimento das obrigações. <sup>37</sup> Neste âmbito, a sub-rogação transfere os direitos do segurado para a seguradora<sup>38</sup>, verificando-se uma “modificação subjetiva”.<sup>39</sup>

O art.144º LCS permite-nos compreender melhor o regime previsto no art.27º, n.º1 do DL n.º291/2007. Nos termos do n.º2 do art.144º, afere-se a ideia da necessidade de invocar, ou seja, alegar e provar, a circunstância que dá causa ao direito de regresso. Além disso, o n.º 2 permite o exercício do direito de regresso, ainda que não tenha havido dolo do tomador do seguro ou do segurado, mas requisita, nesse caso, a existência de uma relação de causalidade entre o facto invocado para exercer o direito de regresso e o sinistro, ou o seu agravamento. <sup>40</sup> Assim, no plano das relações externas cumpre à seguradora garantir a indemnização devida a terceiros lesados. Já no plano das relações internas a seguradora tem a faculdade de poder exigir do segurado o reembolso do montante indemnizatório que pagou às vítimas do

---

<sup>33</sup> Cfr. Sousa Chichorro, (2010). *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Coimbra, p.207.

<sup>34</sup> Cfr. *Lei do Contrato de Seguro (...)*, op. cit., Anotação José Vasques, p. 496.

<sup>35</sup> Nos termos do art. 562º CC, se o terceiro cumprir a obrigação que recai sobre o devedor, no âmbito da relação creditícia, apenas ficará sub-rogado nos direitos que o credor originário era detentor face ao devedor, nas seguintes situações: i) No caso de o terceiro garantir o cumprimento da obrigação por parte do devedor; ii) quando exista interesse direito na satisfação do crédito. Cfr. Antunes Varela e Pires de Lima, *Código Civil Anotado* Vol. I, 4ª ed. Revista e Atualizada, Coimbra Editora, Coimbra, p.608.

<sup>36</sup> Se um terceiro satisfaz a dívida de outrem, é justo que lhe concedam todas as garantias e acessórios que lhe assegurem o crédito Cfr. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)*, op. cit., p. 787.

<sup>37</sup> Numa relação creditória de sub-rogação estamos perante uma única relação jurídica, sendo apenas alterada a posição de credor e do terceiro, mantendo o devedor a sua posição. Assim, cumprindo o terceiro a obrigação, esta não se extingue da esfera jurídica do devedor. Cfr. Pinto Oliveira, (2011). *Princípios do Direito dos Contratos*, Coimbra Editora, Coimbra, p. 332.

<sup>38</sup> Cfr. Eurico Heitor Consciência (2003). *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Coimbra, Almedina, p. 82.

<sup>39</sup> Cfr. Costa Gomes (2000). *Assunção Fidejussória de Dívida, sobre o sentido e âmbito da vinculação como fiador*, Almedina, Coimbra; e Pinto Oliveira, (2011). *Princípios de Direito dos Contratos, (...)* op. cit., p.332.

<sup>40</sup> Cfr. *Lei do Contrato de Seguro (...)*, op. cit., Anotação José Vasques, p. 496.

acidente de viação. Convém, ainda, salientar que a seguradora primeiro paga a indemnização devida ao lesado exercendo o seu direito de regresso num plano posterior, o que se justifica porque o pagamento prévio por parte da seguradora revela-se a solução mais eficaz para garantir a proteção das vítimas do acidente, assegurando uma indemnização rápida e minimizando o risco de desamparo financeiro. Essa abordagem está em conformidade com o princípio da reparação integral e com o propósito social do seguro, que busca oferecer segurança e estabilidade às vítimas, independentemente de eventuais dificuldades na identificação ou na capacidade financeira do verdadeiro responsável pelo dano.

Temos oportunidade de percorrer as várias alíneas do artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007. Trata-se de situações taxativas, “(...) apenas tem direito de regresso”, que extravasam o círculo de riscos contratualmente assumidos, permitindo à seguradora exigir de outrem a indemnização que satisfaz. No entanto, o caso de particular importância neste trabalho está previsto na al. c) do DL n.º 291/2007, “[c]ontra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos”. Nesta hipótese é necessário que o condutor do veículo tenha dado causa ao acidente e, no momento do acidente, apresenta-se uma taxa de álcool no sangue superior à legalmente admitida, ou seja, igual ou superior a 0,5 g/l.<sup>41</sup> Esta al., é a mais controversa devido aos seus pressupostos de aplicação.<sup>42</sup> Foi esta a questão que justificou o surgimento de três correntes doutrinárias, um Acórdão de Uniformização de Jurisprudência e uma alteração legislativa operada pelo DL n.º 291/2007, que serão objeto de estudo nas páginas imediatas. A questão prende-se com saber se, no caso de se verificar alguma das situações reguladas na norma acima referida, é ou não exigível à seguradora demonstrar o nexo de causalidade.

Assim, no direito de regresso, a seguradora por possuir maior capacidade financeira (solvabilidade), assume inicialmente o pagamento da indemnização, evitando que a vítima fique sujeita aos danos da responsabilidade do segurado. Esse procedimento não só assegura uma indemnização eficaz, como também fortalece a

---

<sup>41</sup> Art. 81º, n.º 2 do CE, “Considera-se sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico.”

<sup>42</sup> Sobre os pressupostos da al.c) do art. 27º, n.º 1 do DL n.º 291/2007, veja-se o Ac. TRP, de 28/01/2025.

função social do seguro, garantindo a efetividade do princípio da reparação integral. Além do mais, o direito de regresso permite que a seguradora recupere a quantia paga junto do responsável, promovendo um equilíbrio entre as partes e impedindo que a totalidade da indemnização recaia injustamente sobre quem não provocou o dano. Portanto, preserva-se a equidade na distribuição das responsabilidades, ao mesmo tempo em que se prioriza a proteção da vítima, que constitui o pilar essencial do regime indemnizatório na responsabilidade civil.

### **Análise dos pressupostos do art. 27º, n.º1, al.c) do DL n.º291/2007**

A responsabilidade civil do segurado é condição essencial para a intervenção da seguradora, sendo que as ações destinadas à efetivação da responsabilidade civil, decorrente de um acidente de viação, devem ser intentadas pelos lesados contra a seguradora sempre que o pedido formulado seja inferior ou igual ao capital mínimo obrigatório (art. 64.º, n.º1, alínea a), DL n.º291/2007), ou contra a seguradora e o civilmente responsável sempre que o pedido formulado exceder o capital mínimo obrigatório (art. 64.º, n.º1, alínea b), DL n.º291/2007).<sup>43</sup> Apesar da nossa legislação adotar o princípio da socialização do risco, reforçado pela implementação do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, não se exclui, em determinadas circunstâncias, a responsabilidade individual do responsável. Nestes casos, impõe-se a obrigação de ressarcir/reembolsar a seguradora pelo valor de indemnização paga à vítima, de forma a evitar que o ónus de indemnização do dano recaia, exclusivamente, sobre a seguradora. Deste modo, o direito de regresso desempenha um papel na

---

<sup>43</sup> Quanto à al. a), Calvão da Silva sustenta que a obrigação é solidária, argumentando que a ilegitimidade processual passiva do segurado não elimina sua obrigação de indemnizar. Assim, equacionando uma situação em que o lesado exija extracontratualmente o cumprimento da indemnização ao segurado, posteriormente, este poderia intentar a ação de regresso contra a seguradora, obviamente excetuando as situações previstas no art. 27.º, n.º 1 do mesmo diploma. Somos a discordar dessa posição. Primeiramente, a possibilidade de o segurado cumprir voluntariamente a indemnização quando contratou um seguro de responsabilidade civil automóvel e paga o respetivo é extremamente improvável, enfraquecendo o argumento que sustenta essa tese. Em segundo lugar, com a celebração do contrato de seguro, o segurado transmite a sua responsabilidade civil por acidentes de viação abrangidos pela cobertura contratual para a seguradora. Não há, de facto, uma obrigação solidária entre a seguradora e o segurado. – Cfr. Calvão da Silva (2011). *Ação directa contra a Seguradora e direito de regresso nos acidentes de viação*, in RLJ, ano 140.º, n.º 3969 (julho/agosto), Coimbra Editora, Coimbra, pp. 391-392.

manutenção da justiça e equidade no regime da responsabilidade civil automóvel, evitando que o segurado beneficie, indevidamente, da cobertura do seguro contratado.

