



NUNO ALMEIDA DE ARAÚJO SOBREIRA

**SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL**

**DIREITO DE REGRESSO DA SEGURADORA E SUB-ROGAÇÃO DO FGA**

Dissertação apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra no âmbito do  
2.º Ciclo de Estudos em Direito em Ciências Jurídico-Civilísticas, Menção em Direito  
Civil

Sob a orientação do Professor Doutor João Calvão da Silva

Coimbra, 2014

*Aos meus pais, Lurdes e Gustavo, e aos meus irmãos, Inês, André e Miguel, por todo o apoio, amor e felicidade.*

*À Alexandra, porque Coimbra proporcionou e nós construímos...*

## RESUMO/SUMMARY

Estudo do direito de regresso da Seguradora e do direito de sub-rogação do Fundo de Garantia Automóvel, no âmbito do regime jurídico do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel regulado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto. Discussão da natureza jurídica do direito de regresso e do direito de sub-rogação. Referência ao regime geral da responsabilidade civil e ao regime da responsabilidade civil objetiva ou pelo risco por acidentes de viação.

Study on the insurance company's right of recourse and on the Motor Insurance Guarantee Fund's (*Fundo de Garantia Automóvel*) right of subrogation, according to the legal regime of the mandatory automobile civil liability insurance contract, stated in Decree-Law no. 291/2007, of 21<sup>st</sup> August. Discussion on the legal nature of the right of recourse and the right of subrogation. Reference to the general civil liability legal framework as well as to the automobile risk liability legal framework.

## **ABREVIATURAS**

Ac. – Acórdão

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

ASR – Auditoria de Segurança Rodoviária

AUJ – Acórdão de Uniformização de Jurisprudência

CC – Código Civil

CCom. – Código Comercial

CE – Código da Estrada

CJ – Coletânea de Jurisprudência

cm<sup>3</sup> – Centímetros cúbicos

CP – Código Penal

CPC – Código de Processo Civil

CPP – Código de Processo Penal

CSORCA – Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel

Diretiva de Codificação – Diretiva n.º 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009

DL – Decreto-lei

FGA – Fundo de Garantia Automóvel

GNR – Guarda Nacional Republicana

IMT – Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

ISP – Instituto de Seguros de Portugal, I.P.

ISR – Inspeção de Segurança Rodoviária

n.º – Número

pág. – página

pp. – Páginas

PSP – Polícia de Segurança Pública

RGCO – Regime Geral das Contraordenações

RJCS – Regime Jurídico do Contrato de Seguro

RLJ – Revista de Legislação e Jurisprudência

Seguradora – Empresa de seguros de acordo com a definição do artigo 2.º, n.º 1, alínea *b*) do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de abril.

SORCA – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel

ss – Seguintes

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TAS – Teor de álcool no sangue

TC – Tribunal Constitucional

TJUE – Tribunal de Justiça da União Europeia

TRC – Tribunal da Relação de Coimbra

TRE – Tribunal da Relação de Évora

TRL – Tribunal da Relação de Lisboa

TRP – Tribunal da Relação do Porto

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação constitui o resultado de um estudo orientado em torno do regime jurídico do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (regulado pelo DL n.º 291/2007, de 21 de agosto e, doravante, SORCA), nomeadamente, no que concerne à problemática do direito de regresso da Seguradora e do direito à sub-rogação do Fundo de Garantia Automóvel (FGA)<sup>1</sup>.

A pertinência da temática resulta, em nosso entender, de um conjunto de fatores atuais. Por um lado, a realidade sobre a qual o regime jurídico em estudo se debruça não perde, infelizmente, a sua atualidade, uma vez que os dados estatísticos relativos à sinistralidade rodoviária continuam a representar um desafio quer do ponto de vista do sistema jurídico, nas funções de prevenção da sinistralidade, compensação das vítimas e repressão dos agentes responsáveis, quer do ponto de vista da tecnologia e da engenharia, áreas nas quais os esforços para o desenvolvimento de estradas e de automóveis mais seguros são evidentes<sup>2</sup>.

Por outro lado, o tema em estudo revela-se igualmente pertinente do ponto de vista do sistema jurídico na medida em que o elevado número de processos judiciais relacionados com acidentes de viação tem permitido a proliferação de Jurisprudência, alguma sobre a forma de Acórdãos de Uniformização de Jurisprudência, que demonstram que, apesar de a última alteração de revelo no principal diploma legal que regula o SORCA ter já mais de 7 anos<sup>3</sup>, o regime legal continua a suscitar dúvidas de interpretação e aplicação prática.

Tendo como ponto de partida a compreensão do sistema jurídico regulatório da responsabilidade em sentido amplo por acidentes de viação, quer do ponto de vista do direito de mera ordenação social quer do ponto de vista dos regimes civil e penal que se

---

<sup>1</sup> A presente dissertação foi redigida em concordância com o novo acordo ortográfico. As referências a legislação devem considerar-se atualizadas até 30 de setembro de 2014.

<sup>2</sup> A título de exemplo, refira-se o projeto *HealthyDrive*, criado por uma empresa portuguesa que consiste no fabrico de espelhos retrovisores com sistema de leitura de expressões faciais representativas de fadiga e sonolência, alertando o condutor, através de sinal sonoro, do perigo que o seu estado de cansaço representa para a segurança rodoviária em geral.

<sup>3</sup> O DL n.º 291/2007, de 21 de agosto, revogou e substituiu o DL n.º 522/85, de 31 de dezembro.

apresentam como mecanismos jurídicos de resposta à sinistralidade rodoviária<sup>4</sup>, centramo-nos no regime da responsabilidade civil por acidentes de viação com o objetivo de permitir uma compreensão elementar do regime jurídico que regula a responsabilidade que é assumida pela Seguradora no âmbito de um contrato de SORCA.

A responsabilidade civil constitui uma fonte de obrigações<sup>5</sup>, regulada no seu núcleo essencial pelo regime previsto nos artigos 483.º a 510.º e 562.º a 572.º do Código Civil (doravante, CC), que apresenta uma densidade normativa e dogmática complexa e extensa. No nosso estudo analisamos o regime geral da responsabilidade civil, mencionando com mais acuidade as questões que revelam alguma especificidade na sua aplicação à sinistralidade rodoviária. Para além do estudo da responsabilidade civil subjetiva, examinamos principalmente o regime da responsabilidade civil objetiva ou pelo risco. Com este percurso analítico procuraremos esclarecer como se processa a conjugação dos dois tipos de responsabilidade civil e qual a relação que se estabelece entre o regime da responsabilidade civil por acidentes de viação e o regime do contrato de SORCA.

A regulação da responsabilidade em sentido amplo por acidentes de viação está prevista em várias disposições normativas dispersas, tanto de direito civil como de direito penal. A necessidade de coerência do sistema jurídico nas respostas que pretende fornecer a esta concreta realidade invoca precisamente a imprescindibilidade de uma análise multilateral da normatividade jurídica, pelo que se intenta a exoração da ideia de sistema jurídico de regulação da responsabilidade por acidentes de viação.

Uma vez estabelecidas as bases para a compreensão do regime jurídico que regula a responsabilidade civil automóvel, percorremos os pontos essenciais do regime do contrato de seguro, em geral, e do contrato de SORCA, em particular, fixando a nossa atenção no respetivo âmbito, função e características. Esta análise inicial permite-nos chegar à

---

<sup>4</sup> A responsabilidade em sentido amplo por acidentes de viação concretiza-se em três vetores essenciais: *i*) a responsabilidade em sentido literal do condutor/detentor do veículo que se revela diligente na manutenção do mesmo e que o conduz com respeito pelas regras previstas no CE (a falta da qual poderá gerar, no plano jurídico, a efetivação de uma ou de ambas as responsabilidades de seguida elencadas); *ii*) a responsabilidade criminal por crimes cometidos com especial conexão com a condução de um veículo; e *iii*) a responsabilidade civil por acidentes de viação, tema central da presente dissertação.

<sup>5</sup> A responsabilidade civil subjetiva ou por factos ilícitos e objetiva constitui, juntamente com os contratos, os negócios jurídicos unilaterais, a gestão de negócios e o enriquecimento sem causa, a sistematização atual das fontes das obrigações do CC (cfr. ANTUNES VARELA, João de Matos, “*Das Obrigações em Geral*”, I, 10.ª edição, Almedina, 2010, pág. 210)

conclusão da importância da compreensão da socialização do risco operada pelo SORCA para alcançarmos a razão de ser das exclusões do âmbito de cobertura do SORCA, assim como das situações em que o legislador reconhece à Seguradora o direito a ser ressarcida pela indenização que pagou à vítima em nome do segurado.

No âmbito do respetivo capítulo, falamos em “direito ao ressarcimento” da Seguradora por ser nosso propósito analisar a natureza jurídica deste direito, nomeadamente através da confrontação com a hipótese de estarmos perante um exemplo de sub-rogação ou de direito de regresso. De entre o elenco de causas justificativas do direito ao ressarcimento da Seguradora procuramos uma razão justificativa comum que permita fundamentar a opção levada a cabo pelo legislador, tendo em conta o carácter taxativo das causas legalmente previstas. Veremos que nem todas se afiguram de simples entendimento enquanto outras demonstrarão como uma aplicação automática sem requisitos de prova poderá conduzir a um enriquecimento sem causa por parte da Seguradora.

Por contraposição à natureza jurídica do direito ao ressarcimento da Seguradora, analisamos o direito à sub-rogação do FGA, uma vez mais colocando a devida tónica na importância da socialização do risco e da proteção da vítima de acidente de viação como elementos justificativos do regime jurídico aplicável ao FGA e ao respetivo direito de sub-rogação.

Por fim, e porque todas as questões debatidas no âmbito da presente dissertação apresentam uma forte ligação (embora não imprescindível) com um processo judicial através do qual se proceda à efetivação da responsabilidade civil do agente responsável pelo acidente de viação e/ou ao exercício do direito de ressarcimento da Seguradora ou à sub-rogação do FGA, emprestamos o necessário contributo de índole prática de que a presente temática se reveste. Analisamos as especificidades da efetivação extrajudicial e judicial da responsabilidade civil automóvel, tendo em conta o regime do contrato de SORCA.

Compreendemos a dimensão da temática que nos propomos analisar mas consideramos imprescindível a referência a alguns temas confinantes para a compreensão do tema central do nosso estudo, ainda que tal referência se revele breve e, conseqüentemente, escassa nos exigíveis aprofundamentos de debate de questões controvertidas.



## 1. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Para efeitos do presente estudo importa perceber a que tipo de veículos nos referimos quando falamos em acidentes de viação e sinistralidade rodoviária. É lógico que para efeitos da análise do regime da responsabilidade civil por acidentes de viação e do regime aplicável ao contrato de SORCA, tais veículos serão aqueles que correspondem aos respetivos (e distintos) âmbitos de aplicação. No entanto, por ora, interessa elencar o tipo de veículos de circulação terrestre que, independentemente do âmbito de aplicação destes dois regimes, estão presentes nos principais dados estatísticos da sinistralidade rodoviária nacional.

De acordo com o estabelecido nos artigos 105.º e seguintes do Código da Estrada (doravante, CE), os veículos são classificados da seguinte forma:

- **Automóveis:** definidos pelo facto de serem veículos com motor de propulsão, com pelo menos quatro rodas e sem necessidade de carris para a sua deslocação. Dividem-se em automóveis ligeiros e pesados, consoante o respetivo peso bruto seja igual ou inferior a 3500 quilogramas e a lotação não superior a nove lugares, incluindo o condutor, ou não. Os automóveis são ainda classificados em automóveis de passageiros ou de mercadorias consoante se destinem ao transporte de pessoas ou ao transporte de carga;
- **Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos:** motociclo e triciclo são veículos com menos de quatro rodas com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup> ou que, por construção excedem a velocidade de 45 quilómetros por hora. Ciclomotor é um veículo de duas ou três rodas que, por construção não excede a velocidade de 45 quilómetros por hora. A mesma característica permite distinguir o quadriciclo de um veículo automóvel;
- **Veículos agrícolas:** dentro da categoria dos veículos agrícolas são agrupados o trator agrícola ou florestal, a máquina agrícola ou florestal, o motocultivador e o

tratocarro que se distinguem entre si pelas respectivas características de peso bruto e potência de tração, todos concebidos para a execução de trabalhos agrícolas e florestais. A máquina agrícola ou florestal só excepcionalmente transita na via pública;

- **Outros veículos a motor:** neste capítulo inserem-se os veículos a motor que circulam sobre carris e as máquinas industriais que só excepcionalmente circulam na via pública;
- **Reboque:** trata-se de um veículo sem motor que circula precisamente atrelado a um veículo a motor. Denomina-se semirreboque se a parte da frente assentar sobre o próprio veículo a motor, sendo o peso distribuído sobre este;
- **Velocípede:** é um veículo com duas ou mais rodas que tanto pode ser acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais como por motor, desde que por ação exclusiva do motor não atinja velocidade superior a 25 quilómetros por hora.

Partindo da definição de veículo que acabamos de apresentar, percebemos que é um conceito que faz referência a várias máquinas que se caracterizam por uma ideia de força, seja pelo seu peso, pela sua dimensão ou até pela potência da propulsão dos seus motores (com exceção do velocípede e do reboque). É precisamente esta força inerente aos veículos de circulação terrestre, aliada ao facto de o veículo ser conduzido com total autonomia pelo condutor<sup>6</sup>, tanto quanto à velocidade, como quanto à direção, que nos permite afirmar a existência de um grande risco inerente à condução dos mesmos.

---

<sup>6</sup> Ao contrário do que acontece na circulação aérea, marítima ou ferroviária, onde o tráfego é controlado por entidades externas ao condutor (torres de controlo aéreo, marítimo e ferroviário).

Existem ainda outros fatores de risco que potenciam a ocorrência de acidentes rodoviários, tal como o facto de existirem zonas de circulação nas quais tanto veículos de circulação terrestre como peões estão autorizados a circular (zona de coexistência), zonas onde se verificam a intersecção de uma via pública com linhas ferroviárias (passagem de nível), vias públicas onde os limites máximos de velocidade atingem os 120 quilómetros por hora (autoestrada), entre outros. O próprio estado de conservação do piso da via pública, as condições atmosféricas e o estado físico e psicológico do condutor do veículo constituem riscos elevados da atividade, tendo em conta a sua conexão com estes fatores.

A condução de um veículo de circulação terrestre está, nos dias de hoje, igualmente sujeita a novos riscos que decorrem da inovação tecnológica. A manutenção de uma conversa telefónica ou a redação ou leitura de uma mensagem de telemóvel<sup>7</sup> enquanto se conduz, assim como os sistemas integrados, essencialmente nos veículos automóveis, que permitem um controlo automático da velocidade e até a sua manutenção sem necessidade de qualquer condução ativa por parte do condutor, aumentam a probabilidade de ocorrência de um sinistro rodoviário por força da distração do mesmo.

Poderíamos afirmar que os sinistros provocados por velocípedes são irrelevantes para a análise do regime jurídico aplicável ao contrato de SORCA, mas estaríamos a cometer um grave erro de pré-compreensão do problema, como desenvolvemos mais à frente a propósito da problemática do concurso da culpa do lesado como forma de diminuição da responsabilidade civil automóvel. De qualquer forma, importa uma breve referência a respeito dos sinistros rodoviários que envolvem velocípedes. Juntamente com os peões, os velocípedes são considerados utilizadores vulneráveis das vias públicas e equiparadas (artigo 1.º, alínea *q*) do CE) e as recentes alterações ao CE vieram equiparar os velocípedes aos veículos automóveis<sup>8</sup>. A fragilidade do velocípede, quer pela estrutura do veículo quer pela reduzida velocidade média da sua circulação, representa um risco acrescido para o respetivo condutor e impõe um especial dever de cuidado aos restantes utilizadores da via pública (artigos 11.º, n.º 3, 18.º, n.º 1, 25.º, n.º 1, alínea *a*) e 38.º, n.º 2, alínea *e*) do CE).