As circunstâncias de direito de regresso estão previstas no art. 27º do DL n.º291/2007, de 21 de agosto). Desta forma, embora a companhia de seguros pague a indemnização devida ao lesado, reserva para si o direito de receber, do lesante (segurado) a quantia que tiver pago. “[o] direito de regresso resulta, assim, do compromisso entre o princípio da primazia dos interesses dos lesados e a necessária salvaguarda do equilíbrio contratual subjacente ao contrato de seguro.”<sup>44</sup> Como é referido na LCS, “(...) satisfeita a indemnização, o segurador tem direito de regresso, relativamente à quantia despendida, contra o tomador do seguro ou o segurado que tenha causado dolosamente o dano ou tenha de outra forma lesado dolosamente o segurador após o sinistro.”<sup>45</sup>

Uma das questões mais discutidas na jurisprudência nacional, no âmbito das ações de regresso intentadas pelas seguradoras, é a hipótese prevista na primeira parte da al. c) do n.º 1 do art. 27.º do DL n.º 291/2007<sup>46</sup>. A norma estabelece o direito de regresso da seguradora contra o condutor que tenha sido responsável pelo acidente e apresentava uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, no momento do sinistro. A problemática na jurisprudência deveu-se à interpretação da lei em comparação com a al. c) do n.º1 do art. 19º<sup>47</sup> do DL n.º 522/85 de 31/12, diploma que regulava, anteriormente, o SORCA: duas interpretações controversas.

Com o início de vigência do DL n.º 291/2007, a questão a que é determinante responder é, se a exigência da verificação do nexo de causalidade entre a taxa de alcoolemia do condutor e a ocorrência do acidente ainda se mantém ou não. A alteração legislativa reorganizou, de forma substancial, o funcionamento do direito de regresso da seguradora. Anteriormente, no DL n.º522/85, exigia-se que a alcoolemia fosse a causa do acidente. Atualmente, da leitura do DL n.º291/2007, a exigência é outra: à seguradora compete apenas alegar e provar que o acidente teve como causa a conduta do segurado, independentemente de se tratar de imprudência, negligência ou

---

<sup>44</sup> Cfr. Ac. STJ n.º10/2024, de 15/07/2024.

<sup>45</sup> Cfr. art. 144º da LCS.

<sup>46</sup> “Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos;”.

<sup>47</sup> “Contra o condutor, se este não estiver legalmente habilitado ou tiver agido sob a influência do álcool, estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos, ou quando haja abandonado o sinistrado;”

infração às normas do CE e, cumulativamente, alegar e provar que, no momento do acidente, o condutor apresentava uma taxa de alcoolemia superior ao limite legalmente admitido<sup>48</sup>. No Ac. TRP, de 19/01/2012 é ilustrado um exemplo que retrata esta interpretação. Se o condutor etilizado, distraiu-se a ver uma pessoa conhecida no passeio e desvia a sua atenção da passadeira no momento em que está uma pessoa atravessar atropelando-a, o seu comportamento não se ficou a dever à TAS que o mesmo apresentava mas à distração. No entanto, de acordo com a lei atual, a seguradora tem direito de regresso, independentemente de a distração ser ou não causa direta do acidente.<sup>49</sup> Na vigência do DL n.º 522/85, o direito de regresso não era aplicável, uma vez que o acidente não ocorreu, necessariamente, da sua condição de alcoolizado. Este exemplo retrata a relevância do nexo de causalidade entre a conduta do segurado e o acidente para determinar a possibilidade de direito de regresso da seguradora.

É em torno dos pressupostos que a questão se torna complexa, “[c]ontra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida (...)”. Houve, de facto, uma alteração legislativa face à al., que regulava esta matéria no anterior DL n.º 522/85, de 31 de dezembro, “contra o condutor (...) [se]<sup>50</sup> este tiver agido sob a influência do álcool”. A al. c) do art. 19º do DL n.º 522/85, fazia referência à condução sob a influência do álcool, utilizando o elemento gramatical, “se”, demonstrando que não basta a simples alegação e prova que o segurado deu causa ao acidente mas que o acidente se tenha dado pela taxa de álcool apresentada. Argumentava-se que a *ratio legis* do art. 19.º, al. c), do DL n.º 522/85, de 31 de dezembro, não permitia a responsabilização do segurado unicamente com base no consumo de álcool em quantidade superior ao limite legal estabelecido. A mera presença de álcool no organismo não bastava para nascer, automaticamente, o direito de regresso da seguradora. Para que tal fosse possível, era necessário provar o nexo de causalidade entre o consumo de álcool e a ocorrência do acidente, ou seja, que a influência do álcool teve um papel determinante

---

<sup>48</sup> Cfr. Maria Amélia Santos, *O direito de regresso da seguradora nos acidentes de viação (...)*, op. cit., p.6.

<sup>49</sup> “O condutor etilizado que vê uma pessoa conhecida no passeio ao lado e se distrai a olhar para ela, não reparando que está a entrar numa passadeira por onde passa um peão, que atropela, sem que o seu comportamento tenha algo a ver com a alcoolização, teria contra si o direito da seguradora na primeira das interpretações e não o teria na segunda.” Cfr. Ac. TRP, de 19.01.2012.

<sup>50</sup> Sublinhado nosso.

na concretização do evento danoso. Esse entendimento visava garantir um critério mais rigoroso e justo na imputação de responsabilidade, evitando sanções automáticas dissociadas de uma efetiva contribuição do estado de alcoolemia para o sinistro. O Ac. STJ, de 14/01/1997, a propósito da interpretação da letra anterior, expôs que o direito de regresso não se poderá aplicar a qualquer pessoa que, por culpa própria, causa um acidente. Tratando-se de uma sanção de direito civil, com função reparadora<sup>51</sup>, a sua aplicação deve respeitar a lógica jurídica e o equilíbrio do sistema jurídico, não abrangendo consequências que não têm a ver com as circunstâncias especiais que o motivam. Significa isto que a seguradora apenas poderá exercer o direito de regresso relativo à indemnização paga pelos danos que têm nexos causais com aquelas circunstâncias, por exemplo, consequência típica e adequada da condução sob efeito de álcool.<sup>52</sup> No entanto, atualmente, não é relevante se a quantidade de álcool no sangue, deu causa ou não ao acidente. Basta que o condutor acuse, no momento do acidente, taxa de álcool no sangue superior à legal admitida e tenha sido responsável pelo acidente. Desta forma, preenchidos os demais requisitos da responsabilidade civil subjetiva, a seguradora pode exercer o direito de regresso.

### **O nexos causal na condução sob a influência do álcool? O AUJ n.º6/2002**

Na jurisprudência discute-se a questão da prova do nexos de causalidade entre o acidente e a condução sob a influência de álcool como a questão do ónus da prova – prova pela seguradora ou afastamento pelo segurado? A divergência surgiu das inúmeras interpretações que a doutrina e a jurisprudência atribuíam à redação da norma anterior, resultando em diferentes entendimentos.

---

<sup>51</sup> Cfr. Brandão Proença, (2007). *A Conduta do Lesado como Pressuposto e Critério de Imputação do Dano Extracontratual*, Almedina, Coimbra, p. 811-812.

<sup>52</sup> “Se o direito de regresso da seguradora não existe em relação a todo e qualquer condutor que provoque por culpa sua o acidente, e porque o direito de regresso se situa dentro do campo das sanções civis reparadoras, a lógica jurídica e o equilíbrio do sistema jurídico importam a adoção da conclusão segundo a qual não pode aquele direito ser estendido a consequências que não têm a ver com as circunstâncias especiais que o motivam. Isto quer dizer que o direito de regresso apenas deverá abranger os prejuízos que a seguradora suportou e que têm nexos causais com aquelas circunstâncias; não basta que resultem da condução; impõe-se que sejam, por exemplo, consequência típica adequada de uma condução por condutor alcoolizado (...)”. Cfr. Ac. STJ de 14/01/1997.

Nesse sentido, surgiram três teses diferentes descritas, sucintamente, no Ac. STJ de 18/12/2003. Em primeiro lugar, a corrente do efeito automático, ou seja, o reembolso da seguradora pela satisfação da indemnização ao lesado era sempre devido pelo facto da condução sob efeito de álcool representar um desvalor da ação, uma conduta legalmente e socialmente reprovável, não integrando o risco contratualmente assumido, (tese da automaticidade ou desconsideração do nexo de causalidade)<sup>53</sup>. Esta tese argumenta que a condução sob efeito do álcool aumenta significativamente o risco de acidentes, criando uma circunstância que ultrapassa os limites da cobertura do seguro. A embriaguez por representar a violação de uma norma de segurança e uma situação de perigo para outrem, afastar a obrigação da seguradora de suportar, definitivamente, a indemnização. Assim, a responsabilidade recai sobre o condutor que, ao decidir conduzir alcoolizado, assumiu os riscos intrínsecos à sua conduta. Esta tese permite concluir que o direito de regresso desempenha uma função sancionatória, desincentivando comportamentos inconscientes e reforçando a responsabilidade individual dos segurados. Em segundo lugar, a tese que defende o direito de reembolso da seguradora apenas nos casos em que a situação de alcoolemia do condutor é causa do acidente. No entanto, tal situação seria de presumir nos termos do n.º 2 do art.1º da Lei 3/82, de 29 de março, art. 350º do CC e art. 81º do CE,“(…) [p]ara outros o reembolso só teria lugar se a situação de alcoolemia fosse causa do acidente, embora tal relação se presuma, nos termos do artigo 1º, nº 2, da Lei nº 3/82, do artigo 351º (e 346º) do Código Civil e do artigo 81º, nº 2, do Código da Estrada”<sup>54</sup>. Com fundamento nestas disposições legais, não é necessário provar, diretamente, que a TAS foi a causa do acidente, pois a lei já estabelece presunções nesse sentido. Por fim, a corrente que defende que a seguradora só tem direito de regresso se alegar e provar que o acidente teve como causa a TAS que o condutor apresentava no momento do acidente,“(…) [f]inalmente, para outros, o reembolso só teria lugar se a seguradora fizesse a prova de que o sinistro apenas teve lugar por causa (normativamente adequada) da influência do álcool na produção do acidente.”. Esta corrente jurisprudencial é a posição adotada, a final, pelo AUJ n.º

---

<sup>53</sup>“Para alguns o reembolso seria sempre devido (efeito automático) porque traduz a censura ou juízo de desvalor da ação ou omissão do condutor, já que a seguradora não assume, pelo contrato de seguro, o risco da circulação da viatura em relação a condutores que provocam acidentes sob influência do álcool (…)”. No texto do AUJ n.º6/2002, p. 3, é destacado como exemplo, desta corrente jurisprudencial, o Ac. STJ de 4 de Abril de 1995, *in* Coletânea de Jurisprudência, vol. III-1, p. 151, e Ac. STJ de 29 de Abril de 1999, *in* Boletim do Ministério da Justiça, n.º 486, p. 307.

<sup>54</sup> Cfr. *Ibidem*. Exemplo desta posição, Ac. TRL de 13 de Julho de 1995, *in* *BMJ*, n.º449, p. 429.

6/2002<sup>55</sup>, “[a] seguradora só tem direito de regresso se provar que o sinistro foi causado pela taxa de alcoolemia de que o condutor era portador.”<sup>56</sup>

Resultado destas divergências, o STJ lavrou o AUJ n.º 6/2002, de 28 de maio (publicado no Diário da República – I Série-A n.º 164, de 18 de julho de 2002)<sup>57</sup>. Deste modo, foi uniformizada jurisprudência onde se determinou que a al. c) do art. 19º do DL n.º 522/85 exigia, para a procedência do direito de regresso contra o condutor que agiu sob a influência do álcool, o ónus da prova pela seguradora do nexo de causalidade adequado entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente, como um dos factos constitutivos do direito de regresso que aciona. A prova seria feita através da demonstração que a TAS registada no condutor responsável pelo acidente é causa real da ocorrência do sinistro, “ (...) 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.”<sup>58</sup> Nestes termos, surge o direito de regresso na esfera jurídica da seguradora apenas quando preenchidos os pressupostos da responsabilidade civil extracontratual, previstos no art. 483º CC: i) ato voluntário praticado pelo agente lesante, ii) ilicitude, iii) culpa, iv) dano e, v) nexo de causalidade entre o facto e o dano<sup>59</sup>, destacando-se este último pressuposto<sup>60</sup>. Cada pressuposto desempenha um papel especial nas situações de reparação do dano.<sup>61</sup>

O simples facto de o segurado apresentar uma taxa de álcool superior ao limite legal configura uma infração passível de sanção penal, considerando-se uma atividade de risco. No entanto, essa circunstância, por si só, não implica necessariamente que a condução sob efeito do álcool tenha sido um fator determinante para a ocorrência do

---

<sup>55</sup> “Por nossa parte entendemos ser de seguir a orientação apontada em segundo lugar com fundamento nas razões que se indicam a seguir e que nos levam a excluir as restantes com alguns dos argumentos que inserimos a propósito dos motivos que nos convencem a optar por tal orientação.” Cfr. *Ibidem*, p. 3 e ss.

<sup>56</sup> Cfr. AUJ n.º 6/2002, de 18.07.2002, p. 3. Exemplos de jurisprudência desta corrente, Ac. STJ de 24/01/1993, *in* Coletânea de Jurisprudência, vol. I-1, p. 104, Ac. STJ, de 7/12/1994, *in* Boletim do Ministério da Justiça, n.º 442, p. 155, Ac. STJ de 14/01/1997, *in* Coletânea de Jurisprudência, vol. V-1, p. 39 e Ac. STJ de 14/01/1997.

<sup>57</sup> Cfr. AUJ n.º 6/2002, de 18/07/2022.

<sup>58</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>59</sup> Cfr. Ac. TRC, de 18/05/2021.

<sup>60</sup> É necessário a existência de uma ligação entre o dano e o facto. Cfr. Mafalda Miranda Barbosa (2014) *Responsabilidade Civil Extracontratual: Novas Perspetivas em Matéria de Nexo de Causalidade*, Principia Editora, Cascais, p.38.

<sup>61</sup> Cfr. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)*, op. cit., p. 525.

acidente. Assim, torna-se fundamental distinguir a infração administrativa ou penal da efetiva responsabilidade civil pelo dano causado.

No entanto, com a revogação do DL n.º 522/85 de 31/12, pelo DL n.º 291/2007, de 21/08, o regime do SORCA sofreu uma alteração na letra da lei. Consequentemente, a questão do nexo de causalidade, anteriormente determinada com a publicação do AUJ n.º 6/2002, deixou de ter a mesma força vinculativa. Com uma primeira leitura, é perceptível que o legislador pretendeu estabelecer uma ideia contrária ao anterior DL: não é necessário alegar nem provar o nexo de causalidade no âmbito do direito de regresso.

Na verdade, toda a controvérsia gerada em torno do nexo de causalidade, na antiga redação, não terá passado despercebida ao legislador e, na verdade, se a sua intenção fosse esclarecer a letra da lei quanto a esse pressuposto, seria facilmente detetável na leitura da nova redação. Em contrapartida, a única clareza que se retira do novo preceito é que não há necessidade de prova nexo causal, exigindo apenas, cumulativamente: que o condutor “ (...) tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida”.

Terá sido a intenção do legislador presumir, automaticamente, um nexo de causalidade pelo facto de o condutor apresentar uma TAS superior à estabelecida na lei? No AUJ, não se defendia isso. A imputação da responsabilidade exigia mais do que a simples violação de uma norma. Era necessário demonstrar um nexo de causalidade adequado entre a conduta do condutor e o acidente, garantindo que a responsabilização não se baseava apenas na infração formal, mas sim na sua relevância concreta para o evento danoso. Caso contrário, haveria o risco de se admitir uma espécie de responsabilidade objetiva, na qual o condutor seria responsável sem que houvesse uma conexão efetiva entre o consumo de álcool e o sinistro ocorrido.<sup>62</sup> Daí a diferença entre agir sob o efeito de álcool ou, simplesmente, estar sob efeito de álcool<sup>63</sup>. Aqui chegados, importa fazer referência à teoria da causalidade adequada

---

<sup>62</sup> “Posições diferentes, como o efeito automático ou o funcionamento da presunção, podiam conduzir a que, 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. Este efeito automático, espécie de responsabilidade objectiva, não é aceitável e só existe quando a lei o preveja.” Cfr. AUJ n.º 6/2002, de 18/07/2002, p. 4.

<sup>63</sup> “Diz a lei agir sob a influência do álcool e não estar sob a influência do álcool (circunstância que vem ressaltada no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 22 de Fevereiro de 2000, in Boletim do Ministério da Justiça, n.º 494, p. 325)” Cfr. Ibidem, p. 5.

(art. 563º CC), elaborada por *VON KRIES*<sup>64</sup>. De acordo com esta conceção, para que exista nexo de causalidade entre o facto e o dano não basta que o facto tenha sido em concreto causa do dano, em termos de *conditio sine qua non*.<sup>65</sup> O ónus da prova cabe à seguradora, neste caso, alegar e provar que a TAS registada no condutor responsável pelo acidente, é causa real e adequada da ocorrência do sinistro.<sup>66</sup> Era necessário relacionar a concreta atuação do condutor, em termos de causalidade adequada, com o nível de concentração de álcool no sangue e com os reflexos que implicou no comportamento e nas capacidades psico-motoras do condutor.<sup>67</sup> No entanto, a relação entre os dois pressupostos fundamenta-se não só nas disposições legais mas também nas evidências científicas e estatísticas. O efeito do álcool varia de pessoa para pessoa, dependendo da constituição física, os próprios hábitos de consumo de álcool, a tolerância ou metabolismo, por exemplo, pessoas habituadas a consumir álcool todos os fins-de-semana desenvolverão uma tolerância maior comparativamente com pessoas que apenas consomem em ocasiões esporádicas e especiais. Deste modo, com a maior tolerância ao álcool, o impacto nas funções motoras e cognitivas serão menores. Daí exigir-se um nexo de causalidade, obrigando a uma análise mais detalhada de cada caso concreto e prova dos seus argumentos porque poderá existir situações em que o condutor ultrapassa o limite legal de TAS sem que as suas faculdades fiquem alteradas como, contrariamente, casos em que apesar de não atingir o limite legal os seus reflexos estão comprometidos.