---

<sup>7</sup> Vulgarmente denominada de SMS (*short message service*).

<sup>8</sup> Com as alterações introduzidas no CE pela Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, desde 3 de janeiro de 2014 que as regras aplicáveis aos velocípedes sofreram importantes alterações, das quais destacamos as seguintes: *i*) os velocípedes deixam de estar obrigados a circular nas pistas destinadas; *ii*) os velocípedes estão sujeitos às regras gerais que regulam a cedência de passagem; *iii*) os velocípedes podem usar toda a faixa de rodagem dentro das localidades.

No entanto, apesar de todos os riscos inerentes à circulação de veículos terrestres<sup>9</sup>, são inquestionáveis a utilidade e as vantagens que resultam da sua utilização por milhões de pessoas em todo o mundo, no seu dia-a-dia. Em regra, os veículos de circulação terrestre de utilização privada não estão sujeitos a horários nem a percursos predefinidos, apresentando amplas vantagens de mobilidade. Por outro lado, representam em muitas situações o meio de deslocação mais económico e rápido para efetuar o percurso pretendido. Do ponto de vista empresarial, o transporte por via terrestre de mercadorias continua a ser, nos dias de hoje, um elemento imprescindível da cadeia de importação e exportação de mercadorias nas zonas do interior. Para além destes fatores, o veículo automóvel mesmo quando não pode ser considerado um bem essencial ou até necessário para determinado agregado familiar, tornou-se num bem “apetecível” e de aquisição prioritária por fatores socioculturais<sup>10</sup>.

### **1.1. DADOS ESTATÍSTICOS**

A pertinência da temática abordada reflete-se não apenas no interesse das questões jurídicas em debate mas também no facto de a realidade em relação à qual nos debruçamos ser, infelizmente, muito comum. As estatísticas da sinistralidade rodoviária são alarmantes, independentemente da variante que se pretenda analisar. Uma breve descrição dos factos sobre os quais o nosso estudo incidirá revela-se certamente útil para uma melhor compreensão dos problemas em causa.

---

<sup>9</sup> Quando comparamos os dados estatísticos relativos a sinistros verificados no âmbito do transporte rodoviário com os dados relativos a sinistros verificados no âmbito do transporte aéreo, marítimo ou ferroviário, é notório que o transporte rodoviário apresenta níveis de sinistralidade muito superiores. De acordo com o 1.º e 2.º Relatórios Estatísticos referentes ao ano de 2013 elaborados pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos, registaram-se no ano passado 193 acidentes marítimos, dos quais resultaram 31 vítimas mortais. No que diz respeito ao transporte aéreo, do Relatório Anual de Segurança Operacional de 2012, elaborado pelo Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, consta que em 2012 registaram-se 9 acidentes com aeronaves, dos quais resultaram 10 vítimas mortais (sendo que, desde 2007, que nenhum acidente foi registado relativamente a aeronaves a operar em Transporte Aéreo Comercial). Quanto ao transporte ferroviário, os dados mais recentes constam do Relatório Anual de Segurança de 2012, de acordo com o qual registaram-se em 2012, 36 acidentes ferroviários significativos, dos quais resultaram 19 vítimas mortais (tendo a maioria delas sido colhidas pela composição).

<sup>10</sup> De forma expressiva, MARQUES VIEIRA afirma que “[n]as sociedades modernas, não conduzir é falhar na realização pessoal e social” (cfr. MARQUES VIEIRA, Francisco, “Direito Penal Rodoviário – os crimes dos condutores”, 1.ª edição, Publicações Universidade Católica, 2007, pág. 14).

Em geral, os acidentes de viação têm, em abstrato, aptidão para constituir um tipo de sinistralidade com tendência para provocar diversos e numerosos tipos de danos, desde danos não patrimoniais (danos corporais e danos morais) a danos patrimoniais<sup>11</sup>.

Recorrendo a dados concretos constantes do Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária de 2013 da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (doravante, ANSR), apresentamos as estatísticas relativas à sinistralidade rodoviária registada no ano de 2013, em comparação com os dados de 2004 e 1994<sup>12</sup>.

Centrando nos principais indicadores, o número de acidentes com vítimas<sup>13</sup> em 1994 foi de 45.830, em 2004 registaram-se 38.930, e em 2013 o número reduziu para 30.339 acidentes com vítimas. Quanto ao número de vítimas mortais em consequência de um acidente de viação<sup>14</sup>, em 1994 contabilizaram-se 1.926, em 2004 foram 1.135 vítimas mortais e em 2013 verificou-se uma redução significativa para 518. Por fim, relativamente ao número total de feridos (graves e ligeiros), em 1994 registaram-se 62.163, em 2004 o número total foi de 52.009 e em 2013 verificaram-se 38.872 feridos em acidentes de viação.

Verificamos assim que, longe de podermos afirmar que os valores relativos ao ano de 2013 são animadores, a verdade é que o trabalho desenvolvido no sentido de promover iniciativas de prevenção rodoviária, seja do ponto de vista educativo, legal ou nos materiais e tecnologias utilizados na construção das vias de circulação, têm surtido efeitos positivos nos últimos 20 anos. No entanto, os mesmos dados permitem chegar à conclusão de que a condução de veículos é uma atividade intrinsecamente perigosa e propiciadora da ocorrência de acidentes e, conseqüentemente, graves danos para os intervenientes.

Para percebermos os pontos essenciais da regulação da responsabilidade automóvel, importa conhecermos qual a natureza dos acidentes que preenchem os dados estatísticos

---

<sup>11</sup> Descrevemos, de forma pormenorizada, os danos que tipicamente resultam de acidentes de viação, assim como a respetiva classificação jurídica no capítulo relativo ao regime aplicável à responsabilidade civil, *infra*. Os danos resultantes de acidentes de viação incluem tanto a perda de vidas humanas, como lesões corporais permanentes, mas também elevados custos sociais e económicos (custos para as seguradoras, para os serviços de prestação de socorro, para o sistema judicial e para a segurança social, entre outros).

<sup>12</sup> Os dados estatísticos relativos ao ano de 1994 resultam da análise do Relatório de Sinistralidade Rodoviária de 2004, do Observatório de Segurança Rodoviária.

<sup>13</sup> O Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária de 2013 da ANSR define vítima como o “*ser humano que em consequência de acidente sofre danos corporais*”.

<sup>14</sup> Os dados estatísticos avançados pelo Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária de 2013 da ANSR, engloba na noção de acidente de viação com vítimas mortais, tanto as vítimas cujo óbito tenha ocorrido no local do acidente quer as vítimas cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente.

*supra* referidos, informação que nos é revelada igualmente pelo Relatório Anual de Sinistralidade Rodoviária de 2013 da ANSR. Em 2013, dos 30.339 acidentes com feridos registados, 17% foram atropelamentos, 33% foram despistes e 50% resultaram de colisões com veículos ou objetos. Ao contrário do que intuitivamente se poderia presumir, apenas 8% das vítimas mortais resultam de acidentes verificados em autoestradas. Já 40% resultam de acidentes em estradas nacionais.

Seria útil uma referência às principais causas dos acidentes rodoviários, baseada em dados fidedignos. Infelizmente, as causas dos acidentes rodoviários constituem o elemento mais difícil de identificar em caso de sinistro, sendo precisamente a justificação do elevado número de litígios que marca esta temática. Nem sequer poderíamos tentar uma aproximação do problema através da identificação das principais infrações registadas, uma vez que o topo da lista é ocupado por paragens ou estacionamento proibidos, e seria ilógico afirmar que esta é a principal causa de acidentes rodoviários em Portugal.

No entanto, podemos afirmar que só uma percentagem dos elementos de risco potenciadores de acidentes de viação se materializa em acidentes, pelo que os valores de sinistralidade não correspondem ao risco potencial existente. É precisamente este risco muito mais elevado do que a taxa de sinistralidade registada que assume especial relevância no âmbito do contrato de SORCA, na perspetiva da Seguradora.

## **1.2. PREVENÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA**

Com o desenvolvimento social e cultural dos últimos 35 anos e com a diminuição do custo de aquisição de um veículo próprio, o número de veículos em circulação aumentou exponencialmente<sup>15</sup> e, com isso, o risco de ocorrência de acidentes de viação. A resposta do sistema jurídico para esta problemática consiste numa estrutura tripartida que pretende agir não só preventivamente como também assumindo uma função compensatória em

---

<sup>15</sup> De acordo com o estudo estatístico divulgado no sítio da Internet acessível através do endereço “[www.autoinforma.pt](http://www.autoinforma.pt)”, relativo à evolução do parque automóvel em Portugal desde 1974 até 2010, contabilizando os veículos automóveis ligeiros e pesados, de passageiros e de mercadorias, existiam em Portugal, em 1974, cerca de 844 000 veículos automóveis e em 2010 cerca de 5 832 600, o que representa um aumento de 692% em 36 anos.

relação às vítimas e repressiva em relação aos agentes responsáveis pelos acidentes de viação<sup>16</sup>.

A prevenção da sinistralidade rodoviária é levada a cabo desde logo através da obrigação de obtenção de licença para conduzir um veículo a motor (artigo 121.º, n.º 1 do CE), isto é, uma carta ou licença de condução, dependendo do veículo em questão. O Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (doravante, IMT<sup>17</sup>) é a entidade responsável pela atribuição das licenças e cartas de condução e pelo processo de fiscalização das escolas de condução<sup>18</sup> que ministram as aulas teóricas e práticas necessárias para que o instruendo se apresente a exame.

Uma vez legalmente habilitado a conduzir, o condutor é fiscalizado pelas autoridades fiscalizadoras (PSP, GNR e Polícia Municipal<sup>19</sup>), as quais têm competência para levantar autos de notícia, sempre que presenciem uma infração às disposições do CE (artigo 170.º do CE). O condutor pode apresentar defesa do auto de contraordenação entretanto levantado (artigo 175.º, n.º 1, alínea *d*) do CE). Seguidamente o Presidente da ANSR profere uma decisão administrativa sobre a questão, condenando ou não o condutor (que aqui já assume a posição jurídica de arguido). Desta decisão cabe ainda recurso de impugnação judicial para o tribunal competente do local onde a contraordenação foi alegadamente cometida<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> As funções compensatória e repressiva são abordadas no Capítulo 2 do presente estudo, embora seja dada maior atenção à função compensatória das vítimas pelos danos sofridos em consequência de acidente de viação dada a ligação do tema com o contrato de SORCA.

<sup>17</sup> O Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. deveria, à data, ter já sido substituído pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes nas suas atribuições em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no âmbito dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, tal como previsto no artigo 4.º, n.º 1 da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto. No entanto, a produção de efeitos da lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo está dependente, em relação a cada entidade administrativa, da entrada em vigor dos novos estatutos que deverão resultar da adaptação dos anteriores à nova lei-quadro, por decreto-lei (artigo 3.º, n.º 5 da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto).

<sup>18</sup> A Lei n.º 14/2014, de 18 de março, aprova o regime jurídico do ensino da condução, regulando o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das respetivas entidades formadoras.

<sup>19</sup> De facto, o artigo 5.º, n.º 1 do DL n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, prevê que a “*fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar incumbe: a) À Direcção-Geral de Viação [atualmente, IMT] e à Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana, em todas as vias públicas; b) À Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública, em todas as vias públicas; c) Ao Instituto das Estradas de Portugal, nas vias públicas sob a sua jurisdição; d) Às câmaras municipais, nas vias públicas sob a respetiva jurisdição*”.

<sup>20</sup> De acordo com o artigo 132.º do CE, as contraordenações rodoviárias são reguladas pelo CE, pela legislação rodoviária complementar existente e, subsidiariamente, pelo regime geral das contraordenações

O regime sancionatório previsto no CE permite a aplicação a condutores de veículos de coimas que variam entre os € 30,00 e os € 3.500,00, sendo possível sancionar os agentes que cometeram contraordenações graves e muito graves com sanções acessórias, nomeadamente a sanção de inibição de conduzir (artigo 147.º do CE), a qual é substituída por apreensão de veículo caso a responsabilidade pela contraordenação seja imputada a pessoa coletiva ou a pessoa singular não habilitada com título de condução.

Ainda no âmbito da função preventiva, as regras estabelecidas, em geral, no CE, mas particularmente as referentes à condução sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas (artigo 81.º do CE), à condução em desrespeito das normas que obrigam à utilização de dispositivos de segurança como o cinto de segurança ou o capacete (artigo 82.º do CE) e à condução com utilização e manuseamento simultâneo de aparelhos eletrónicos suscetíveis de prejudicar a condução do veículo (artigo 84.º do CE), constituem regras que visam prevenir a ocorrência de acidentes de viação por incapacidade física ou psicológica para conduzir, falta de proteção adequada em caso de acidente, ou falta de atenção e cuidado na condução.

A prevenção rodoviária deve ser feita de forma integrada, abrangendo os principais elementos do sistema rodoviário (utente, infraestrutura e veículo) e as diversas fases de um acidente (pré-colisão, colisão e pós-colisão). Relativamente ao controlo das infraestruturas rodoviárias e na perspetiva da prevenção rodoviária pré-colisão, foram recentemente publicados os diplomas legais que regulamentam as atividades de auditorias de segurança rodoviária<sup>21</sup> e inspeções de segurança rodoviária<sup>22</sup> que visam permitir a identificação, nas

---

(RGCO), o qual, por sua vez, prevê a aplicação subsidiária do regime previsto no Código Penal (CP) e no Código de Processo Penal (CPP), de acordo com os artigos 32.º e 41.º do RGCO.

<sup>21</sup> O DL n.º 122/2014, de 11 de agosto, prevê o regime aplicável às auditorias de segurança rodoviária (ASR). É obrigatória a realização de uma ASR sempre que estejamos perante um projeto de novo traçado, um projeto de melhoria das estradas existentes, um projeto de alteração de interseções de nível ou desniveladas e projetos de engenharia de segurança e tráfego rodoviário. É igualmente obrigatória a realização de uma ASR à componente rodoviária de projetos de novos empreendimentos e de ampliação de empreendimentos existentes que tenham acentuado impacto nas condições de funcionamento daquelas (artigo 4.º, n.º 1 e 2). O incumprimento desta obrigação constitui contraordenação punível com coima entre os € 200,00 e os € 3.740,00, quando praticada por pessoa singular, e entre os € 5.000,00 e os € 30.000,00 quando praticada por pessoa coletiva (artigo 31.º).

<sup>22</sup> O DL n.º 123/2014, de 11 de agosto, regula o regime aplicável às inspeções de segurança rodoviária (ISR). A periodicidade da realização de ISR está legalmente estabelecida: *i*) vias com regime de circulação de autoestrada, a cada quatro anos; *ii*) itinerários principais e complementares não incluídos no ponto anterior, a cada cinco anos; *iii*) estradas nacionais com tráfego médio diário anual superior a 4.000 veículos, a cada sete anos; *iv*) estradas nacionais com tráfego médio diário anual igual ou inferior a 4.000 veículos, a cada dez anos. O incumprimento desta obrigação constitui contraordenação punível com coima entre os € 200,00 e os



rodovias em operação e nas que ainda se encontram em fase de projeto, de fatores que possam afetar a segurança rodoviária.