Ainda é relevante o enquadramento jurídico-penal<sup>68</sup>. O grau de alcoolemia do segurado/ condutor, é fundamento para a sua condenação em regime penal (art. 292º CP)<sup>69</sup>. Sendo o segurado responsável por ter agido sob efeito de álcool há lugar a

---

<sup>64</sup> Apud. Menezes Leitão, (2002) *Direito das Obrigações Vol. I: Introdução da Constituição das Obrigações*, 2ª ed. Almedina, Lisboa p.325.

<sup>65</sup> Cfr. *Ibidem*.

<sup>66</sup> “Sendo o fundamento do direito ao reembolso pela seguradora a condução sob o efeito do álcool, cabe a quem invoca o direito o dever de provar os pressupostos de que ele depende e no qual se inclui a existência de alcoolemia e do nexo causal dela com a produção do acidente (artigo 342.o do Código Civil), como se decidiu nos Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça de 19 de Junho de 1997, in Boletim do Ministério da Justiça, nº 468, p. 376, de 14 de Janeiro de 1997, Coletânea de Jurisprudência (S) vol. V-I, p. 39, e de 22 de Fevereiro de 2000, in Boletim do Ministério da Justiça n.º 494, p. 325.” Cfr. AUJ n.º6/2002, de 18/07/2002, p. 4.

<sup>67</sup> Cfr. Maria Amélia Santos, *O direito de regresso da seguradora nos acidentes de viação (...)* op. cit., p. 13.

<sup>68</sup> Cfr. Marques Vieira (2007) *Direito Penal Rodoviário: os crimes dos condutores*, 1.ª ed., Publicações Universidade Católica, Porto p.45.

<sup>69</sup> “ Quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l, é punido com pena de prisão

direito de regresso que se enquadra na responsabilidade civil. Neste sentido, caso se provasse que a causa do acidente foi outro motivo, por exemplo, violação de uma norma do CE, apesar de apresentar TAS, não havia lugar a direito de regresso pela seguradora, só se a conduta do condutor fosse potencializada pela influência do álcool. Não se pode esquecer o âmbito penal, supramencionado, que não condiciona o âmbito civil.<sup>70</sup>

Atualmente, é irrelevante se a TAS influenciou ou não a condução<sup>71</sup> (a expressão basta “(...) e conduzir”, na al.c) do art. 27º, nº 1 do DL n.º 291/2007).

*Não é exigível o nexo de causalidade entre a alcoolemia e os danos: à seguradora basta alegar e demonstrar a taxa de alcoolemia do condutor na altura do acidente, sendo irrelevante a relação de causa e efeito entre essa alcoolemia e o acidente, ou seja, os factos em que se materializa a influência do álcool na condução e que eram relevantes na vigência do DL n.º 522/85, de 31-12, na interpretação do AUJ n.º 6/2002.<sup>72</sup>*

Com a nova lei, os argumentos que anteriormente permitiam aferir a influência do álcool na condução perderam a sua relevância jurídica. Tais factos, que eram determinantes sob o regime anterior e na interpretação consolidada pelo AUJ n.º 6/2002, deixaram de constituir um requisito essencial para a aplicação do direito de regresso da seguradora. O exercício do direito de regresso deixou de depender da prova do nexo causal, assumindo um carácter preventivo, desincentivador de condutas irresponsáveis, evitando situações injustas por falta de prova. De facto, permitiu um sistema de seguros mais previsível e eficaz, independente da prova que poderia acabar prejudicar as vítimas do acidente<sup>73</sup>. Deste modo, criou-se uma forma de responsabilização mais eficaz, pois o simples ato de desrespeito pela lei (neste caso,

---

até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.” Cfr. art. 292º do CP.

<sup>70</sup> “A actuação daquele é passível de um juízo de dupla ilicitude manifestada na violação de direitos subjectivos alheios (responsabilidade civil propriamente dita) e na condução com TAS superior à legalmente permitida que fundamenta também uma dupla censura ético-jurídica.” Cfr. Ac. STJ de 09/10/2014, sumário, ponto IV.

<sup>71</sup> “(...)a seguradora não tem que demonstrar que foi por causa da alcoolemia e da influência da mesma nas respectivas capacidades psico-motoras que o condutor praticou este ou aquele erro na condução e, com isso, deu causa ao acidente, bastando-lhe demonstrar que, nesse momento, ele acusava uma concentração de álcool no sangue superior à permitida por lei.” Cfr. Ibidem, sumário, ponto VIII.

<sup>72</sup> Cfr. Ibidem, sumário, ponto V.

<sup>73</sup> Se a prova do nexo de causalidade entre a causa do acidente e a TAS superior ao limite legal fosse exigível, os lesados poderiam enfrentar prejuízos. Neste sentido, a prova de que a TAS foi causa direta do acidente é complexa quando confrontada com outros fatores como, por exemplo, condições meteorológicas, fadiga ou sono. A prova, complicada, causaria atrasos nos processos e sentimento de incerteza nas vítimas.

pelo art, 81º, nº2 do CE) já é suficiente para gerar consequências para os seus infratores.

## **A questão do enriquecimento do segurado**

No âmbito do SORCA a seguradora tem o dever de indemnizar terceiros, independentemente da culpa do segurado. Contudo, nos termos do art. 27º, n.º1, al.c) do DL n.º291/2007, a condução sob o efeito de álcool, por si só, não poderá enquadrar-se no conceito de “risco”, da responsabilidade pelo “risco”, que obedece a uma probabilidade objetiva da ocorrência de danos ligados à utilização normal do veículo. O prémio do seguro cobre riscos provenientes da circulação do veículo mas não se destina a cobrir situações de agravamento do risco, de modo voluntário pelo condutor<sup>74</sup>, como a condução sob efeito de álcool que alarga substancialmente o risco inicialmente previsto, daí se falar do exercício do direito de regresso. As hipóteses taxativas do art.27º, n.º1 do DL n.º291/2007 extravasam significativamente o risco assumido pela seguradora. Caso a seguradora não assumisse o valor indemnizatório colocaria a vítima do acidente numa situação precária, com dificuldades de obtenção da sua indemnização como se verificava um enriquecimento injustificado do segurado, que não suportaria qualquer consequência económica pela sua conduta reprovável. Esta ideia é contrária à harmonia subjacente ao seguro de responsabilidade civil automóvel, pelo que, o art.27º, n.º1 do DL n.º 291/2007, permite à seguradora exigir do segurado o reembolso do montante de indemnização pago ao lesado.

No entanto, a impossibilidade de a seguradora reaver os montantes pagos aos lesados conceberia um desequilíbrio no sistema do seguro obrigatório, sobrecarregando as companhias seguradoras. Esse cenário atentaria contra o princípio da justiça contratual, que exige que o segurado não seja beneficiado indevidamente por um comportamento ilícito, ao passo que a seguradora, que cumpre a sua obrigação de indemnizar, não deve ser a única a suportar esse encargo, sem qualquer consequência para o responsável. Esta situação hipotética originaria um desequilíbrio

---

<sup>74</sup> Sobre culpa e risco do veículo veja-se, Brandão Proença, (2004). *Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e a conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?*, in Cadernos de Direito Privado, n.º 7, Julho/ Setembro, pp.. 25 e ss.

contratual, contrário ao princípio da justiça que rege as regras das relações contratuais. Apesar da finalidade do contrato de seguro automóvel ser a proteção da vítima e reparação dos respetivos danos não poderá funcionar como instrumento de impunidade para aqueles que têm comportamentos censuráveis que comprometem a cobertura do seguro, seria conceder-lhes uma vantagem indevida, desconsiderando a essência do contrato porque não suportaria qualquer encargos pelos danos causados.

Por se considerar as ditas condutas, censuráveis a nível legal e social, conclui-se que o direito de regresso reveste um carácter punitivo<sup>75</sup>, surgindo a necessidade de estabelecer consequências para estes comportamentos. A condução sob efeito de álcool ou qualquer tipo de drogas é censurável ao passo que compromete a segurança rodoviária. Como consequência destas condutas, impõe-se ao segurado o pagamento da indemnização pelos danos decorrentes do sinistro, de modo a que tais prejuízos não sejam suportados, injustificadamente, pelas vítimas ou pela seguradora.