Fora do plano estritamente jurídico, as iniciativas públicas e privadas de sensibilização da comunidade para a problemática da sinistralidade rodoviária através de ações de informação e divulgação junto das escolas e da população em geral têm sido cada vez mais incentivadas por programas europeus<sup>23</sup> e nacionais, muitas das vezes recorrendo à demonstração explícita do quão extensos e perturbadores podem ser os danos resultantes de um acidente de viação. Demonstração clara da relevância do problema é a multiplicidade de instituições, públicas e privadas, que trabalham permanentemente na promoção deste tipo de iniciativas, como a ANSR, o IMT, o Observatório de Segurança Rodoviária, a ANCIA – Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel, a PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa, o Automóvel Club de Portugal, a ACAP - Associação Automóvel de Portugal, entre outros.

---

€ 3.740,00, quando praticada por pessoa singular, e entre os € 5.000,00 e os € 30.000,00 quando praticada por pessoa coletiva (artigo 15.º).

<sup>23</sup> Exemplo do empenho europeu na prevenção da sinistralidade rodoviária é o projeto “*On the Move*”, financiado pela Comissão Europeia e que tem como objetivo a divulgação de estratégias europeias e nacionais de combate à sinistralidade rodoviária assim como a partilha de informação essencial relativa às regras de condução dos Estados-membros da União Europeia. Também a Organização Mundial de Saúde instituiu a “*Decade of Action for Road Safety: 2011 - 2020*” com o objetivo de promover iniciativas de combate à sinistralidade rodoviária de acordo com cinco pilares: *i*) gestão da segurança rodoviária; *ii*) estradas seguras e mobilidade; *iii*) veículos seguros; *iv*) segurança dos utilizadores da estrada; *v*) resposta de emergência após o acidente. Em Portugal a iniciativa é coordenada pela Direção Geral da Saúde em parceria com a ANSR.

## 2. SISTEMA REGULATÓRIO DA RESPONSABILIDADE AUTOMÓVEL

A responsabilidade civil por acidentes de viação, sem perder a necessária autonomia que resulta da sua inserção no âmbito do direito civil e das funções próprias inerentes ao regime geral da responsabilidade civil, é passível de ser integrada num âmbito mais alargado do sistema jurídico que denominamos sistema regulatório da responsabilidade automóvel. Referimo-nos à ideia de responsabilidade *latu senso*, ou seja, à invocação da responsabilidade não só como resultado da imputação de uma conduta contrária ao sistema jurídico mas também à noção prévia de responsabilidade, de consciência e de dever de cuidado que devem estar presentes na realização de qualquer atividade perigosa, na qual, indubitavelmente, inserimos a condução de veículos de circulação terrestre<sup>24</sup>.

Assim, importa antes de mais, ter a noção clara da legislação e regulamentação que regem a responsabilidade automóvel, tanto no plano civil como nos planos contraordenacional e penal. Veremos, ao longo do estudo, a evolução do tratamento legislativo neste âmbito, assim como, de um ponto de vista geral, a evolução da perspectiva doutrinal e jurisprudencial sobre a temática da responsabilidade automóvel.

Como se tornará claro após a exposição que se segue, subordinada ao tema das fontes de direito da responsabilidade automóvel, estamos perante um tema que tem vindo a ser regulado em diferentes instâncias (nacional e europeia) e com reflexo em diferentes ramos do direito, nem sempre com os mesmos propósitos ou objetivos orientadores e fundamentantes das soluções acolhidas. Afirmamos, por isso, ser nossa intenção, a final, exortar a ideia de um sistema regulatório da responsabilidade automóvel, através do qual, sem perturbar a incontestável autonomia de cada ramo do direito, se recorre ao princípio da unidade do sistema jurídico como forma de criar um regime de complementaridade entre as soluções jurídicas alcançadas em cada ramo do direito e evitar contradições ou interpretações incorretas por falta de visão global do sistema regulatório da responsabilidade automóvel.

---

<sup>24</sup> Afirmamos, sem dúvida, que a condução de veículos de circulação terrestre é uma atividade perigosa no sentido comum da expressão tendo em conta as referências que fizemos no capítulo anterior do presente estudo. No entanto, esta afirmação não significa que consideremos que a esta atividade deva ser aplicada a presunção de culpa prevista no artigo 493.º, n.º 2 do CC referente à responsabilidade por danos causados no exercício de atividades perigosas. Debruçamo-nos sobre esta temática no Capítulo 3.

## 2.1. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Como já referimos, a análise que levamos a cabo no presente estudo invocaria apenas a referência às fontes de direito relativas ao contrato de SORCA e ao regime da responsabilidade civil por acidentes de viação. No entanto, de forma a permitir a compreensão daquilo a que denominamos o sistema regulatório da responsabilidade automóvel, vejamos como o tema é abordado por outros ramos do direito, incluindo também o direito civil.

### 2.1.1. Direito de Mera Ordenação Social

O direito de mera ordenação social representa a consagração do regime de direito público que regula setores da vida comunitária em relação aos quais as proibições e regras imperativas nele previstas são suscetíveis de serem valoradas enquanto determinações ético-socialmente neutras<sup>25</sup>. Significa, portanto, que a opção vertida pelo legislador nos regimes jurídicos que compõem o direito de mera ordenação social não se baseia na consideração e defesa de valores éticos e sociais inerentes à vida comunitária num Estado de Direito, mas antes na necessidade de regular determinada atividade num ou noutro sentido, reforçando a ideia de que o importante é que esteja legalmente prevista alguma regulação dessa atividade. Por exemplo, a obrigatoriedade de circular pela esquerda ou pela direita numa via pública afeta ao trânsito de veículos é irrelevante do ponto de vista axiológico, mas a necessidade de estipulação de uma regra relativamente a este comportamento é indispensável a uma circulação rodoviária ordeira e segura.

O incumprimento do direito de mera ordenação social é, usualmente, sancionado através da aplicação de coimas, embora não seja possível estabelecer a ligação inversa e afirmar que todas as contraordenações resultam da violação de uma norma de direito de mera ordenação social<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Cfr. FIGUEIREDO DIAS, Jorge, “*Direito Penal – Parte Geral*”, Tomo I, 2.<sup>a</sup> Edição, Coimbra Editora, 2007, pp. 157 e ss.

<sup>26</sup> Assim entendemos, embora se persista na conexão direta entre direito de mera ordenação social e regime geral de contraordenações, afirmando o direito de mera ordenação como sendo o direito que regula as “*áreas em que as condutas, apesar de socialmente intoleráveis, não atingem a dignidade penal.*”

Dentro deste âmbito encontramos assim as regras constantes do CE e do RGCO (DL n.º 433/82, de 27 de outubro), assim como vários diplomas avulsos, entre os quais salientamos a Lei n.º 25/2006, de 30 de junho (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de infraestruturas rodoviárias onde seja devido o pagamento de taxas de portagem), a Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto (regime sancionatório aplicável à violação das normas respeitantes aos tempos de condução, pausas e tempos de repouso e ao controlo da utilização de tacógrafos, na atividade de transporte rodoviário) e o DL n.º 169/2009, de 31 de julho (regime contraordenacional aplicável ao incumprimento das regras relativas à instalação e uso do tacógrafo).

De acordo com o artigo 1.º do RGCO, a definição de contraordenação permanece uma definição formal (“[c]onstitui contra-ordenação todo o facto ilícito e censurável que preencha um tipo legal no qual se comine uma coima”), assim, é possível que se verifiquem concursos de infrações. Existem contraordenações cujos factos constitutivos da hipótese legal são suscetíveis de preencherem os elementos do tipo de um ilícito criminal. No âmbito do direito rodoviário, quando os mesmos factos constituírem simultaneamente crime e contraordenação, o agente é punido pela prática do crime, sem prejuízo da aplicação das sanções acessórias previstas para a contraordenação (artigo 134.º, n.º 1 do CE).

### **2.1.2. Direito Penal**

No âmbito do direito penal, reconhece-se a existência de um direito penal rodoviário<sup>27</sup>, o que significa que está consagrada a tipificação de ilícitos criminais nos quais existem elementos do tipo que apresentam estreita ligação com a condução de veículos. Esta tipificação está patente, sem estranheza, não só no âmbito do Código Penal (doravante, CP), como também no direito penal avulso.

Assim, são crimes que compõem o direito penal rodoviário os crimes previstos e punidos pelas seguintes disposições legais:

---

<sup>27</sup> Cfr. MARQUES VIEIRA, Francisco, “Direito Penal Rodoviário (...)”, op. cit., pág. 45, “será o bem jurídico tutelado – a segurança rodoviária - o critério autonomizador dos crimes do Direito Penal Rodoviário, (...)”.

- **Artigo 291.º do CP (“Condução perigosa de veículo rodoviário”)** – de acordo com o preceito legal, o crime de condução perigosa de veículo com ou sem motor é um crime de perigo concreto<sup>28</sup>, punível com pena de prisão até três anos ou com pena de multa até 360 dias. Este crime tem como elementos do tipo a “condução”, o “veículo” e a “via pública” mas também a criação de perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado através de uma condução que é considerada perigosa por um de dois motivos: *i*) falta de segurança na condução motivada por o agente se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool<sup>29</sup>, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva; *ii*) violação grosseira de determinadas regras da circulação rodoviária.

- **Artigo 292.º do CP (“Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas”)** – quem conduzir veículo, com ou sem motor, com um TAS igual ou superior a 1,2 g/l, ou sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbador da aptidão física, mental ou psicológica, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias. Estamos perante um crime de perigo abstrato, ou seja, a criação do perigo não é elemento do tipo de crime e a sua existência efetiva é irrelevante para a sua consumação.

---

<sup>28</sup> Por crime de perigo concreto entendemos o crime de cujos elementos do tipo faz parte a própria criação de perigo, cfr. MARQUES VIEIRA, Francisco, “*Direito Penal Rodoviário (...)*”, op. cit., pág. 172. Sobre a classificação do crime previsto no artigo 291.º CP como crime de perigo concreto, vide Ac. TRC de 11/02/2009 (Processo 137/06.2GBSRT.C1.).

<sup>29</sup> O artigo 291.º n.º 1, alínea *a*) CP, refere-se a “estado de embriaguez” e à condução “sob influência de álcool”. A definição do primeiro conceito é fornecida pelo artigo 292.º, n.º 1 do CP que postula que conduz em estado de embriaguez quem apresentar um TAS igual ou superior a 1,2g/l. Todavia, não existe no CP uma definição de condução sob a influência do álcool. Alguns autores defendem que este conceito deve ser integrado através do recurso ao artigo 81.º do CE, afirmando que conduz sob a influência do álcool quem apresenta um TAS igual ou superior a 0,5g/l (cfr. MARQUES VIEIRA, Francisco, “*Direito Penal Rodoviário (...)*”, op. Cit., pág. 110). Na nossa opinião, tal interpretação viola o princípio da legalidade que norteia o direito penal, ao remeter para o CE a determinação de um elemento do tipo do crime em questão. A condução sob influência do álcool não está dependente de um valor predeterminado de TAS mas sim da averiguação da conduta do condutor por forma a determinar se a mesma foi ou não influenciada pelos níveis de TAS apurados (independentemente do seu valor). Note-se que defendemos um critério material de determinação do conceito uma vez que estamos perante um crime de perigo concreto.

- **Artigo 3.º, n.º 1 do DL n.º 2/98, de 3 de janeiro (“Condução de veículo a motor sem habilitação legal”)** – é punido com prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias quem conduzir veículo a motor, em via pública ou equiparada, sem para tal estar habilitado<sup>30</sup> nos termos do CE (artigos 121.º, n.º 1 e ss. do CE). A moldura penal é elevada para o dobro caso o agente conduza motociclo ou automóvel. Este é também um crime de perigo abstrato.

Existem ainda outros crimes que, apesar de não preverem como elemento do tipo um facto diretamente relacionado com a responsabilidade automóvel, são suscetíveis de serem cometidos no âmbito ou através da condução de veículos terrestres. Falamos, em geral, de todos os crimes de ofensa à integridade física e à vida, assim como os crimes de dano, os quais não merecem, nesta sede, tratamento especial, uma vez que não consubstanciam qualquer contributo para o sistema de responsabilidade rodoviária.

Relevância especial assume o artigo 71.º do Código de Processo Penal (doravante, CPP), de acordo com o qual vigora no processo penal o princípio da adesão que impõe que qualquer pedido de indemnização civil fundado na prática de um crime seja deduzido no respetivo processo penal, só o podendo ser em separado, perante o tribunal civil, nos casos previstos no artigo 72.º do CPP. No entanto, tendo em conta que o artigo 72.º, n.º 1, alínea *f*) do CPP prevê a possibilidade de o pedido de indemnização ser deduzido em separado perante o tribunal civil caso seja deduzido contra pessoas com responsabilidade meramente civil (como é o caso da Seguradora<sup>31</sup>), sempre que estejamos perante um acidente rodoviário em relação ao qual tenha sido iniciado um processo-crime, a vítima que

---

<sup>30</sup> Este preceito levanta algumas dúvidas sobre quais são os casos de falta de habilitação legal para condução subsumíveis à hipótese normativa. Uma vez que o bem jurídico protegido é a segurança rodoviária, parece lógico que o legislador penal tenha estipulado a ausência de habilitação legal para conduzir tendo em vista os casos em que o condutor não tem as aptidões e o conhecimento teórico e prático necessário ao desenvolvimento da atividade, comprovado por documento idóneo. Assim, não comete o crime de condução de veículo a motor sem habilitação legal quem conduz durante o período de aplicação da sanção acessória de inibição de conduzir (artigo 147.º, n.º 1 do CE); antes, tal agente comete o crime de violação de imposição ou de desobediência qualificada, consoante a sanção acessória tenha sido aplicada por autoridade administrativa ou por sentença criminal (artigo 138.º, n.º 2 e 3 do CE e 348.º, n.º 2 e 353.º do CP). Abordamos a temática relativa à falta de habilitação legal para conduzir a propósito do direito de regresso da Seguradora, previsto no artigo 27.º, n.º 1, alínea *d*) do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto.

<sup>31</sup> Abordamos *infra*, com mais pormenor, o tema da legitimidade passiva da seguradora ao abrigo do artigo 65.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto.

pretender exigir uma indemnização a título de responsabilidade civil, poderá deduzir pedido de indemnização autónomo em processo civil.

### **2.1.3. Direito Civil**

O tema central do presente estudo encontra no direito civil a sua principal fonte normativa, quer no que diz respeito ao regime jurídico da responsabilidade civil geral e por acidentes de viação, quer no que diz respeito ao regime jurídico do contrato de SORCA.

O regime da responsabilidade civil geral e por acidentes de viação, que é brevemente analisado no capítulo seguinte, consta atualmente dos artigos 483.º a 510.º e 562.º a 572.º do CC.

Relativamente ao regime jurídico do contrato de SORCA, a sua atual regulamentação essencial consta do DL n.º 291/2007, de 21 de agosto. No entanto, o contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel surgiu pela primeira vez em Portugal, enquanto seguro obrigatório, através do DL n.º 408/79, de 25 de setembro. Este diploma foi posteriormente revogado e substituído pelo DL n.º 522/85, de 31 de dezembro, o qual 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.º 522/85, de 31 de dezembro foi finalmente revogado e substituído pelo DL n.º 291/2007, de 21 de agosto, o qual foi alterado pela Retificação n.º 96/2007, de 19 de outubro e pelo DL n.º 153/2008, de 6 de agosto<sup>32</sup>.

Ainda no âmbito do contrato de SORCA, são de extrema relevância os regimes jurídicos previstos nos seguintes diplomas:

- Norma regulamentar do ISP n.º 14/2008-R, de 27 de novembro, que aprova a parte uniforme das condições gerais da apólice de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel;

---

<sup>32</sup> O DL n.º 153/2008, de 6 de agosto limitou-se a acrescentar ao artigo 64.º os números 7, 8 e 9, que regulam a forma de cálculo do rendimento mensal do lesado no âmbito da determinação do montante da indemnização por danos patrimoniais a atribuir ao lesado.

- Regulamento n.º 215/2006, de 27 de novembro (norma n.º 9/2006-R), que prevê o sistema de colocação de contratos de seguro obrigatório de responsabilidade automóvel recusados;
- Norma regulamentar do ISP n.º 4/2008-R, de 24 de abril, que regula alguns meios de prova do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel complementares do certificado internacional de seguro;
- Norma regulamentar do ISP n.º 16/2007-R, de 20 de dezembro, que regulamenta o novo regime de regularização de sinistros no âmbito do seguro automóvel aprovado pelo DL n.º 291/2007, de 21 de agosto.

Uma vez que estamos perante um contrato de seguro, importa também referir, como fonte de direito, a legislação que regula em geral o contrato de seguro e o desenvolvimento da atividade seguradora. Assim, é também legislação aplicável ao tema em estudo, o Regime Jurídico do Contrato de Seguro (RJCS), previsto no DL n.º 72/2008, de 16 de abril e o Regime Jurídico de Acesso e Exercício da Atividade Seguradora e Resseguradora, previsto no DL n.º 94-B/98, de 17 de abril<sup>33</sup>.

#### **2.1.4. A Influência do Direito Europeu**

A influência do Direito Europeu tem-se refletido a diversos níveis no que diz respeito à responsabilidade automóvel, sendo que é no campo do direito civil, mormente no que se

---

<sup>33</sup> Em consequência da transposição da Diretiva n.º 2009/138/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009 (Diretiva Solvência II), ambos os diplomas referidos serão alvo de alterações com o objetivo de garantir que as empresas que exercem a atividade seguradora apresentam capitais próprios suficientes para fazer face aos riscos que garantem com os contratos de seguro em vigor (capital mínimo), assim como, face a qualquer perda significativa que possa ocorrer por motivos imprevistos (capital de solvência). O ISP disponibilizou, para consulta pública até ao dia 5 de setembro de 2014, o Anteprojeto do Decreto-Lei de transposição da Diretiva, o qual pode ser consultado através do endereço [www.isp.pt](http://www.isp.pt).



relaciona com a regulação do contrato de SORCA, que essa influência tem sido determinante.

Assumem especial relevância as Diretivas Automóveis<sup>34</sup> que desde 1972 têm constituído importantes instrumentos de aproximação das legislações nacionais dos Estados-membros no plano da regulação do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Vejamos, sumariamente, os principais contributos das sucessivas Diretivas Automóveis.

- **1.ª Diretiva Automóvel (Diretiva n.º 72/166/CEE do Conselho de 24 de abril de 1972)** – a primeira Diretiva que se debruçou sobre o tema da necessidade da aproximação das legislações dos Estados-membros relativamente à exigência de um seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel tinha como principais objetivos dessa aproximação a proteção das vítimas dos acidentes de viação e a redução dos entraves ao estabelecimento de um verdadeiro mercado comum<sup>35</sup>. Nesta Diretiva estipulam-se definitivamente dois vetores essenciais. Por um lado, a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade automóvel (artigo 3.º, n.º 1) e, por outro lado, a definição de “veículo” para efeitos do regime legal do SORCA como sendo “*qualquer veículo automóvel destinado a circular sobre o solo, que possa ser acionado por uma força mecânica, sem estar ligado a uma via-férrea, bem como os reboques, ainda que não atrelados*” (artigo 1.º, n.º 1).

- **2.ª Diretiva Automóvel (Diretiva n.º 84/5/CEE do Conselho de 30 de dezembro de 1983)** – volvidos pouco mais de 10 anos, a segunda Diretiva, numa tentativa de eliminar as divergências que persistiam nas legislações nacionais dos Estados-membros, veio regular com mais precisão alguns aspetos do contrato de SORCA, nomeadamente: *i*) criando um capital mínimo obrigatório de SORCA (artigo 1.º, n.º 2); *ii*) instituindo a obrigatoriedade da cobertura por parte do SORCA da responsabilidade por danos materiais, para além dos corporais, causados às vítimas de acidentes de viação (artigo 1.º, n.º 1); *iii*) proibindo a exclusão da cobertura do SORCA dos danos sofridos por familiares

---

<sup>34</sup> Cfr. SOUSA CHICHORRO, Maria Manuela “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, Coimbra Editora, 2010, pp. 24 a 29.

<sup>35</sup> A estipulação do artigo 2.º, n.º 1 da 1.ª Diretiva Automóvel de que “[c]ada Estado-membro abster-se-á de fiscalizar o seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos que tenham o seu estacionamento habitual no território de outro Estado-membro” visava facilitar a circulação de pessoas e bens dentro dos territórios dos Estados-membros.

do tomador do seguro ou de qualquer responsável pelo acidente de viação segurado pelo SORCA (artigo 3.º); *iv*) proibindo a exclusão da cobertura do SORCA, quer por via legal quer por via contratual, nos casos em que o condutor não tem legitimidade para conduzir aquele veículo (v.g. veículo furtado) ou nos casos em que o condutor não está legalmente habilitado para conduzir o veículo em causa e, ainda, nos casos em que o condutor não tenha cumprido as obrigações legais de carácter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo em causa (artigo 2.º<sup>36</sup>); *v*) obrigando cada Estado-membro a criar um organismo que seja responsável pelo pagamento das indemnizações devidas a vítimas de acidentes de viação nos casos em que o responsável civil não dispõe de contrato de SORCA válido e nos casos em que o veículo responsável pelo sinistro é desconhecido (artigo 1.º, n.º 4<sup>37</sup>).

- **3.ª Diretiva Automóvel (Diretiva n.º 90/232/CEE do Conselho de 14 de maio de 1990)** – em 1990, a principal preocupação foi eliminar alguns entendimentos divergentes sobre o sistema já em vigor, tendo-se clarificado que o SORCA deveria garantir a cobertura dos danos pessoais sofridos por todos os passageiros, com exceção do condutor, resultantes da circulação de um veículo (artigo 1.º). Por outro lado, ficou claramente proibido que o organismo responsável pelo pagamento das indemnizações devidas às vítimas de acidentes de viação provocados por responsável civil sem contrato de SORCA válido pudesse exigir que a vítima provasse que o mesmo não queria ou não podia pagar (artigo 3.º). 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 (artigo 5.º).

---

<sup>36</sup> Na realidade, a segunda Diretiva proíbe a invocação de tal exclusão do âmbito de garantia do SORCA em relação a terceiros vítimas do acidente de viação, pelo que tais cláusulas poderão funcionar no âmbito da relação interna entre a Seguradora e o segurado, como fundamento de direito de regresso. Note-se que o artigo 2.º, n.º 1 da segunda Diretiva Automóvel prevê ainda que tais cláusulas de exclusão possam ser oponíveis a terceiro vítima do acidente de viação, sempre que essas vítimas se encontrassem dentro do veículo causador do sinistro e tivessem conhecimento de que o veículo era roubado ou furtado. Atualmente, no plano nacional, o DL n.º 291/2007 enquadra as três situações enquanto fundamentos do direito de regresso da Seguradora em relação ao responsável pelo acidente (artigo 27.º, n.º 1, alíneas *b*), *d*) e *h*)).

<sup>37</sup> A segunda Diretiva Automóvel permitia aos Estados-membros prever nas respetivas legislações nacionais que este organismo não fosse responsável pelo pagamento das indemnizações devidas por danos materiais causados por veículo não identificado e, em caso de responsável civil sem contrato de SORCA válido, poderia ser oponível à vítima uma franquia, relativamente à indemnização por danos materiais.

- **4.<sup>a</sup> Diretiva Automóvel (Diretiva n.º 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de maio de 2000)** – de forma a garantir que as vítimas de acidentes de viação tenham o mesmo tratamento independentemente do Estado-membro em que o acidente ocorra, estabelece-se a obrigação de cada Seguradora nomear um representante seu em cada Estado-membro permitindo à vítima introduzir um pedido de indemnização no Estado-membro da sua residência (artigo 4.º). De qualquer forma, a quarta Diretiva Automóvel estipulou que, nos casos suprarreferidos, as vítimas mantêm a prerrogativa de intentar ação direta contra a Seguradora (artigo 3.º). Com esta Diretiva Automóvel foi criada a obrigação para os Estados-membros de preverem uma entidade ou um organismo que seja responsável pelo pagamento das indemnizações devidas por acidentes de viação causados por veículos pertencentes a entidades em relação às quais o Estado-membro decidiu derrogar a obrigação de contratação de um seguro de responsabilidade civil automóvel (artigo 5.º, n.º 4).

- **5.<sup>a</sup> Diretiva Automóvel (Diretiva n.º 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2005)** – a quinta Diretiva Automóvel foi responsável por profundas alterações ao regime do SORCA, tendo permitido uma verdadeira uniformização do mesmo no âmbito das legislações nacionais dos Estados-membros. Relativamente ao âmbito de cobertura do SORCA, estipula-se que os danos materiais e pessoais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores da via não motorizados estão incluídos (artigo 4.º, n.º 2), e que não pode existir disposição legal ou contratual que exclua do âmbito de cobertura do SORCA a responsabilidade perante os passageiros que sabiam ou deviam saber que o condutor estava sob a influência do álcool ou de qualquer outra substância no momento do acidente (artigo 4.º, n.º 1). O valor do capital mínimo obrigatório do SORCA é aumentado em termos reais e é criado um mecanismo que permite a sua atualização periódica (artigo 2.º, n.º 1). Relativamente ao organismo responsável pelo pagamento das indemnizações às vítimas em caso de responsável desconhecido ou não seguro, elimina-se a possibilidade de estabelecimento de uma franquia por danos materiais às vítimas de acidentes de viação causados por condutor sem

contrato de SORCA válido (artigo 4.º, n.º 3) e o pagamento da indemnização por danos materiais devida a vítima de acidente de viação causado por desconhecido não pode ser excluído caso se verifiquem danos pessoais significativos (artigo 2.º, n.º 6). Por fim, atribui-se o direito à ação direta contra a Seguradora em qualquer caso de aplicação do regime do SORCA.

- **Diretiva de Codificação (Diretiva n.º 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de setembro de 2009)** – esta Diretiva não teve como objetivos proceder a qualquer alteração material no regime do SORCA, mas sim, proceder a uma organização formal das anteriores Diretivas Automóveis. Assim, procede à revogação das cinco Diretivas Automóveis anteriores e assume o papel de Diretiva de Codificação do regime aplicável ao contrato de SORCA<sup>38</sup>, à qual corresponde, em traços largos, o atual regime vigente no ordenamento jurídico português.

---

<sup>38</sup> Doravante referir-nos-emos à Diretiva de Codificação sempre que se revelar necessário o recurso à legislação europeia sobre o regime aplicável ao contrato de SORCA.

### 3. A RESPONSABILIDADE CIVIL POR ACIDENTES DE VIAÇÃO

O SORCA é, antes de mais, um seguro de responsabilidade civil<sup>39</sup>, ou seja, é um seguro mediante o qual a Seguradora assume, como obrigação principal, o risco inerente à eventual responsabilidade pelo cumprimento de todas as obrigações do segurado para com a vítima do acidente de viação, que sejam diretamente resultantes da responsabilidade civil do segurado decorrente de factos por si praticados e cobertos pela apólice de seguro (*in casu*, factos que traduzam a responsabilidade civil por acidente de viação com o âmbito de cobertura definido pelo contrato de SORCA).

Ao contrário do que acontece num seguro de danos (*stricto sensu*), através do qual a Seguradora assume a responsabilidade de pagar ao beneficiário do seguro uma compensação na sequência de danos provocados em determinados bens abrangidos pela cobertura da apólice, no âmbito de um seguro de responsabilidade civil, a Seguradora terá a obrigação de realizar a prestação a favor do beneficiário apenas no caso de sobre o segurado recair precisamente tal obrigação de indemnização por força do regime jurídico da responsabilidade civil.

Assim sendo, embora o regime específico do contrato de SORCA possa limitar (e limita) o âmbito de abrangência da respetiva cobertura em relação ao regime jurídico da responsabilidade civil por acidentes de viação, teremos de, em primeiro lugar, perceber a obrigação de indemnização que impende sobre o segurado para, posteriormente, compreendermos a obrigação que a Seguradora está a assumir quando garante a responsabilidade civil por acidentes de viação do segurado.

Com este objetivo traçado e também com o ímpeto de, pelo menos, visitar alguns dos seus temas mais controversos, quer na Doutrina quer na Jurisprudência, façamos então um breve percurso pelo regime jurídico da responsabilidade civil por acidentes de viação.

---

<sup>39</sup> De acordo com o artigo 137.º do RJCS, o seguro de responsabilidade civil é aquele mediante o qual o segurador cobre o risco de constituição, no património do segurado, de uma obrigação de indemnizar terceiros.

### 3.1. ENQUADRAMENTO

A responsabilidade civil surge no âmbito do Direito Civil como uma fonte de obrigações que tem como função primordial a reparação ou compensação pelos danos ou prejuízos causados na esfera jurídica de outrem, e que, de acordo com a normatividade vigente, não devem ser suportados pelos próprios mas sim por alguém a quem é possível imputar a respetiva responsabilidade civil. Paralelamente à função reparadora da responsabilidade civil, alguns autores defendem a existência de uma função punitiva (secundária ou subordinada), de acordo com a qual a consequência da aplicação das regras da responsabilidade civil ao lesante incluíse não apenas o suficiente para reparar o dano causado ao lesado, mas também um montante que repercutisse a reprovação social pela violação da juridicidade<sup>40</sup>.

O regime da responsabilidade civil pode ser organizado de acordo com dois tipos essenciais: a responsabilidade civil contratual e a responsabilidade civil extracontratual<sup>41</sup>. A responsabilidade civil contratual é regulada pelos artigos 798.º a 816.º e 562.º a 572.º do CC e relaciona-se diretamente com as consequências do incumprimento das obrigações assumidas pelo devedor no âmbito de uma relação obrigacional titulada por negócio jurídico, ou seja, obrigações a que o devedor se sujeitou no exercício da sua liberdade contratual, assim como as que derivam de negócio jurídico unilateral e da lei. Por outro

---

<sup>40</sup> A generalidade da Doutrina reconhece a primazia da função reparadora ou reintegrativa da responsabilidade civil. No entanto, é crescente a referência às funções repressivas e preventivas. Cfr. ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, *“Direito das Obrigações”*, 12.ª edição, Almedina, 2011, pp. 521 e 590, ANTUNES VARELA, *“Das Obrigações...”*, op. cit., pág. 542. Note-se que, na nossa opinião, o atual sistema da responsabilidade civil realiza, ainda que subordinadamente, uma função sancionatória na medida em que, por exemplo, estabelece como requisito geral da responsabilidade civil a culpa do agente na produção do dano (e veja-se o disposto nos artigos 494.º e 497.º, n.º 2 do CC). De facto, se a única função da responsabilidade civil fosse a reparação dos danos causados, a averiguação da culpa do agente seria desnecessária para cumprir esse desígnio (de certa forma, encontramos neste ponto um forte argumento para a prescindibilidade da culpa enquanto requisito da responsabilidade civil objetiva, dada a primazia de proteção dos lesados que esse tipo de responsabilidade civil visa atingir em detrimento do valor educativo e social que a culpa permite incutir). Cfr. ANTUNES VARELA, *“Das Obrigações...”*, op. cit., pág. 524. Sobre a função punitiva da responsabilidade civil, vide MIRANDA BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de, *“Reflexões em Torno da Responsabilidade Civil: Teleologia e Teleonomologia em Debate”*, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, vol. LXXXI, Coimbra, 2007, pp. 511 e ss..