Se o direito de regresso não existisse resultaria num enriquecimento injustificado do segurado que não assume qualquer responsabilidade patrimonial pelos danos provocados. Neste ponto, é importante mencionar o instituto do enriquecimento sem causa, previsto no art.473º CC. De acordo com o preceito legal, para a existência da pretensão de enriquecimento sem causa, é necessário a verificação de quatro pressupostos: i) a existência de um enriquecimento; ii) a obtenção desse enriquecimento à custa de outrem; iii) a ausência de causa justificativa para o enriquecimento; iv) que a lei não faculte ao empobrecido outro meio de ser restituído/indemnizado.<sup>76</sup> Deste modo, não basta a obtenção de uma vantagem patrimonial, sendo necessário, ainda, a ausência de uma causa justificativa para o enriquecimento. As causas justificativas podem ser as mais diversas, por exemplo, i) o consentimento do empobrecido, mormente através de um contrato, ii) a lei, como sucede na usucapião e na prescrição, iii) a caducidade do direito do comprador à redução do preço, uma decisão judicial ou iv) o cumprimento de uma obrigação natural.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Tal como a responsabilidade civil onde se enquadra o respetivo direito de regresso na responsabilidade civil por acidentes de viação. Cfr. Malda Miranda Barbosa (2007). *Reflexões em Torno da Responsabilidade Civil: Teleologia e Teleonomologia em Debate*, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, vol. LXXXI, Coimbra, pp. 511 e ss.

<sup>76</sup> Cfr. Almeida Costa (2001). *Direito das Obrigações*, 9º ed., Revista e Aumentada, Livraria Almedina, Coimbra, p. 449.

<sup>77</sup> Cfr. Ac. STJ, de 10/04/2024.

Na hipótese de ausência do instituto do direito de regresso nos contratos de seguro automóvel, a seguradora suporta a indemnização dos danos causados na esfera jurídica do lesado mas não há possibilidade de exigir esse montante junto do segurado. Deste modo, o segurado não sofre nenhum aumento na sua esfera patrimonial mas poupa despesas, como o montante da indemnização.<sup>78</sup> Há enriquecimento do segurado porque, pela inexistência do direito de regresso, está livre de uma obrigação que deveria suportar<sup>79</sup>. Este enriquecimento é obtido através do empobrecimento da seguradora, que suporta a reparação dos danos causados às vítimas do acidente de viação. Por outro lado, se o direito de regresso não estivesse previsto no SORCA, a seguradora estaria na mesma obrigada a indemnizar os lesados, nos termos do art.4º DL n.º291/2007. Apesar do enriquecimento do segurado, nas situações do art.27º, n.º1 do DL n.º291/2007, há causa justificativa para o enriquecimento do segurado, o contrato de seguro. O fundamento jurídico é a lei que não prevê o direito de regresso, por escolha do legislador<sup>80</sup>. Este terceiro pressuposto é o ponto fulcral. Se a lei estabelece que a seguradora deve suportar a indemnização sem possibilidade de exigir do segurado o reembolso pela sua conduta, há causa justificativa para o enriquecimento do segurado.

Dessa forma, o direito de regresso não só garante uma distribuição justa da responsabilidade, como também obsta que o segurado obtenha um benefício injusto pelo seu comportamento.<sup>81</sup> Sem ele condutor tornar-se-ia descuidado, sempre convincente na existência e no funcionamento do seguro. Assim, o ordenamento jurídico promove um equilíbrio adequado entre a proteção das vítimas, a estabilidade das seguradoras e o respeito pelos princípios da equidade e da boa-fé na execução dos

---

<sup>78</sup> Mais, a vantagem patrimonial pode ser objetiva e isoladamente considerada ou medida através da projeção concreta do ato na situação patrimonial do beneficiário. Na primeira hipótese falam os autores do enriquecimento real e no segundo caso, do enriquecimento patrimonial, apurado através da diferença entre a situação em que o beneficiário se encontra (situação real) e aquela que estaria, se não fosse a deslocação patrimonial operada (situação hipotética). Cfr. Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)* op. cit. p. 481.

<sup>79</sup> Cfr. Ac. TRC, de 2/11/2010.

<sup>80</sup> Nas palavras de Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral (...)* op. cit. p. 481, “[o] enriquecimento é injusto porque, segundo a ordenação substancial dos bens aprovada pelo Direito, ele deve pertencer a outro”. Ora, se na hipótese de a lei não prever o direito de regresso, cumpre à seguradora arcar com a despesa da indemnização paga à vítima, pelo que há uma causa justificativa para o enriquecimento do segurado.

<sup>81</sup> Adriano Soares e Maria José de Rangel Mesquita (2008). *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Anotado e comentado*. Almedina, Lisboa, p. 136.

contratos, criando um efeito dissuasor em relação à leviandade do condutor segurado.<sup>82</sup>

## **Análise do acórdão n.º10/2024, de 15 de julho**

Mais tarde, o STJ, no Ac. n.º 10/2024, de 15 de julho,

*(...)para que seja reconhecido o direito de regresso à seguradora que satisfaz a indemnização ao lesado, terá a mesma de alegar e provar que o condutor conduzia sob influência de substâncias psicotrópicas<sup>83</sup>, 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.<sup>84</sup>*

Nestes termos, uniformizou jurisprudência exigindo a alegação e prova do nexo causal entre o acidente e o consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos<sup>85</sup>.

A decisão do STJ coloca termo à contradição entre o acórdão fundamento<sup>86</sup> e o acórdão recorrido<sup>87</sup>. A tese do primeiro acórdão, defendida pelos Juízes Conselheiros, sustenta que o exercício do direito de regresso depende da demonstração de um estado de influência, causal do acidente, através da realização de exame médico e/ou pericial. Em contraposição, o acórdão recorrido, sustém que o direito de regresso poderá ser exercido pela seguradora apenas com a demonstração que o segurado, no momento do acidente, acusava no exame de sangue a presença de substâncias

---

<sup>82</sup> Sobrecarregar as seguradoras com as indemnizações que decorrem das condutas descritas no art. 27.º, n.º1 do DL n.º291/2007, comprometeria a sustentabilidade das companhias de seguro. De forma, a salvaguardarem-se, os prémios de seguro iriam sofrer aumentos significativos, penalizando os segurados, mesmo aqueles que cumprem as normas legais.

<sup>83</sup> Nos termos do art. 81.º do CE, “1- É proibido conduzir sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas.”; “5- Considera-se sob influência de substâncias psicotrópicas o condutor que, após exame realizado nos termos do presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico ou pericial.”

<sup>84</sup> Cfr. Ac. STJ n.º 10/2024, de 15/07/2024, sumário.

<sup>85</sup> “Na acção de regresso instaurada pela seguradora contra o condutor segurado, nos termos definidos na alínea c), última parte, do n.º 1 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-08, incumbe à primeira alegar e provar que o réu, na qualidade de condutor segurado causador do acidente, acusou consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos, após exame realizado nos termos do Código da Estrada e de legislação complementar, e ao condutor o ónus de alegar e provar que tal resultado, assim apurado, foi no caso concreto irrelevante para a produção do evento lesivo (...)” Cfr. Ac. STJ n.º 10/2024, de 15/07/2024.

<sup>86</sup> Cfr. Ac. STJ de 25/03/2021.

<sup>87</sup> Cfr. Ac. STJ, de 13/09/2022.

estupefacientes.<sup>88</sup> Resumidamente, a hipótese de direito de regresso contida na al. c) do art. 27º do DL n.º 291/2007, objeto de discussão no trabalho, subdivide-se em duas situações: i) consumo de álcool e, ii) consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos – apresentando as duas hipóteses conclusões jurisprudenciais diferentes.