<sup>41</sup> Vários autores concordam com a falta de rigor da expressão “responsabilidade contratual”, tendo em conta a diversidade de situações que abrange e que não apresentam qualquer conexão com a existência de uma relação contratual, mas admitem que é a que melhor serve o propósito quando comparada com responsabilidade obrigacional ou negocial. Vide ANTUNES VARELA, *“Das Obrigações...”*, op. cit., pág. 519 e ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, *“Direito (...)”*, op. cit., pág. 539. Com posição contrária, adotando a distinção entre responsabilidade civil obrigacional e extraobligacional, vide GALVÃO TELLES, Inocêncio, *“Direito das Obrigações”*, 7.ª edição, Coimbra Editora, 2010, pp. 216 e 217.

lado, a responsabilidade civil extracontratual é regulada pelos artigos 483.º a 510.º e 562.º a 572.º do CC e consiste no regime aplicável em caso de violação de direitos absolutos ou normas que visam a proteção de interesses alheios, ou seja, a violação da normatividade jurídica ao cumprimento da qual o lesante está obrigado, uma vez que derivam diretamente da lei<sup>42</sup>.

Tendo em conta a temática que nos ocupa<sup>43</sup>, centramo-nos na responsabilidade civil extracontratual que se pode ainda categorizar em dois tipos distintos: a responsabilidade civil subjetiva e a responsabilidade civil objetiva. Abordamos, com maior precisão, esta distinção *infra*. Todavia, podemos adiantar que a responsabilidade civil subjetiva corresponde ao esquema tradicional da responsabilidade civil assente na culpa do lesante como elemento garantidor da justiça da imputação da obrigação de indemnização do lesado ao lesante culposo. Contrariamente, a responsabilidade civil objetiva é o resultado da pressão dos riscos da modernidade e traduz a imputação da responsabilidade civil ao lesante, independentemente da verificação da existência de culpa na sua atuação.

Tal como referimos há pouco, tanto o regime da responsabilidade civil contratual como o regime da responsabilidade civil extracontratual comungam do regime estabelecido a propósito da obrigação de indemnização, previsto nos artigos 562.º a 572.º do CC. Resumidamente<sup>44</sup>, a obrigação de indemnização visa a reconstituição da situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação. Tal reconstituição deve, primordialmente, ser levada a cabo *in natura*, através da reposição da situação em que o lesado se encontraria atualmente se a ação danosa não tivesse tido lugar<sup>45</sup>, ou seja,

---

<sup>42</sup> A distinção entre os dois tipos de responsabilidade civil é discutida com grande ênfase, no âmbito da responsabilidade civil por acidentes de viação, quanto ao tipo de responsabilidade civil das concessionárias de autoestradas por acidentes de viação que sejam imputados à sua conduta. Para maiores desenvolvimentos, vide MENEZES CORDEIRO, António, “*Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação nas Auto-Estradas – Estudo de Direito Civil Português*”, Almedina, 2004, pp. 46 a 52 e CARDONA FERREIRA, Jaime Octávio, “*Acidentes de Viação em Auto-estradas – casos de responsabilidade civil contratual?*”, Coimbra Editora, 2004, pp. 92 a 98.

<sup>43</sup> O regime do contrato de SORCA previsto no DL n.º 291/2007, de 21 de agosto, não prevê no seu âmbito a cobertura da responsabilidade civil automóvel a que o segurado eventualmente se tenha obrigado contratualmente. No entanto, e igualmente no âmbito do princípio da autonomia privada, seria possível a celebração de um contrato de seguro facultativo que previsse tal cobertura.

<sup>44</sup> As questões relativas aonexo de causalidade, aos danos indemnizáveis e ao concurso da culpa do lesado são abordadas adiante, nos capítulos dedicados à responsabilidade civil subjetiva e objetiva.

<sup>45</sup> A obrigação de indemnização, seja através da reconstituição natural seja através do pagamento de uma quantia em dinheiro, não visa a reposição do *status quo ante*, ou seja, da situação que se verificava antes de o facto danoso ter ocorrido (nem se recorre a este dado para a sua determinação). Antes visa a reconstituição da situação hipotética em que o lesado se encontraria atualmente se o facto danoso não tivesse ocorrido. Tal

por exemplo, o veículo danificado deve ser consertado (artigo 566.º, n.º 1 do CC). Assim, a obrigação de indemnização deverá ser fixada em dinheiro apenas quando a reconstituição natural não seja possível, não repare integralmente os danos ou seja excessivamente onerosa para o devedor<sup>46</sup>. Por exemplo, na situação em que o dano no veículo seja de reparação impossível, a respetiva responsabilidade civil deverá ter como consequência uma obrigação de indemnização mediante pagamento de uma quantia em dinheiro. De forma a permitir que um dano seja indemnizado mediante a atribuição de uma quantia em dinheiro é necessário proceder à avaliação pecuniária do prejuízo sofrido pelo lesado. Com esta ficção jurídica, a obrigação de indemnização em dinheiro irá compensar o denominado dano de cálculo ou dano abstrato, por contraposição com o dano real ou concreto que seria indemnizado através da reconstituição natural<sup>47</sup>.

Como se revela compreensível, para efeitos da análise do regime jurídico do contrato de SORCA justifica-se proceder a um estudo mais detalhado, ainda que logicamente não exaustivo, do regime jurídico da responsabilidade civil extracontratual subjetiva e objetiva, uma vez que ambos são aplicáveis, em abstrato, à ocorrência de acidentes rodoviários, consoante se prove ou não uma atuação culposa do lesante.

---

imperativo decorre do princípio da diferença que regula a determinação do *quantum* da obrigação de indemnização (artigo 566.º, n.º 2 do CC) e de acordo com o qual o juiz deverá ter em conta a situação atual hipotética do lesado (ou seja, a que existiria se o facto danoso não tivesse ocorrido) e a situação atual real do lesado (ambas, no momento mais recente possível). Veja-se o exemplo prático de aplicação do regime em ANTUNES VARELA, João de Matos e PIRES DE LIMA, António, “*Código Civil Anotado*”, I, 4.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora, 2011., pp. 582 e 583. Note-se que, para que a teoria da diferença seja plenamente respeitada é necessário proceder à subtração ao valor da indemnização de qualquer vantagem que o lesado tenha adquirido por força do facto danoso (a denominada “*compensatio lucri cum damno*”), cfr. Antunes Varela, “*Das Obrigações...*”, op. cit., pág. 937.

<sup>46</sup> O regime jurídico do contrato de SORCA prevê no artigo 41.º, n.º 1, alíneas *b*) e *c*) do DL 291/2007 dois exemplos em que a obrigação de indemnização deve ser cumprida em dinheiro e não através da reconstituição natural. Trata-se das situações em que o veículo do lesado (beneficiário do seguro) é considerado em situação de perda total, seja porque a reparação é materialmente impossível ou tecnicamente não aconselhável por razões de segurança (“*reconstituição natural não seja possível, não repare integralmente os danos*” – artigo 566.º, n.º 2 do CC), seja porque o valor da reparação do veículo ultrapasse 100% ou 120% do valor venal do veículo consoante se trate respetivamente de um veículo com menos ou mais de dois anos (“reconstituição natural (...) seja excessivamente onerosa para o devedor” – artigo 566.º, n.º 2 do CC).

<sup>47</sup> Cfr. ANTUNES VARELA e PIRES DE LIMA, “*Código Civil...*”, op. cit., pág. 577; ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, “*Direito das...*”, op. cit., pág. 595, e ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pág. 904.



### **3.2. RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA**

Não podemos afirmar que exista, pelo menos de forma expressamente autonomizada, uma responsabilidade civil subjetiva por acidentes de viação. É claro que o respetivo regime existe, mas na medida em que não se encontra (nem necessita de se encontrar) autonomizado do regime jurídico da responsabilidade civil subjetiva em geral, referimo-nos desta forma para mencionar a sua aplicação às situações em que os respetivos pressupostos de aplicação são preenchidos por factos relacionados com acidentes de viação. Daqui, podemos facilmente compreender que o regime que de seguida descrevemos nada tem de diferente em relação à responsabilidade civil subjetiva aplicada a qualquer outra situação da realidade que fosse suscetível de preencher os respetivos requisitos. No entanto, sempre que possível e pertinente, é feita uma referência às questões que surgem especificamente a propósito da aplicação do regime geral a acidentes de viação.

A responsabilidade civil subjetiva, que como já vimos cumpre essencialmente funções de reparação e compensação dos danos sofridos pelos lesados, está, em regra, sujeita à verificação de cinco pressupostos, que são suscetíveis de serem resumidos na seguinte expressão: para que haja lugar a responsabilidade civil extracontratual subjetiva do agente é necessário que este tenha cometido por ação ou omissão um facto ilícito e culposo, do qual tenham resultado danos que com esse facto estabeleçam uma relação de causalidade. Em resumo, é imprescindível que exista: *i*) um facto humano voluntário, *ii*) ilicitude, *iii*) culpa, *iv*) nexó de causalidade entre o facto e o dano e, por fim, *v*) dano. Vejamos estes cinco requisitos com um pouco mais de detalhe, tomando como tópico da análise a sua aplicação a uma situação representativa, ainda que não real, de um acidente de viação.

#### **3.2.1. Facto humano voluntário**

Só as ações ou omissões (artigo 486.º do CC) que derivam do comportamento livre do ser humano (lesante) são suscetíveis de lhe serem imputadas, na medida em que se apresentem ilícitas, culposas e danosas. O comportamento totalmente condicionado por elementos externos e estranhos à sua vontade não pode servir de base à aplicação de responsabilidade

civil, uma vez que se encontra subtraído do domínio físico e da capacidade de controlo do agente (artigo 483.º, n.º 1 do CC – “*Aquele que...*”).

Ficam assim expressamente excluídos os factos que resultam de fatores naturais (v.g. dois automóveis estacionados colidem por força de uma onda marítima que ultrapassa a linha da costa) e os atos (ou omissões) humanos que são totalmente condicionados por elementos externos (v.g. condutor parado em fila de trânsito que embate no veículo à sua frente em consequência de ter sofrido embate pelo veículo que circulava atrás do seu<sup>48</sup>).

### 3.2.2. Ilicitude

Quando a consequência do facto praticado consubstanciar a violação de um “*direito de outrem ou [a violação de] qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios*” (artigo 483.º, n.º 1 do CC), tem-se por preenchido o requisito da ilicitude do facto. Assim, se um condutor chocar frontalmente com o seu automóvel contra o muro de sua casa, estamos perante um facto humano voluntário, provavelmente negligente, certamente danoso mas em relação ao qual não existe ilicitude dado que, sendo o muro propriedade do condutor, este poderá destruí-lo se bem o entender (artigo 1305.º do CC).

A ilicitude pode, então, verificar-se por uma de duas formas<sup>49</sup>. A violação de direitos de outrem engloba a violação de direitos de personalidade (como o direito à integridade física) e os direitos reais (como o direito de propriedade que incide sobre o veículo automóvel), ou seja, os direitos absolutos. Já a violação de disposição legal que protege interesses alheios verifica-se quando há o incumprimento de uma disposição normativa que não institui um direito subjetivo mas serve o propósito de acautelar interesses coletivos. São exemplos particularmente pertinentes para a temática em estudo as disposições do CE

---

<sup>48</sup> No entanto, este facto é suscetível de constituir fundamento de responsabilidade civil subjetiva deste condutor que embateu contra o carro parado na fila de trânsito. Poderemos igualmente afirmar que, nestas situações, mais do que um problema de inexistência de um facto humano voluntário (controlável pela vontade humana), estaríamos perante uma ausência de nexo de causalidade entre o facto cometido pelo condutor parado e o dano produzido no veículo à sua frente, na medida em que não se pode afirmar que tal dano seria provavelmente causado por um veículo imobilizado.

<sup>49</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pp. 533 a 542;

que visam a regulação da circulação rodoviária, na medida em que servem o propósito de proteger os interesses de todos os que utilizam as vias públicas e equiparadas<sup>50</sup>.

Um facto abstratamente considerado ilícito pode, em concreto, ser considerado lícito se as circunstâncias que motivam ou justificam a sua prática sejam consideradas causas justificativas da ilicitude<sup>51</sup>.

### 3.2.3. Culpa

Relativamente à temática da culpa no âmbito da responsabilidade civil por acidentes de viação, entendemos ser necessário determo-nos em considerações um pouco mais desenvolvidas tendo em conta que se trata de um dos aspetos mais controversos do regime regulatório da responsabilidade civil subjetiva por acidentes de viação, na sua conjugação com a responsabilidade civil objetiva por acidentes de viação e com as presunções de culpa previstas no CC.

O requisito da culpa é o elemento que permite estabelecer uma ligação entre o sujeito e o facto que justifique a sua avaliação como censurável ou reprovável, sempre de um ponto de vista jurídico (artigo 483.º do CC – “*Aquele que, com dolo ou mera culpa,...*”). Nas palavras de ANTUNES VARELA, “*a conduta do lesante é reprovável quando, pela sua capacidade e em face das circunstâncias concretas da situação, se concluir que ele podia e devia ter agido de outra forma*”<sup>52</sup>(sublinhado nosso). No fundo, o requisito da culpa traduz a ideia de exigibilidade por parte do sistema jurídico em relação ao comportamento do lesante, de acordo com a situação concreta. Desde logo se deduz que um comportamento apenas poderá ser imputado a um sujeito se tal comportamento resultar da sua vontade, isto é, da sua capacidade de aferir as consequências dos seus atos e reger o

---

<sup>50</sup> De acordo com ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pp. 539 a 540, para que possamos ter em conta a segunda modalidade de ilicitude, é necessário que estejam preenchidos três requisitos: *i*) que à lesão dos interesses do particular corresponda a violação de uma norma legal; *ii*) que a tutela dos interesses particulares figure, de facto, entre os fins da norma violada, e *iii*) que o dano se tenha registado no círculo de interesses privados que a lei visa tutelar. Na nossa opinião, cremos que relevante é que a ilicitude de acordo com a segunda vertente *supra* referida seja aferida em relação ao facto que estabelece com o dano um nexo de causalidade, o que é, na realidade, um critério geral e que resume a referência constante dos requisitos elencados em *i*), *ii*) e *iii*).

<sup>51</sup> São causas justificativas da ilicitude a ação direta (artigo 336.º do CC), a legítima defesa (artigo 337.º do CC), o estado de necessidade (artigo 339.º do CC) e o consentimento do lesado (340.º do CC).

<sup>52</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pág. 562.

seu comportamento em função dessa aferição, ou seja, da existência de imputabilidade em relação ao sujeito<sup>53</sup>.

Note-se que a regra é a de que só existe responsabilidade civil caso o sujeito tenha agido com culpa (dolo ou negligência), só sendo possível responsabilizar civilmente um sujeito independentemente da verificação deste pressuposto nos casos em que a lei, expressamente, o preveja. A responsabilidade civil que prescinde da verificação do requisito da culpa está, portanto, sujeita ao princípio da tipicidade (artigo 483.º, n.º 2 do CC).

Considerando a causa justificativa de direito de regresso da Seguradora prevista no artigo 27.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007<sup>54</sup>, revela-se de grande utilidade procedermos à distinção entre os dois principais tipos de culpa a que o regime da responsabilidade civil subjetiva dá especial relevância. Referimo-nos à distinção entre dolo e negligência ou mera culpa<sup>55</sup>. De um ponto de vista geral, é importante referir que para que se verifique o preenchimento do requisito da culpa, qualquer uma destas tipologias é suficiente, sendo que a principal diferença do ponto de vista do regime jurídico aplicável consiste na possibilidade de em caso de negligência ou mera culpa a indemnização poder ser fixada, equitativamente, em montante inferior ao que corresponderia à integral indemnização dos danos provocados (artigo 494.º do CC).

---

<sup>53</sup> Quem, no momento dos factos, estava incapacitado de entender ou querer é considerado inimputável. Presumem-se igualmente inimputáveis os menores de sete anos e os interditos por anomalia psíquica. Os sujeitos considerados inimputáveis não estão obrigados a indemnizar os lesados pelos factos danosos que pratiquem (com ressalva do disposto no artigo 489.º do CC) pela simples razão de que a responsabilidade civil está dependente da verificação do requisito da culpa e não é possível proceder a um juízo de censura ou reprovação do comportamento de alguém que não tem capacidade para compreender as consequências dos seus atos nem agir em conformidade com essa compreensão (artigo 488.º do CC).

<sup>54</sup> De acordo com o artigo 27.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007, a Seguradora tem direito de regresso contra o “*causador do acidente que o tenha provocado dolosamente*”.

<sup>55</sup> Apesar de termos noção que estas duas tipologias da culpa são ainda densificáveis em subcategorias específicas (dolo direto, dolo necessário, dolo eventual, negligência consciente e negligência inconsciente), a sua irrelevância para o tema sobre o qual nos pretendemos debruçar, permite-nos escusar a maiores considerações. Para mais desenvolvimentos sobre este tema, *vide* ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, *op. cit.*, pág. 569 a 572 e ALMEIDA COSTA, “*Direito das (...)*”, *op. cit.*, pp. 578 a 590. Note-se que no âmbito da responsabilidade civil subjetiva quando nos referimos à prática do facto lesivo com dolo e existe prova de que o sujeito agiu com dolo direto, a verdade é que não estamos perante um acidente de viação na aceção da expressão mas sim perante a utilização do carro como objeto para provocar determinado dano. Todavia, mesmo quando causado com dolo direto, não há lugar à exclusão do âmbito de cobertura do SORCA, mas antes obrigação de indemnização do lesado pela Seguradora e correspondente direito de regresso da Seguradora em relação ao lesante. Abordaremos este ponto com maior detalhe, *infra*.

Age com dolo o sujeito cujo comportamento foi deliberadamente perpetrado, intencionalmente executado ou voluntária e conscientemente desejado pelo mesmo<sup>56</sup>. O dolo implica que seja possível estabelecer o juízo de censura e reprovação em relação ao sujeito lesante no sentido de que este não só tinha conhecimento das consequências do seu comportamento, como tais consequências eram coincidentes com a sua vontade de realização. A representação que o sujeito fez dos factos era espelho da sua intenção. Paralelamente, para que se verifique uma conduta dolosa é necessário que o sujeito tenha a consciência de que a sua atuação é contrária ao sistema jurídico. A título de exemplo, age com dolo o condutor que deliberadamente atropela um peão, abalroando com o veículo o passeio onde o peão circula.

Por outro lado, é censurável a título de negligência ou mera culpa o sujeito que tendo consciência, ainda que em abstrato, das consequências do seu comportamento, prevendo ou não a possibilidade da sua verificação em concreto mas não a desejando, age de forma não deliberada em violação de um dever de cuidado que torna exigível, por parte da comunidade em geral, que o sujeito tivesse adotado um comportamento diverso. Haverá lugar a este juízo de censura a título de mera culpa se for exigível que o sujeito, tendo a obrigação de prever a possibilidade da ocorrência dos factos danosos decorrentes da sua conduta, não tivesse agido de forma a criar esta situação que consubstancia a violação de um dever de cuidado, seja por distração, descuido ou leviandade<sup>57</sup>.

Quanto à prova da culpa, a regra geral estabelecida no artigo 487.º, n.º 1 do CC prevê que compete ao lesado provar a culpa do lesante<sup>58</sup>. Todavia, abre-se uma importante exceção relativa às situações especiais em que o legislador considerou que, por uma razão de justiça, deveria ser invertido este ónus da prova e estabeleceu presunções legais de culpa<sup>59</sup>. A título de exemplo, estão previstas presunções de culpa nos artigos 491.º (responsabilidade das pessoas obrigadas à vigilância de outrem), 492.º, n.º 1 (responsabilidade do proprietário ou possuidor de edifício ou obra por danos causados pela ruína dos mesmos), 493.º (responsabilidade por vigilância de coisa ou animal e

---

<sup>56</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “Das Obrigações (...)”, op. cit., pág. 569.

<sup>57</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “Das Obrigações (...)”, op. cit., pág. 573.

<sup>58</sup> Contrariamente ao que sucede no âmbito da responsabilidade civil contratual em que o lesante se presume sempre culpado, de acordo com o disposto no artigo 799.º, n.º 1 do CC.

<sup>59</sup> De acordo com o artigo 350.º, n.º 2 do CC, as presunções legais são ilidíveis (*iuris tantum*), exceto se a própria lei proibir a prova em contrário (caso em que estaremos perante um presunção *iuris et de iure*).

responsabilidade por exercício de atividade perigosa) e 503.º, n.º 3, 1.ª parte (responsabilidade do condutor comissário), todos do CC.

Em relação à presunção de culpa prevista no artigo 493.º, n.º 2, que se aplica àquele que, no exercício de uma atividade perigosa (por sua natureza ou pela natureza dos meios utilizados), causar danos a outrem, coloca-se a questão de saber se a atividade de condução pode (ou deve) ser considerada abrangida por esta disposição. Não parece existir na Doutrina ou na Jurisprudência, vozes dissonantes quanto à classificação da condução como uma atividade perigosa<sup>60</sup>, até porque é precisamente a noção dos riscos e perigos inerentes a esta atividade que faz a mesma merecer tratamento especial no âmbito da responsabilidade objetiva. É precisamente devido a este último argumento que o Assento do Supremo Tribunal de Justiça 1/80, de 21 de novembro de 1979, estabeleceu que “[o] disposto no artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil não tem aplicação em matéria de circulação terrestre”<sup>61</sup>, orientação que acompanhamos<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> Cfr. SOUSA RIBEIRO, Joaquim, “*Ónus da Prova da Culpa na Responsabilidade Civil por Acidentes de Viação*”, in Estudos em Homenagem ao Professor Doutor J.J. Teixeira Ribeiro, Vol. II, Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 1979, pág. 416. e ALMEIDA COSTA, “*Direito das (...)*”, op. cit., pág. 588. O próprio Assento 1/80, de 21 de novembro de 1979 afirma que é “[c]erto que a condução automóvel constitui uma atividade muito perigosa, se bem que quanto a nós o perigo resulte mais da forma como é exercida do que da própria atividade em si”.

<sup>61</sup> A favor da aplicação da presunção de culpa do artigo 493.º, n.º 2 do CC à atividade de condução são avançados os seguintes argumentos: *i*) a atividade de condução é uma atividade perigosa e constitui um contrassenso não admitir a aplicação da presunção de culpa do artigo 493.º, n.º 2 do CC quando a mesma atividade está inclusivamente sujeita à responsabilidade civil objetiva; *ii*) a responsabilidade objetiva tem função subsidiária em relação à responsabilidade subjetiva, tendo em conta os limites previstos no artigo 508.º, não devendo ser considerada um *plus* em relação àquela; *iii*) só a aplicabilidade desta presunção de culpa permitiria equilibrar a situação em que perante uma colisão de veículos em que um dos intervenientes é um comissário, abrangido pela presunção de culpa prevista no artigo 503.º, n.º 3, 1.ª parte do CC, o outro condutor estaria abrangido pela presunção de culpa prevista no artigo 493.º, n.º 2. Cfr. SOUSA RIBEIRO, “*Ónus da Prova...*”, op. cit., pp. 421 e 422.

Contra esta orientação defende-se que: *i*) verdadeiro contrassenso seria admitir a duplicação de regimes especiais relativamente à mesma situação fática, admitindo-se que o legislador terá pretendido que a condução automóvel estivesse sujeita tanto a regra especial da presunção de culpa como à regra excecional da responsabilidade objetiva; *ii*) não se pode alegar que tal duplicação existe igualmente no âmbito do artigo 503.º, n.º 3, 1.ª parte em relação ao comissário, pois o comissário-condutor não está sujeito à responsabilidade subjetiva prevista no n.º 1 do mesmo artigo; *iii*) alguns dos preceitos que completam o regime da responsabilidade civil objetiva por acidentes de viação fazem referência expressa à possibilidade de se verificar a existência de culpa do lesante, sendo seguro afirmar que se pretende mencionar a culpa provada e não a culpa presumida (v.g. os artigos 506.º, n.º 1 e 507.º, n.º 2 do CC). Cfr. Assento 1/80, de 21 de novembro de 1979, ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pág. 596 e SINDE MONTEIRO, Jorge Ferreira, “*Acidentes de Viação (Anotação ao Assento n.º 1/80)*”, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, vol. LVII, 198, pp. 232 e ss..

<sup>62</sup> Concordamos com a inaplicabilidade da presunção de culpa vertida no artigo 493.º, n.º 2 do CC à atividade de condução, não tanto pelo argumento de que não faria sentido prever para a mesma realidade, em abstrato, um regime de responsabilidade civil subjetiva com culpa presumida e um de responsabilidade civil independente da culpa, mas verdadeiramente porque cremos que, em concreto, o regime da responsabilidade

A segunda presunção de culpa relevante para a temática em estudo é a que se encontra prevista no artigo 503.º, n.º 3, 1.ª parte do CC. Esta é, de facto, a componente do regime jurídico da responsabilidade civil por acidentes de viação mais controversa e desafiante, tendo merecido atenção constante da Jurisprudência e da Doutrina ao longo dos anos. Dadas as conexões com o regime da responsabilidade civil objetiva, abordaremos esta interessante discussão no âmbito do subcapítulo 3.3.

#### 3.2.4. Nexo de causalidade

A lógica da imputação de um determinado dano ao responsável pela prática de um determinado facto está implicitamente dependente da existência de um elo de ligação lógica ou causal entre esses mesmos dano e facto<sup>63</sup>. A responsabilidade civil subjetiva está assim, igualmente dependente da verificação de um nexos de causalidade entre os danos provocados no lesado e o facto praticado pelo lesante (artigo 483.º, n.º 1 do CC – “(...) *pelos danos resultantes da violação*”).

O artigo 563.º do CC refere expressamente que a obrigação de indemnização a cargo do responsável civil só abrange os danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não tivesse ocorrido o facto lesivo. A questão em torno da determinação do nexos de causalidade já foi abordada de acordo com várias teorias, como a teoria da equivalência das condições<sup>64</sup>, a teoria da última condição ou das causas próximas<sup>65</sup> e a teoria da

---

civil objetiva aplicável à circulação de veículos terrestres contém preceitos referentes à eventualmente existente culpa do lesante que são incompatíveis com a previsão paralela de uma presunção de culpa.

A título de exemplo, veja-se o artigo 506.º, n.º 2 do CC que prevê que, em caso de colisão de veículos, com danos causados por ambos e na ausência de culpa dos dois condutores, a responsabilidade seja repartida na proporção do risco com que cada um deles contribuiu para o acidente. Ora, tal previsão só não será aplicada se um dos lesantes for capaz de provar a culpa do outro. Se a presunção de culpa do artigo 493.º, n.º 2 do CC fosse aplicável *in casu*, a previsão do legislador não faria sentido pois seria praticamente impossível a qualquer dos lesantes afastar a presunção de culpa que sobre si recai sem conseguir provar a culpa do outro. Cfr. ANTUNES VARELA e PIRES DE LIMA, “*Código Civil (...)*”, op. cit., pág. 496.

<sup>63</sup> Cfr. MIRANDA BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de, “*Responsabilidade Civil Extracontratual – Novas Perspetivas em Matéria de Nexos de Causalidade*”, Principia Editora, 2014, pág. 38

<sup>64</sup> A doutrina da equivalência das condições (*conditio sine qua non*) defende que é causa de um dano todo o facto sem o qual esse dano não se teria produzido. Esta doutrina tem como principal objeção o facto de ser demasiado abrangente uma vez que a perspectiva naturalística que predica não é compatível com a função da responsabilidade civil. Cfr. ALMEIDA COSTA, “*Direito das (...)*”, op. cit., pág. 761 e ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pp. 881 a 885.

condição eficiente<sup>66</sup>. Todavia, o artigo 563.º do CC consagra a teoria da causalidade adequada, de acordo com a qual se considera causa de um dano o facto que, em abstrato, se revela adequado a produzi-lo<sup>67</sup>. Assim, de acordo com um juízo de prognose póstumo, deverá ser possível afirmar que, em abstrato, a prática de um determinado facto teria como consequência natural, de acordo com o curso normal das coisas, a produção do dano que se verificou<sup>68</sup>. Apesar do juízo ser feito em abstrato, deverão ser tidas em conta quer as circunstâncias que não poderiam logicamente ser desconhecidas por uma pessoa normal quer aquelas que de facto eram conhecidas pelo lesante<sup>69</sup>.

Note-se que a exigibilidade do requisito do nexa de causalidade assume imprescindível valor no âmbito da responsabilidade objetiva, na medida em que representa o único elemento que permite o controlo ou limite à imputação abusiva da responsabilidade pela indemnização de danos ao sujeito sobre o qual impende a responsabilidade objetiva<sup>70</sup>.

### 3.2.5. Dano

O requisito relativo à existência de um dano é o requisito que permite, em grande medida, justificar a afirmação de que a principal função da responsabilidade civil é a função

---

<sup>65</sup> A teoria da última condição ou das causas próprias visa, partindo da doutrina da equivalência das condições, determinar qual o último facto relevante que se revelou essencial para a ocorrência do dano. Cfr. ALMEIDA COSTA, “*Direito das (...)*”, op. cit., pág. 762.

<sup>66</sup> A doutrina da condição eficiente, parte igualmente da doutrina da equivalência das condições para depois determinar de entre os factos causais qual o proeminente, ou seja, qual o que se revelou determinante para a verificação do dano. Cfr. ALMEIDA COSTA, “*Direito das (...)*”, op. cit., pág. 762.

<sup>67</sup> Todavia, a teoria da causalidade adequada não prescinde da verificação de que o facto tenha sido em concreto condição da produção do dano.

<sup>68</sup> Cfr. ALMEIDA COSTA, “*Direito das (...)*”, op. cit., pág. 765: “*A intervenção da causalidade adequada (...) implica que se excluam do âmbito da indemnização todos os prejuízos relativamente aos quais não possa afirmar-se, atentas as regras da experiência comum e as particulares do caso, que constituem o resultado normal do facto que as originou*”.

<sup>69</sup> Assim, por exemplo, se um condutor excede os limites de velocidade sabendo que o passageiro que viaja ao seu lado sofre de problemas de ansiedade existe nexa de causalidade entre a sua condução e os danos que provocou no passageiro porque, apesar de não ser exigível que a pessoa normal conheça os problemas de saúde dos passageiros que viajam consigo, este condutor em concreto tinha conhecimento dessa realidade.