Após a análise da desnecessidade donexo causal na condução sob efeito de álcool, é imprescindível proceder à mesma análise na condução sob o consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos. No âmbito da condução sob efeito de álcool, a jurisprudência consolidou opinião de que, à luz da atual redação, não se exige a prova de umnexo de causalidade entre a taxa de alcoolemia do condutor e a ocorrência do acidente. De acordo com o sentido jurisprudencial predominante, a verificação de duas condições essenciais é suficiente para justificar o direito de regresso da seguradora: (i) que este tenha dado causa ao acidente e, (ii) conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida.<sup>89</sup> Pela estrutura e leitura do art. 27.º, n.º 1, al. c), do DL n.º 291/2007, seria de considerar que o entendimento jurídico aplicável à condução sob influência de álcool deveria ser igualmente estendido ao consumo de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas. A ideia justificar-se-ia na sua razão de ser, uma vez que ambos os comportamentos: conduzir com uma TAS superior à legalmente permitida ou sob o efeito de substâncias psicotrópicas, estão descritos e tratados na mesma norma legal. O fundamento deste argumento está na intenção do legislador que, ao rever o regime do direito de regresso em 2007, optou por retirar, da norma, qualquer elemento gramatical que permitisse a interpretação de necessidade de prova donexo causal entre o consumo de álcool ou estupefacientes e o acidente. Com a alteração da letra da lei, pretendeu-se facilitar a

---

<sup>88</sup> “g) O ACÓRDÃO IMPUGNADO pronunciou-se no sentido de o “exame de confirmação ser feito em amostra de sangue e é positivo sempre que revele qualquer das substâncias referidas no quadro n.º 1 do anexo V (designadamente as do grupo de canabinoides, como é o caso) independentemente dos valores registados. Não se exige um qualquer valor mínimo, mínimo que também não consta do DL n.º 291/2007 nem do Código da Estrada. Não se estabelece, assim, para a responsabilização do condutor, qualquer “limiar de relevância” relativamente à quantidade de estupefacientes consumidos nem se exige a prova de que a quantidade apresentada pelo condutor seja susceptível de influenciar, efectivamente, a sua capacidade de condução. E se é assim, não pode o juiz fazer um juízo valorativo sobre a necessidade de qualquer mínimo relevante para que o condutor possa ser responsabilizado e a seguradora possa exercer o seu direito de regresso.”Cfr. Ac. STJ n.º 10/2024, de 15/07/2024.

<sup>89</sup> “No que respeita à taxa de alcoolemia, temos entendido, de acordo, aliás, com a jurisprudência largamente maioritária, que, no domínio da actual legislação, não é necessária a alegação e prova do nexode causalidade entre o estado de alcoolemia em que o condutor circulava e a eclosão do acidente, bastando a demonstração de que o acidente ocorreu por culpa do condutor que conduzia com taxa de alcoolemia superior à permitida.”Cfr. Ac. STJ, de 13/09/2022.

aplicação do direito de regresso pelas seguradoras e minimizar obstáculos probatórios que comprometessem a eficiência da norma. Contudo, a jurisprudência, no Ac. n.º 10/2024, estabeleceu entendimento diverso, o levanta uma questão relevante: se as duas condutas reprováveis estão previstas na mesma alínea não deveriam, então, estar sujeitas ao mesmo regime probatório?

Da análise ao Ac. n.º 10/2024, de 15 de julho, cumpre elencar as justificações apresentadas que fundamentam o critério uniformizador. Primeiramente, ainda não existe na nossa ordem jurídica e científica, consenso quanto ao valor ou quantidade específica de substâncias psicotrópicas no sangue a partir do qual se poderá afirmar ou presumir um “estado de influência”. Como demonstrado cientificamente, a mera presença dessas substâncias no sangue do condutor não significa um consumo recente de estupefacientes nem sequer um consumo excessivo capaz de provar a alteração das capacidades do condutor.<sup>90</sup> Deste modo, contrariamente ao consumo de álcool, cujo TAS pode ser censurada pelos limites impostos pela lei, as substâncias psicotrópicas não têm um padrão científico e jurídico estabelecido para avaliar o estado de influência, o que torna a questão complexa.<sup>91</sup> Deste modo, a falta de fixação um limite mínimo que nos permita provar que o condutor segurado conduzia “influenciado” pelo consumo de estupefacientes ou outras drogas, exige que se recorra a outros meios de prova. Assim, torna-se necessário demonstrar o nexo de causalidade. Esta prova depende da análise de diminuição da capacidade do condutor para o exercício da condução, através de exames de avaliação casuística, médica ou pericial que permita concluir a alteração das faculdades psicomotoras.<sup>92</sup>

---

<sup>90</sup> “Aqui chegados, permitimo-nos concluir, em face dos elementos supra referenciados, que inexistente, ainda, na nossa comunidade científica e, por consequência, na nossa Ordem Jurídica, consenso quanto ao valor ou quantidade de substâncias psicotrópicas no sangue a partir do qual é possível afirmar ou presumir a verificação de um “estado de influência”, sendo que, como vimos, à luz dos conhecimentos científicos disponíveis nesta matéria, nem sempre a presença de tais substâncias psicotrópicas no sangue do condutor quer significar um consumo recente de produtos estupefacientes ou sequer um consumo relevante para efeitos de criação do mencionado estado de influência.” Cfr. Ac. STJ n.º10/2024, de 15/07/2024.

<sup>91</sup> “Ora, se é certo que da Portaria em vigor (Portaria n.º 902-B/2007, de 13-08) resulta o limite a partir do qual o exame de urina deve considerar-se positivo, menos certo não é que dela não resulta qualquer menção ao valor mínimo de concentração de substâncias psicotrópicas exigível para que se considere o exame de sangue positivo (exame de confirmação).” Cfr. *Ibidem*, p. 25.

<sup>92</sup> “Dito de uma forma mais clara e mais directa, o legislador português não estabeleceu (ainda) limites mínimos no sangue para as substâncias psicotrópicas, não adoptou a regra do “limiar mínimo” de onde se possa extrair que o condutor conduzia sob influência daquelas, em “estado de influência”, acabando esta patente indefinição por impedir, como é evidente, repetindo e enfatizando, a determinação concreta de um limite mínimo (como se verifica na condução sob o efeito do álcool) a partir do qual seja possível presumir uma diminuição da capacidade para o exercício da condução,

A lei portuguesa adota entendimento diferente na condução sob efeito de álcool,

*[c]onsidera-se sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico.<sup>93</sup>*

A diferença entre as duas situações, decorre da existência de um limiar mínimo a partir do qual se considera que o álcool no sangue influenciará a condução. Com a fixação deste limite legal, não é necessário provar que o estado de embriaguez teve impacto direto na ocorrência do acidente. Tal se deve a uma presunção absoluta de perigo. Estudos científicos demonstram que a presença de álcool no sangue acima desse limite compromete claramente os reflexos, a percepção e o tempo de reação. Deste modo, a simples verificação da TAS superior ao limite legal basta para se considerar infração e permitir o direito de regresso da seguradora, sem necessidade de demonstrar que o consumo foi a causa direta do acidente. O facto de o condutor apresentar uma TAS superior ao limite estabelecido já é suficiente para fundamentar a sua responsabilidade. Além do mais, conduzir com uma taxa de alcoolemia igual ou superior a 1,2 g/l constitui crime nos termos do artigo 292.º do Código Penal, refletindo um elevado grau de censurabilidade e risco para a segurança rodoviária.<sup>94</sup>

---

ficando esta determinação dependente da avaliação casuística, médica ou pericial, a realizar caso a caso.” Cfr. *Ibidem*, p. 25

<sup>93</sup> Ademais, nos termos do art. 81º, n.º3, n.º4 e n.º7 do CE, “3 - Considera-se sob influência de álcool o condutor em regime probatório e o condutor de veículo de socorro ou de serviço urgente, de transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxi, de automóvel pesado de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,2 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório médico.”; “4 - A conversão dos valores do teor de álcool no ar expirado (TAE) em teor de álcool no sangue (TAS) é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue.”; “Os limites de 0,5 g/l e 0,8 g/l referidos no número anterior são reduzidos para 0,2 g/l e 0,5 g/l, respetivamente, para os condutores em regime probatório, condutores de veículos de socorro ou de serviço urgente, de transportes coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de táxis, de automóveis pesados de passageiros ou de mercadorias ou de transporte de mercadorias perigosas.”

<sup>94</sup> No direito penal reconhece-se a existência de infrações rodoviárias (direito penal rodoviário), dedicado à penalização de condutas diretamente interligadas com a condução de veículos e os seus perigos inerentes, com o objetivo de preservar a segurança rodoviária na nossa ordem jurídica. A previsão dessas normas está no CP reforçando a punição de comportamentos perigosos. Alguns exemplos são: o art. 291º CP (“condução perigosa de veículo rodoviário”), punível com pena de prisão até três anos ou com pena de multa até 360 dias; o art. 292º CP (“Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas”), quem conduzir veículo com uma TAS igual ou superior a 1,2 g/l, ou sob a influência de estupefacientes ou produtos com efeito com efeito idêntico é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias. Fora do CP, é possível encontrar normas da mesma natureza, por exemplo, o art. 3º, n.º1 do DL n.º2/98, de 3 de janeiro (“condução de veículo a motor sem habilitação legal”). Esta conduta é punida com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.

No caso das substâncias psicotrópicas, a lei não estabelece um limite que permita presumir a influência. Não existe uma presunção absoluta de perigo como na condução sob efeito de álcool.<sup>95</sup> Deste modo, a mera presença de substâncias ilícitas no organismo do condutor não basta, por si só, para fundamentar a sua responsabilização pelo acidente porque não significa, necessariamente, que o condutor estava incapacitado para conduzir. As drogas têm efeitos mutáveis, dependendo do tipo de substância, da dose, a tolerância, o metabolismo do condutor e do tempo decorrido desde o consumo. Por exemplo, os testes de urina podem acusar a presença destas substâncias dias ou até semanas após o consumo. Portanto, diferentemente do consumo de álcool, não há um limite fixo e aceite para definir “condução sob efeito de drogas”, o que torna necessário uma avaliação casuística e pericial para determinar a influência na condução e, conseqüentemente, prova do nexo de causalidade entre o consumo e a ocorrência do acidente.

Nestas circunstâncias, a abordagem mais subjetiva gera incerteza jurídica e regime probatório mais complexo. A prova pela seguradora é mais exigente, tornando-se extremamente penoso provar em julgamento se o acidente se ficou a dever ao consumo de drogas ou à simples imprudência por parte do condutor. Por exemplo, os exames médicos podem detetar a presença de drogas no organismo do condutor e determinar uma alteração das faculdades psicomotoras, no entanto, esses sintomas podem ter múltiplas causas, como fadiga, sono, o que dificultará a prova. Apesar da divergência face à condução sob efeito de álcool, esta opção garante segurança jurídica, previsibilidade na aplicação da lei e, justiça na imputação de responsabilidade, evitando responsabilidades automáticas em situações em que a influência da substância na condução não esteja perfeitamente demonstrada.

## **Conclusão**

Em síntese, verifica-se que a alteração legislativa introduzida pelo DL n.º 291/2007, de 21 de agosto, teve como finalidade facilitar o exercício do direito de

---

<sup>95</sup> “*Resulta, assim, evidente, no respeito pelos estudos científicos referenciados, que a mera deteção de estupefacientes no exame de sangue não é suficiente para fundar o direito de regresso da seguradora, sendo, antes, necessário que esta demonstre, através de exame médico e/ou pericial, tal como determina o art. 81.º, n.º 5, do Código da Estrada, que os níveis de concentração de substâncias psicotrópicas são, face às variáveis presentes no caso concreto, susceptíveis de diminuir a capacidade de condução.*” Cfr. Ac. STJ n.º10/2024, de 15/07/2024.

regresso pelas seguradoras, eliminando a exigência de prova do nexo de causalidade entre a TAS do condutor e a produção do acidente.

Ao afastar a necessidade de demonstrar que o estado de embriaguez do condutor foi determinante para a ocorrência do acidente, o legislador adotou um critério objetivo, baseado somente na verificação da TAS. Essa abordagem tem como primordial alicerce o reconhecimento de que a condução sob efeito de álcool representa, por si só, um fator de risco elevado, tornando dispensável qualquer análise subjetiva sobre a influência concreta do álcool no comportamento do condutor, eximindo as seguradoras do ônus probatório relativamente à influência direta do álcool na produção do sinistro. Assim, ao dispensar a prova do nexo causal, a lei visa desencorajar condutas perigosas, garantindo uma maior previsibilidade na aplicação do regime jurídico.

Não digo que a exigência de um nexo de causalidade como pressuposto do direito de regresso não faça sentido, compreende-se. Os argumentos a favor prendem-se com um injustificado “presente” às seguradoras caso o acidente se tenha dado por outra causa, apesar do condutor estar alcoolizado, exigindo-se a análise específica do acidente, garantindo a atribuição de responsabilidade de forma justa e fundamentada, em conformidade com os princípios da imputação objetiva e da proporcionalidade. No entanto, se o condutor possuir TAS igual ou superior a 0,5 g/l)<sup>96</sup>, é pela lei e pelo senso comum considerado causador do acidente – presunção “*Juris et de jure*”.<sup>97</sup> Apesar dos limites impostos, a influência dessa quantidade poderá não ser igual para todas as pessoas, dependendo da constituição física e hábitos de consumo de álcool da pessoa. Na impossibilidade de a lei prever toda a casuística, fixou-se então um limite acima do qual é proibido conduzir<sup>98</sup>, considerando-se que acima dessa percentagem há uma diminuição das mais simples faculdades de condução.<sup>99</sup>

Neste caso previsto na al. c) do art.21º do DL n.º291/2007, existe um efetivo aumento do risco normal associado à circulação de veículos automóveis que não se integra no risco assumido pela seguradora, risco esse determinante para a fixação do prémio a suportar pelo segurado.<sup>100</sup> O álcool influenciará o acidente e a justificação é

---

<sup>96</sup> Cfr. art. 81º, n.º2 do CE.

<sup>97</sup> Cfr. Américo Marcelino, *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil (...)*, op. cit., p. 436.

<sup>98</sup> Cfr. Ac. TRC, de 13/03/2001.

<sup>99</sup> Cfr. Ac. TRC, de 05/07/1994, CJ 1994,21 in, Ac. TRC, de 13/03/2001.

<sup>100</sup> Cfr. Ac. STJ n.º10/2024, de 15/07/2024.

intuitiva, atestada pela lei, ciência e experiência comum. O álcool afeta “ (...) negativamente as faculdades mentais, criando uma euforia incompatível com a reflexão, a calma e a prudência imprescindíveis ao bom desempenho (...)”.<sup>101</sup>

O exercício do direito de regresso pela seguradora decorre de um princípio de responsabilidade individual, dissuadindo esta prática censurável e mantendo o equilíbrio do sistema do SORCA. Deste modo, a lei civil como a lei penal, na prevenção da sinistralidade, estabelecem as consequências para a condução sob a influência de álcool: a devolução à seguradora do que esta, por causa daquele, teve de despendar.<sup>102</sup>

Deste modo, a conhecida alteração legislativa (eliminando a expressão “agido sob a influência de álcool” e substituir pela “conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida”), muito mais objetiva, permitiu dispensar, efetivamente, a seguradora do ônus de demonstração de um nexo causal concreto, envolvendo como justificação a presumível diminuição dos reflexos e capacidade reativa do condutor alcoolizado.<sup>103</sup> A seguradora, com o contrato, não poderá cobrir riscos acrescidos que resultam, especificamente, da condução sob efeito do álcool e não dos riscos “normais”, não influenciáveis pela alcoolemia.<sup>104</sup>

Neste sentido, a não exigência do nexo causal na condução com TAS permite simplificar a logística para a seguradora, transmitindo uma mensagem a segurado: há uma responsabilização pela conduta reprovável, pela violação da segurança rodoviária, ameaça à vida de terceiros lesados. Se o segurado confiasse na cobertura do seguro na hipótese de condução sob efeito do álcool, sem qualquer repercussão sobre este, não haveria efeito dissuasor o que, provavelmente, levaria a um aumento de infrações rodoviárias relacionadas com o álcool, comportamento totalmente irresponsável. Tais condutas negligentes não podem ser toleradas. Havendo uma consequência económica, que interfira na situação financeira do condutor, é de senso

---

<sup>101</sup> Cfr. Américo Marcelino, *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil (...)*, op. cit., p. 437.

<sup>102</sup> Cfr. *Ibidem*, p. 438.

<sup>103</sup> Cfr. Ac. STJ, de 06/04/2017; e Ac. TRC, de 21/05/2024.

<sup>104</sup> “O agravamento do risco de acidentes pelo excesso de álcool no sangue do segurado (ou de pessoas cuja responsabilidade civil é garantida pelo contrato de seguro automóvel implica a perda da cobertura do seguro; agravamento do risco reconduz-se ao aumento das chances de ocorrência de um sinistro.”, Cfr. Ac. STJ, de 25/03/2021.

comum, que o cidadão vai tentar precaver-se.<sup>105</sup> Entende-se que estamos perante uma estratégia de prevenção geral e, ao mesmo tempo, repressiva e dissuasora.<sup>106</sup>

A possibilidade de exercício do direito de regresso pela seguradora vai incentivar a maior ponderação dos segurados, simplificar a aplicação do direito de regresso, assegurar maior eficácia na imputação da responsabilidade ao condutor alcoolizado e reforçar o carácter dissuasor da norma. Pelo contrário, a ausência deste direito permite a consciência de impunidade no condutor segurado, favorecendo a prática de condutas imprudentes e perigosas. Paralelamente, protege os interesses das seguradoras e dos lesados, evitando litígios prolongados sobre a relação de causalidade entre o estado do condutor e o sinistro.

Assim, abraçamos a doutrina da automaticidade do direito de regresso que resulta da letra da lei que o legislador institui no art. 27º, n.º, al. c) do DL n.º291/2007 (“conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida”) A interpretação reflete a vontade legislativa de simplificar o regime do direito de regresso, permitindo que a seguradora responsabilize o segurado apenas com base na demonstração dos dois requisitos mencionados. Tal solução legislativa visa não apenas assegurar uma maior harmonia no sistema de seguro obrigatório, mas também impedir a impunidade dos condutores que, ao atuarem em desconformidade com as normas legais, aumentam significativamente o risco de acidentes e colocam em causa a segurança nas estradas.