<sup>70</sup> Como afirmamos *infra*, o nexa de causalidade é igualmente um elemento imprescindível no âmbito da verificação da existência do direito de regresso da Seguradora no âmbito do regime aplicável ao contrato de SORCA, sem a exigência do qual, o regime conduziria a situações de enriquecimento sem causa por parte da Seguradora, desvirtuando as razões que fundamentam a exigibilidade de um seguro obrigatório de responsabilidade civil obrigatório.



reparadora e não a função sancionatória<sup>71</sup>. Em termos gerais, podemos considerar que dano é todo o prejuízo causado a um bem ou interesse de outrem ao qual o sistema jurídico oferece proteção. No entanto, o dano é suscetível de ser categorizado em várias tipologias consoante a espécie de bem jurídico sobre o qual incide e consoante outros fatores como a possibilidade da sua avaliação em dinheiro. Vejamos então, rapidamente, os vários tipos de danos<sup>72</sup>.

Danos patrimoniais e danos não patrimoniais: consideram-se danos patrimoniais os danos que são suscetíveis de serem avaliados em dinheiro, dado que se traduzem em prejuízos verificados em bens que revestem natureza material ou económica (v.g. viatura danificada, capacete estragado, dias de ausência no posto de trabalho, entre outros). *A contrario*, definimos danos não patrimoniais pela impossibilidade ou grande dificuldade da sua avaliação pecuniária<sup>73</sup>, dado que se refletem em bens ou interesses imateriais (v.g. lesões físicas, traumas psicológicos, sofrimento pela morte ou incapacidade permanente de outra pessoa, entre outros). Note-se que os danos não patrimoniais só são atendíveis no cálculo da indemnização se, atendendo à sua gravidade, merecerem a tutela do direito<sup>74-75</sup>.

---

<sup>71</sup> Podemos encontrar na exigência do dano um importante ponto de distinção entre a responsabilidade civil e a responsabilidade penal, no âmbito da qual estão previstos crimes de perigo abstrato nos quais nenhum elemento do tipo é preenchido pela verificação de um dano, sendo por isso, dispensável. Cfr. ALMEIDA COSTA, “Direito das (...)”, op. cit., pág. 760.

<sup>72</sup> Para uma visão global sobre os danos típicos provocados por acidentes de viação *vide* REBELO, António Jorge, “Acidentes de Viação – a regularização dos danos pelo seguro”, 1.ª edição, Coimbra Editora, 2013, pp. 53 a 105.

<sup>73</sup> Sobre a ressarcibilidade dos danos não patrimoniais *vide* ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “Responsabilidade Civil por Ofensa ao Crédito ou ao Bom Nome”, Almedina, 2011, pp. 562 e 563, onde o autor, referindo o pensamento de CARBONNIER, afirma que a admissibilidade, ainda que com restrições, da indemnização dos danos não patrimoniais “*permite alcançar um desejável efeito punitivo da conduta do agente*”, como se se tratasse de uma “*pena privada, não em proveito do Estado, mas em benefício da vítima*”. Os danos não patrimoniais, apesar de não poderem ser verdadeiramente indemnizados, uma vez que os bens ou interesses sobre os quais eles se manifestam não são reconstruíveis através do dinheiro, são todavia compensáveis. Nas palavras de ALBUQUERQUE MATOS, “*(...) o dinheiro pode propiciar ao lesado um conjunto de vantagens, gozos ou benefícios, mormente de índole espiritual, adequados para atenuar os desgostos ou sofrimentos derivados da prática de facto lesivo*”.

<sup>74</sup> Seria possível criticar a indemnização de danos não patrimoniais, afirmando que tal regime tornava a função punitiva ou sancionatória da responsabilidade civil na sua principal função, uma vez que a indemnização dos danos não patrimoniais será determinada de acordo com critérios de equidade, o que poderá revelar, por vezes, disparidades consoante o juiz (artigo 496.º, n.º 4 do CC). Todavia, a limitação operada pelo artigo 496.º, n.º 1 do CC evita, na nossa opinião, a referida crítica.

<sup>75</sup> A propósito da indemnização por danos não patrimoniais, nomeadamente, nos resultantes de acidente de viação, o STJ uniformizou recentemente a Jurisprudência através do AUJ n.º 6/2014, de 9 de janeiro de 2014, publicado no Diário da República de 22 de maio de 2014, 1.ª série, n.º 98, pp. 2926 a 2943, no seguinte sentido “[o]s artigos 483.º, n.º 1 e 496.º, n.º 1 do Código Civil devem ser interpretados no sentido de abrangerem os danos não patrimoniais, particularmente graves, sofridos por cônjuge de vítima sobrevivente, atingida de modo particularmente grave”.

Dano emergente e lucro cessante: o artigo 564.º, n.º 1 do CC permite-nos distinguir o dano emergente da lesão (o qual se traduz no prejuízo ou perda verificada no património já existente na esfera jurídica do lesado no momento da lesão<sup>76</sup>), do lucro cessante (que engloba o prejuízo causado pela não obtenção de benefícios legitimamente espectáveis por parte do lesado e que só não são percebidos em virtude da lesão<sup>77</sup>).

Danos presentes e danos futuros: do n.º 2 do artigo 564.º do CC consta a distinção entre danos presentes e danos futuros, que resulta do facto de os danos já se terem verificado na esfera jurídica do lesado ou, pelo contrário, tal verificação ainda não tenha tido lugar, mas seja previsível, ainda que não determinável<sup>78</sup>.

---

A questão colocada perante o STJ consistia nos danos não patrimoniais sofridos pela mulher de um cantoneiro de recolha de lixo que tinha sofrido lesões profundas em consequência de uma colisão entre o camião do lixo em que seguia e uma viatura. O cantoneiro ficou “pregado a uma cadeira de rodas” para o resto da vida, tendo permanecido internado em hospital público cerca de dez meses, carecendo de auxílio permanente de terceiros para a sua sobrevivência diária. Perante estas circunstâncias, a sua mulher sofreu, e continuará a sofrer até ao falecimento do marido, extensos danos psicológicos e desgaste físico que resultam diretamente do estado de saúde do seu marido. O sentido em que o STJ decidiu uniformizar a Jurisprudência, através de uma interpretação atualista do disposto no artigo 496.º, n.º 4 do CC (à altura dos factos, n.º 3), parte ainda do pressuposto de que estamos a falar de um dano indireto causado na esfera jurídica da mulher do cantoneiro. O acórdão salienta, todavia, que a referência expressa que é feita ao cônjuge na Jurisprudência uniformizada não deverá ser entendida como excludente de outros titulares do direito, mas que resulta apenas da limitação do STJ ao objeto do processo. Chega mesmo a afirmar que “*não pode questionar-se que, para além do cônjuge, outros podem e devem beneficiar da tutela deste tipo de danos*”.

Na nossa opinião, cremos que embora a solução final a que o STJ chegou seja a interpretação correta do disposto no artigo 496.º, n.º 4, estamos, na realidade, perante um dano direto causado na esfera jurídica da mulher do cantoneiro, que como tal é indemnizável ao abrigo do disposto nos artigos 483.º, n.º 1 e 496.º, n.º 1 do CC, não se podendo duvidar que os danos não patrimoniais por ela sofridos são merecedores da tutela do direito. Concordamos assim com as opiniões expressadas pelos Juízes Conselheiros Maria dos Prazeres Beleza, Lopes do Rego e Alves Velho, nas respetivas declarações de voto. Mesmo na hipótese de estarmos perante um dano indireto ou reflexo, não consideramos que seja de acolher o argumento de que o artigo 496.º, n.º 4 ao prever a indemnização dos danos não patrimoniais dos familiares referidos no n.º 2 e no n.º 3 do mesmo artigo, em caso de morte da vítima, é uma exceção que não permite interpretação extensiva ou aplicação analógica. Para além das críticas metodológicas suscetíveis de serem apontadas a tal processo interpretativo, poderíamos sempre afirmar que, no caso concreto, somos tentados a duvidar que a indemnização dos danos não patrimoniais sofridos por morte da vítima represente a reparação de um dano superior ao da reparação dos danos não patrimoniais sofridos na sequência do estado precário e sofredor em que a vítima sobreviveu. Relativamente a este assunto, é pertinente a análise do AUJ n.º 12/2014, de 5 de junho de 2014, publicado no Diário da República de 8 de julho de 2014, 1.ª série, n.º 129, pp. 3728 a 3744, relativamente à inclusão ou não da indemnização devida às pessoas referidas no artigo 496.º, n.º 2 do CC pelo SORCA, a título de compensação por danos não patrimoniais decorrentes da morte do condutor de veículo em acidente de viação causado por culpa exclusiva do mesmo. No entanto, dado o enquadramento da questão no âmbito do regime do contrato de SORCA, remetemos para a análise que consta da nota de rodapé n.º 145.

<sup>76</sup> Exemplo de dano emergente são as lesões físicas que um passageiro sofre na sequência de um choque frontal entre duas viaturas ou os estragos provocados na própria viatura.

<sup>77</sup> Exemplo de lucro cessante é o prémio pelo motociclo clássico em melhor estado de conservação que o proprietário deixa de receber em virtude da sua destruição em acidente rodoviário provocado por outrem.

<sup>78</sup> Exemplo de dano futuro são as lesões físicas que apenas se manifestam algum tempo após a ocorrência do facto lesante mas em relação às quais existe ainda um nexo de causalidade com esse mesmo facto.

### 3.3. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA

#### 3.3.1. Noção

Como já tivemos a oportunidade de referir *supra*, a responsabilidade civil objetiva caracteriza-se por contraposição com a responsabilidade subjetiva, partilhando os respetivos requisitos com exceção do requisito da culpa<sup>79</sup> (e da ilicitude). Precisamente porque afirmámos que a culpa é o requisito da responsabilidade civil subjetiva que permite estabelecer a ligação ou eixo de conexão entre a conduta do sujeito e um juízo de censurabilidade jurídica dessa mesma conduta, percebemos que é através da culpa que o sistema da responsabilidade civil subjetiva tem em conta o sujeito em concreto, ou seja, o seu conhecimento das circunstâncias do facto no momento, as suas características pessoais e todos os outros elementos que permitem alcançar o critério de exigibilidade de comportamento. A culpa desempenha assim uma função pedagógico-educativa que permite afastar o dano como *prius* metodológico da responsabilidade civil<sup>80</sup>.

De forma totalmente oposta, a responsabilidade objetiva prescinde destas considerações, afastando-se do arquétipo da responsabilidade dependente deste juízo de censura<sup>81</sup> e centrando-se na principal função da responsabilidade civil, isto é, a função reparadora, com especial proteção do lesado.

Um dos principais vetores da responsabilidade objetiva tem sido a noção de risco inerente ao desenvolvimento de certas atividades tendencialmente provocadoras de situações de perigo, de acidentes e, conseqüentemente, de danos. São bons exemplos do que acabamos

---

Especificando, um passageiro do sexo feminino sofre uma fratura na anca na sequência de um acidente rodoviário, sendo previsível que, em caso de gravidez, esta mesma lesão possa complicar seriamente a mobilidade da lesada e até impedir a realização de parto normal.

<sup>79</sup> Apesar de podermos afirmar que, em Portugal, a responsabilidade civil objetiva por acidentes de viação não prescinde da verificação dos restantes requisitos da responsabilidade civil subjetiva, para além da culpa e da ilicitude (facto humano voluntário, dano e nexa de causalidade), a verdade é que a própria natureza do sistema da responsabilidade civil objetiva em geral levanta algumas questões sobre a consideração da ilicitude da conduta do sujeito. Nomeadamente, até que ponto deverá o requisito da ilicitude ser afastado em todos os casos de responsabilidade pelo risco. Estas hipóteses têm merecido especial atenção da Doutrina alemã, cfr. ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, “*Direito (...)*”, op. cit., pág. 612.

<sup>80</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pág. 631.

<sup>81</sup> Apesar de a responsabilidade civil objetiva prescindir do requisito da culpa e o fundamento da inimputabilidade prevista no artigo 488.º, n.º 1 do CC ser o da impossibilidade de averiguar o preenchimento deste requisito no âmbito da responsabilidade civil subjetiva, o legislador considerou que mesmo prescindindo do requisito da culpa, a responsabilidade civil objetiva deveria prever um regime específico para os inimputáveis, tendo estipulado que estes responderão, igualmente, de acordo com o previsto no artigo 489.º do CC (503.º, n.º 2 do CC).

de referir a utilização de animais, o recurso a equipamento produtor de radiações ionizantes<sup>82</sup> e a condução automóvel. Mas, tendo em conta o risco e o perigo criados por estas atividades, questionamos qual a razão que justifica a persistência dos respetivos detentores e utilizadores no seu desenvolvimento. A justificação que procuramos é simples. Estas atividades, apesar do risco que representam, são lucrativas, vantajosas, proporcionam comodidade, conforto, rapidez, prazer emocional ou qualquer outro fator que as torna especialmente apelativas para quem delas usufrui.

Simultaneamente, verificamos que, em grande medida, os riscos criados por este tipo de atividades não são maioritariamente riscos que se representem na esfera do sujeito que as desenvolve mas sim riscos que se manifestam na esfera de terceiros<sup>83</sup>. Recorrendo aos exemplos que utilizámos *supra*, aquele que utiliza um animal criando um perigo especial por essa utilização poderá potencialmente produzir danos em terceiros que com ele se cruzem; aquele que utiliza equipamentos que produzem radiação ionizantes (v.g. ressonância magnética) poderá potencialmente produzir danos num paciente que realiza exame médico de diagnóstico e aquele que conduz um automóvel poderá potencialmente produzir danos aos restantes condutores e utilizadores da via ou em propriedade alheia.

É deste raciocínio que surge, dentro dos moldes da responsabilidade objetiva, a responsabilidade pelo risco, que prescindindo da culpa do lesante, o onera com a responsabilidade de reparar o dano causado pelo facto de esse mesmo dano ter resultado do exercício por parte do lesante de uma atividade que, sendo para o lesante vantajosa, é potencialmente geradora de danos para terceiros. Assim, a responsabilidade civil objetiva baseada na teoria do risco<sup>84</sup> é usualmente descrita pela expressão “*ubi commoda, ibi incommoda*”, transmitindo o conceito de que aquele que aproveita as vantagens do risco deve suportar os encargos com os danos por este provocados<sup>85</sup>.

---

<sup>82</sup> Cfr. artigo 10.º do DL n.º 348/89, de 12 de outubro.

<sup>83</sup> Na realidade, ainda que essa representação não fosse maioritária, apenas a concretização do risco em dano na esfera de terceiros seria relevante para a responsabilidade civil na medida em que os danos que um sujeito provoca na sua própria esfera não lhe são indemnizáveis (o que não significa que daí não possa resultar a obrigação de indemnizar terceiros como resulta do artigo 495.º, n.º 1 do CC).

<sup>84</sup> Sobre a aplicação original da teoria do risco no âmbito dos acidentes de viação, vide ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pp. 631 a 633.

<sup>85</sup> Associada à responsabilidade pelo risco está a ideia de socialização do risco que se traduz na criação de mecanismos que permitam garantir sempre a reparação do dano provocado no lesado, ainda que o lesante não tenha capacidade para o fazer, preferivelmente onerando todos aqueles que participam na criação do mesmo

A possibilidade de existir responsabilidade civil independentemente de culpa está prevista no artigo 483.º, n.º 2 do CC (“[s]ó existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei”). Da leitura da disposição legal retiramos a conclusão de que a responsabilidade objetiva está sujeita ao princípio da tipicidade, ou seja, apenas existe responsabilidade civil objetiva nos casos expressamente previstos na lei.

Dos casos de responsabilidade civil objetiva previsto no CC<sup>86</sup>, faremos especial referência à responsabilidade civil objetiva do comitente (artigo 500.º, n.º 1 do CC) e por acidentes causados por veículos de circulação terrestre (503.º, n.º 1 do CC), dada a sua relação direta com o tema em análise.