---

<sup>105</sup> “Trata-se, em última análise, independentemente do sancionamento do arguido, nos planos penal e contra-ordenacional, de prever e fazer funcionar uma sanção patrimonial civil - envolvendo o apagamento da normal garantia do seguro e a personalização da responsabilidade do segurado e determinante de que o sacrifício patrimonial resultante do pagamento da indemnização à vítima do acidente deva recair definitivamente sobre o autor do abandono doloso do sinistrado (tornando, deste modo, extremamente onerosas para o condutor as consequências da omissão dolosa de auxílio às vítimas, por essa via procurando censurar e desincentivar fortemente esse reprovável comportamento estradal).” Cfr. Ac. STJ n.º 11/2015 de 18/09/2015.

<sup>106</sup> “Na verdade, pode considerar-se que, de um ponto de vista funcional, à acção de regresso - enquanto reportada a indemnizações pagas a título de ressarcimento de danos relativamente aos quais não ocorreu qualquer nexos causal com o facto constitutivo do direito de regresso (o abandono doloso da vítima) - deva atribuir-se a natureza de sanção civil - levando as finalidades de prevenção geral e de reforçada censura ético-jurídica de determinadas condutas estradais à personalização da responsabilidade do seu autor, apagando ou precludindo, no plano das relações internas entre seguradora e tomador/beneficiário do seguro, a garantia de cobertura dos riscos de circulação que normalmente decorreria da vigência do contrato.” Cfr. Ac. STJ n.º 11/2015 de 18/09/2015.

## Referências Bibliográficas

AA. VV. (2018) *Comentário ao Código Civil: Direito das Obrigações: Das Obrigações em Geral*, Universidade Católica Editora, Lisboa.

ALMEIDA, José Carlos Moitinho (2009). *O contrato de seguro*. Estudos, Coimbra Editora, Coimbra.

BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda (2007). *Reflexões em Torno da Responsabilidade Civil: Teleologia e Teleonomologia em Debate*, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, vol. LXXXI, Coimbra, 511-600.

BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda (2014) *Responsabilidade Civil Extracontratual: Novas Perspetivas em Matéria de Nexo de Causalidade*, Principia Editora, Cascais.

BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda (2015). *Direito de regresso no caso de seguro automóvel obrigatório: a taxa de alcoolemia superior ao legalmente permitido e o problema da 'causalidade'*. Cadernos de Direito Privado, 50, abril/julho, pp.16-39.

CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa (2010). *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*. Coimbra Editora, Coimbra.

CONSCIÊNCIA, E. H. (2003). *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*. Almedina, Coimbra.

CORDEIRO, António Menezes (2017). *Direito dos seguros* (2ª ed., revista e atualizada). Edições Almedina.

COSTA, Mário Júlio de Almeida (2001). *Direito das obrigações*, 9ª ed., revista e aumentada. Livraria Almedina, Coimbra.

FARIA, Jorge Ribeiro & Miguel Pestana de VASCONCELOS & Rute Teixeira PEDRO (2001). *Direito das obrigações* (Vol. II). Almedina., Coimbra.

GOMES, Manuel Januário da Costa (2000). *Assunção fidejussória de dívida: sobre o sentido e âmbito da vinculação como fiador*. Almedina, Coimbra.

GONÇALVES, Manuel (2022). *A investigação dos acidentes de viação*. Julgar, 46, Almedina, Lisboa pp. 223-244.

LEITÃO, Luís. Manuel Teles de Menezes (2002). *Direito das obrigações Vol. I: Introdução da constituição das obrigações* (2ª ed.). Almedina, Coimbra.

LIMA, Pires & João de Matos Antunes VARELA (2011). *Código Civil anotado* (Vol. I, 4ª ed., revista e atualizada). Coimbra Editora, Coimbra.

MARCELINO, A. (1998). *Acidentes de viação e responsabilidade civil*. 4ªed, revista e ampliada, Livraria Petrony Lda., Lisboa.

MARTINEZ, Pedro Romano *et al.* (2023). *Lei do contrato de seguro: Anotada*, 4º ed, Edições Almedina, Coimbra.

MATOS, Filipe Albuquerque. (2002). *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel: Alguns aspectos do seu regime jurídico*. Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, pp. 329-364.

OLIVEIRA, Nuno Manuel Pinto, (2011) *Princípios de Direito dos Contratos*, Coimbra Editora, Coimbra.

PINTO, Carlos Alberto da Mota & Paulo Mota PINTO & António Pinto Monteiro (2005). *Teoria geral do direito civil* (4ª ed.). Coimbra Editora, Coimbra.

PROENÇA, José Carlos Brandão (2004). *Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e a conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?*, in *Cadernos de Direito Privado*, 7, Julho/Setembro, pp. 19-31.

PROENÇA, José Carlos Brandão (2007). *A Conduta do Lesado como Pressuposto e Critério de Imputação do Dano Extracontratual*, Almedina, Coimbra.

REGO, Margarida Lima (2010). *Contrato de Seguro e Terceiros*, 1.ª ed., Coimbra Editora, Coimbra.

SANTOS, Maria Amélia (2018). *O direito de regresso da seguradora nos acidentes de viação*. Revista Julgar Online, novembro, Guimarães, pp. 1-25.

SERRA, Adriano Paes Vaz (1959). *Fundamento da Responsabilidade Civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*, in *BMJ*, n.º 90, Lisboa, pp. 5-599.

SILVA, João Calvão da Silva (2011). *Acção directa contra a seguradora e direito de regresso nos acidentes de viação in RLJ*, 140(3969), julho/agosto, Coimbra Editora, Coimbra, pp. 363-392.

SOARES, Adriano Garção & Maria José Rangel de Mesquita RANGEL (2008) *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Anotado e comentado*. Almedina, Lisboa.

TELLES, Inocência Galvão (2002). *Manual dos contratos em geral* (4ª ed.). Coimbra Editora, Coimbra.

VARELA, João de Matos Antunes (2020). *Das obrigações em geral* (Vol. I, 10ª ed.). Edições Almedina, Coimbra.

VIEIRA, Francisco Marques (2007). *Direito Penal Rodoviário: os crimes dos condutores*, 1.ª ed., Publicações Universidade Católica, Porto.

## **Jurisprudência Citada**

-Ac. STJ, de 14/01/1997:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/d54537f8cdef1ea802568fc003b6747?OpenDocument>

-Ac. TRC, de 13/03/2001:

<https://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/d59ab8588dfa035f80256a0f00596a61?OpenDocument>

-AUJ n.º6/2002, de 18/07/2002:

<https://files.diariodarepublica.pt/1s/2002/07/164a00/53955402.pdf>

-Ac. STJ, de 18/12/2003:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/0115cd9c231e796c80256e7800458aa4?OpenDocument>

-Ac. TRC, de 02/11/2010: <https://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/-/464268497B7F2C59802577E30040A589>

-Ac. TRP, de 19/01/2012:

<https://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/56a6e7121657f91e80257cda00381fdf/4fa47a442ad2bae7802579970032ae5d?OpenDocument>

-Ac. STJ, de 09/09/2014:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/d0d4ce93888af8880257d4e004b9e1e?OpenDocument>

-Ac. STJ, de 09/10/2014:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/ce5d44c54ba1f66880257d720050ba36?OpenDocument>

-Ac. STJ n.º 11/2015 de 18/09/2015:

<https://files.diariodarepublica.pt/1s/2015/09/18300/0836008375.pdf>

-Ac. STJ, de 06/04/2017:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/a6686a6367f61cf5802580fa005d572b?OpenDocument>

-Ac. STJ, de 25/03/2021:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/6f9c47388c6522ca802586d3003ea7ee?OpenDocument>

-Ac. TRC, de 18/05/2021:

<https://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/8fe0e606d8f56b22802576c0005637dc/3302a70bc162eb79802586e400331306?OpenDocument>

-Ac. STJ, de 13/09/2022:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/798d56d2b2b4a87b802588bc004feac4?OpenDocument>

- Ac. STJ, de 10/04/2024:

<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/0340b3173be61bc280258afc00462c09?OpenDocument>

-Ac. TRC, de 21/05/2024:

<https://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/b7383fd3549a0f3f80258b320030b05b?OpenDocument>

-Ac. STJ n.º10/2024, de 15/07/2024:

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/acordao-supremo-tribunal-justica/10-2024871917724>

-Ac. TRP, de 28/01/2025:

<https://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/56a6e7121657f91e80257cda00381fdf/ca88055686b23ca880258c2e004bd716?OpenDocument&Highlight=0,condu%C3%A7%C3%A3o,so b,efeito,de,alcool%20>