### **3.3.2. Responsabilidade civil subjetiva *versus* responsabilidade civil objetiva**

Sublinhámos já a culpa enquanto elemento diferenciador da responsabilidade civil subjetiva e objetiva, mas existem outras diferenças entre os dois regimes. Em primeiro lugar, no âmbito da responsabilidade civil objetiva estão previstos limites quantitativos para a obrigação de indemnização (artigos 508.º e 510.º do CC), enquanto no âmbito da responsabilidade subjetiva não existem limitações quantitativas expressas. Em segundo lugar, a responsabilidade civil objetiva está sujeita ao princípio da tipicidade.

Em terceiro lugar, poderá existir diferença no prazo prescricional aplicável. No âmbito da responsabilidade civil subjetiva, uma vez que se faz prova da culpa, podemos estar perante um facto ilícito que constitui crime, caso em que o prazo de prescrição do direito de indemnização é alargado ao respetivo prazo previsto para o crime (artigo 498.º, n.º 3 do CC). Tal não poderá acontecer no âmbito da responsabilidade civil objetiva, na qual o

---

tipo de risco que provocou o dano em questão. Abordamos de novo este tema com maiores desenvolvimentos, *infra*.

<sup>86</sup> Para além dos casos referidos, está ainda prevista a responsabilidade civil objetiva do Estado e de outras pessoas coletivas públicas (artigo 501.º, n.º 1 do CC), por danos causados por animais (artigo 502.º do CC) e por danos causados por instalações de energia elétrica ou gás (artigo 509.º, n.º 1 do CC). Existem também casos de responsabilidade civil objetiva previstos em diplomas avulsos como, por exemplo, a responsabilidade civil objetiva do produtor (artigo 1.º do DL n.º 383/89, de 6 de Novembro) e a responsabilidade civil objetiva do empregador (artigo 283.º do Código do Trabalho).

prazo de prescrição terá de ser sempre o previsto no artigo 498.º, n.º 1 do CC, ou seja, três anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete<sup>87</sup>.

De qualquer forma, no que diz respeito à responsabilidade civil por acidentes de viação, o pedido de indemnização feito pelo autor/lesado em processo judicial contra a Seguradora com fundamento na culpa do lesante, não preclui a possibilidade de o tribunal condenar a ré, com fundamento na responsabilidade pelo risco do lesante, dado que se trata da vontade presumível do autor e que, em causa, está matéria de direito que é livremente cognoscível pelo Tribunal (artigo 5.º, n.º 3 do CPC)<sup>88</sup>.

### **3.3.3. Responsabilidade civil objetiva por acidentes de viação**

#### **a) Artigo 503.º, n.º 1 do CC**

O artigo 503.º, n.º 1 do CC prevê a responsabilidade civil objetiva por acidentes causados por veículos de circulação terrestre, afirmando que “[a] *quele que tiver a direção efetiva de qualquer veículo de circulação terrestre*<sup>89</sup> e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação”.

Assim, são dois os elementos previstos nesta disposição legal para a determinação ou identificação do sujeito sobre o qual incide a responsabilidade civil objetiva por danos

---

<sup>87</sup> Vide Ac. STJ de 28/03/1996, disponível no Boletim do Ministério da Justiça, n.º 455, pág. 507.

<sup>88</sup> Cfr. Ac. STJ de 04/10/2007 e Ac. STJ de 14/4/2005. Quanto à situação inversa, ou seja, quanto a saber se tendo o autor/lesado elaborado o pedido com fundamento na responsabilidade civil objetiva do lesante, o Tribunal poderá condenar a ré Seguradora com base na responsabilidade civil subjetiva do lesante, a colocação do problema parece ser meramente académica na medida em que tal pressuporia a alegação de factos que consubstanciassem a culpa do lesante, apesar de o pedido do autor refletir unicamente a vontade de responsabilizar o lesante a título de responsabilidade objetiva. No entanto, a verdade é que, desde que o autor/lesado tenha cumprido o ónus de alegação e prova da culpa do lesante, o Tribunal poderá condenar a ré Seguradora com base na responsabilidade subjetiva do lesante, desde que pretensão contrária expressa ou dedutível não resulte do pedido do autor (tal como referimos, trata-se de uma hipótese praticamente impossível).

<sup>89</sup> A referência a veículos de circulação terrestre abrange igualmente os veículos que circulam sobre carris. No entanto, os danos provocados por estes veículos estão excluídos do âmbito de aplicação do regime do SORCA (artigo 4.º, n.º 2 e 3 do DL n.º 291/2007), pelo que não abordaremos, em especial, este tema. Vide ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pág. 655.

causados por veículos de circulação terrestre: *i*) que o sujeito tenha a direção efetiva do veículo, ou seja, que o sujeito, independentemente do domínio jurídico do veículo, tenha o domínio do veículo e dele usufrua, estando colocado numa situação em que se apresenta como sendo a pessoa que se encontra na melhor posição para tomar todas as providências necessárias a evitar que o veículo cause danos<sup>90</sup>, e *ii*) que utilize o veículo no seu próprio interesse, isto é, que tenha na utilização do veículo um interesse económico ou puramente moral. São abrangidos pela responsabilidade prevista no artigo 503.º, n.º 1 do CC o proprietário, o locatário, o comodatário, o autor de furto ou roubo do veículo e até o sujeito que usa o veículo contra a vontade do seu detentor no plano jurídico, entre outros, mas já não o comissário ou o proprietário em caso de existência de comodato, locação<sup>91</sup>, usufruto ou roubo ou furto, ou ainda o instruendo durante as aulas práticas de condução<sup>92</sup>.

Quanto aos danos indemnizáveis, tal como resulta claramente do artigo 503.º, n.º 1 do CC, a responsabilidade civil objetiva por acidentes de viação abrange apenas os riscos próprios do veículo. Para a determinação deste conceito não duvidamos que os “riscos próprios do veículo” englobam os riscos inerentes à circulação do veículo (v.g. a colisão, o despiste, a derrapagem, a perda de carga e o atropelamento, entre outros). Por outro lado, existe igualmente um elevado número de riscos associados ao veículo mesmo quando este não se encontra em circulação, na medida em que se trata de uma máquina complexa com elementos combustíveis e outros materiais potencialmente danosos (v.g. explosão do depósito de combustível, rebentamento de pneu, mau funcionamento do travão de mão do veículo, entre outros). Neste âmbito, não podemos ignorar a influência determinante do comportamento do condutor para a criação de riscos próprios do veículo (mesmo que o

---

<sup>90</sup> É precisamente o requisito relativo à titularidade da direção efetiva do veículo enquanto posição idónea ao controlo do funcionamento do veículo que permite excluir a responsabilidade pelo risco do vendedor, no âmbito de um contrato de compra e venda de automóvel, com reserva de propriedade, após a entrega do automóvel ao comprador. Não há dúvidas de que o vendedor é (enquanto vigorar a cláusula de reserva de propriedade) o proprietário do veículo, mas não existem razões que permitam sustentar a sua responsabilização pelos riscos inerentes a um veículo cujo funcionamento não controla. *Vide* Ac. STJ de 17/11/1977, disponível no Boletim do Ministério da Justiça, n.º 271, pág. 201.

<sup>91</sup> No âmbito dos contratos de comodato e locação admitimos que não é possível afirmar que em todo e qualquer caso em que o proprietário empresta o veículo ou o aluga, deixa de ser considerado detentor do mesmo para efeitos de aplicação do regime previsto no artigo 503.º, n.º1 do CC. Na realidade, somos da opinião de que tal dependerá do que as partes tiverem estipulado no contrato relativamente à responsabilidade pela manutenção do veículo, da duração do contrato e da capacidade física e possibilidade jurídica de o proprietário exercer qualquer tipo de influência sobre as condições do veículo.

<sup>92</sup> Cfr. Ac. STJ de 16/12/2009. Todavia, o instruendo já deverá ser considerado detentor do veículo aquando da realização do exame prático de condução.

comportamento do condutor resulte de problema de saúde súbito)<sup>93</sup>. Parece-nos claro que devem ficar de fora do âmbito dos danos provocados pelos riscos próprios do veículo os danos que foram causados pelo veículo de circulação terrestre tal como podiam ter sido causados por qualquer outra coisa móvel, inexistindo no veículo uma característica potenciadora de um risco específico para aquela situação concreta (v.g. se o proprietário de um veículo utiliza a porta traseira do mesmo para trilhar a mão de um inimigo de longa data)<sup>94</sup>.

São beneficiários da responsabilidade por danos causados por veículos de circulação terrestre tanto terceiros como as pessoas transportadas, embora estas, no caso de transporte gratuito, apenas sejam indemnizadas por danos pessoais (artigo 504.º, n.º 1 e 3 do CC). Isto significa que a lei exclui apenas o próprio detentor do veículo<sup>95</sup>, enquanto beneficiário da responsabilidade civil objetiva.

Dada a elevada probabilidade de um acidente de viação envolver dois veículos, situação em que, presumivelmente (mas não necessariamente<sup>96</sup>) ambos estarão abrangidos pela responsabilidade objetiva prevista no artigo 503.º, n.º 1 do CC, o artigo 506.º do CC prevê o regime especial aplicável em caso de colisão de veículos. Inexistindo culpa de ambos os condutores<sup>97</sup>, a responsabilidade pelos danos causados (num ou em ambos os veículos) é repartida na proporção do risco com que cada um dos veículos tiver contribuído para a colisão (*concurso de riscos*), sendo que, em caso de dúvida, presumem-se iguais os níveis

---

<sup>93</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, op. cit., pág. 668.

<sup>94</sup> Neste sentido, vide o Ac. STJ de 13/03/2007.

<sup>95</sup> Note-se que referimos que “a lei exclui apenas o próprio detentor do veículo” e não o condutor. Como teremos oportunidade de analisar com mais detalhe *infra*, o regime aplicável ao contrato de SORCA exclui da garantia do seguro os danos materiais e corporais sofridos pelo condutor (artigo 14.º, n.º 1 e n.º 2, alínea a) do DL n.º 291/2007). No entanto, da exposição anterior já concluímos que o responsável pelo acidente a título de responsabilidade objetiva, poderá muitas vezes não ser o condutor. Ora, nesses casos o condutor (desde que não culposo, afastando a presunção de culpa do artigo 503.º, n.º 3, 1.ª parte do CC), é um terceiro para efeitos do artigo 504.º, n.º 1 do CC. Neste sentido, vide Ac. TRC de 27/02/1996, disponível na CJ, ano XXI, Tomo II, 1996, pp. 5 e ss. Nas palavras de Vaz Serra, também citado no referido acórdão, “[a]s pessoas que, ao tempo do acidente, se ocupavam na actividade de condução do veículo (por ex. os motoristas) não são excluídas do benefício da responsabilidade pelo risco (...) nem parece razoável que o fossem, pois, embora se trate de pessoas em regra ligadas por um contrato de trabalho com o comitente, tendo, portanto, direito a indemnização contra este, no caso de acidente de trabalho, isso não exclui que se tratem de pessoas também lesadas em acidente de viação e que o regime da responsabilidade por estes acidentes lhes seja, no caso concreto, mais favorável” (cfr. VAZ SERRA in RLJ, Ano 102.º, pág. 28).

<sup>96</sup> De facto, o condutor do veículo nem sempre coincide com o detentor do veículo para efeitos do artigo 503.º, n.º 1 do CC, uma vez que podemos estar perante um comissário ou um instruendo durante as aulas práticas de condução.

<sup>97</sup> Tal como já tivemos a oportunidade de defender *supra*, cremos que o legislador não pretende, neste âmbito, fazer referência a culpa presumida, mas sim a culpa efetivamente provada.



de risco<sup>98</sup> (artigo 506.º, n.º 2 do CC). Caso exista culpa de um dos condutores, aplica-se o regime previsto no artigo 505.º do CC e caso se verifique culpa de ambos os condutores, estamos no campo exclusivo da responsabilidade subjetiva, pelo que tem aplicação o artigo 570.º do CC, juntamente com a presunção de igual contribuição da culpa de cada um dos condutores, prevista no artigo 506.º, n.º 2 do CC.

De acordo com o artigo 505.º do CC, uma vez preenchidos os requisitos previstos no artigo 503.º, n.º 1 do CC, a responsabilidade civil objetiva do detentor do veículo de circulação terrestre apenas é excluída quando o acidente for “(...) *imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo*”<sup>99</sup>, sem prejuízo do disposto no artigo 570.º do CC.

Entendemos, na senda de parte da Doutrina e Jurisprudência que têm vindo a receber crescente concordância<sup>100</sup>, que o artigo 505.º do CC apenas afasta a responsabilidade objetiva prevista no artigo 503.º, n.º 1 do CC quando o nexo de causalidade entre o risco próprio do veículo e o dano provocado não poder ser estabelecido, ainda que parcialmente. Ou seja, apenas é excluída a responsabilidade do detentor quando o nexo de causalidade se verifica exclusivamente entre o dano provocado e o facto voluntário de outrem (terceiro ou lesado) ou com uma causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

---

<sup>98</sup> A segunda parte do artigo 506.º, n.º 1 do CC é desnecessária pois a afirmação de que “(...) *se os danos forem causados somente por um dos veículos, sem culpa de nenhum dos condutores, só a pessoa por eles responsável é obrigada a indemnizar*” representa uma decorrência da regra geral da exigibilidade da verificação do requisito do nexo de causalidade. De facto, se o dano foi causado apenas por um dos veículos, isso significa, necessariamente, que o outro veículo em nada concorreu para a ocorrência do sinistro, nem sequer com o risco que o próprio veículo apresenta.

<sup>99</sup> Relativamente à exclusão da responsabilidade civil objetiva nos casos em que o acidente resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo, devemos salientar alguns aspetos. A referência a causas “estranhas ao funcionamento do veículo” vem reforçar a referência a “riscos próprios do veículo” feita no artigo 503.º, n.º 1 do CC. Enquadram-se nestas causas de força maior, por exemplo, um vaga marítima imprevisível que atinge o veículo empurrando-o contra um transeunte ou um veículo que explode na sequência de ter sido atingido por matéria expelida na sequência de erupção vulcânica.

<sup>100</sup> Cfr. CALVÃO DA SILVA, João, “*Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: virar da página?*”, RLJ, Ano 137.º, n.º 3946 (Set-Out 2007), Coimbra Editora, pág. 52; CALVÃO DA SILVA, João, “*Acidentes de Viação: Concorrência do risco com a culpa do lesado (artigo 505.º); limites máximos da responsabilidade objetiva (artigo 508.º) e montantes mínimos obrigatórios do seguro; indemnização e juros de mora (arts. 566.º, n.º 2, e 805.º, n.º 3)*”, RLJ, Ano 134.º, n.º 3924 e 3925 (Jul-Ago 2001), Coimbra Editora, pp. 114 e 115; VAZ SERRA, Adriano Paes da Silva, “*Fundamento da Responsabilidade Civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*”, in Boletim do Ministério da Justiça, n.º 90, 1959, pág. 166 e PINTO MONTEIRO, António, “*Cláusulas Limitativas e de Exclusão de Responsabilidade Civil*”, Almedina, 2011, pág. 91.

Consequentemente, podemos afirmar que, sendo possível estabelecer um nexo de causalidade entre o risco do veículo e o dano provocado, ainda que seja meramente parcial ou até minoritário, a segunda parte do artigo 505.º do CC não tem aplicação, a responsabilidade civil objetiva prevista no artigo 503.º, n.º 1 do CC não é afastada e devemos aplicar o regime previsto no artigo 570.º do CC, procedendo a um concurso entre o risco do lesante e a culpa do lesado (*concurso de risco com culpa*). Caso o concurso seja entre o risco do veículo lesante e a culpa de um terceiro, igualmente onerado com a responsabilidade civil objetiva prevista no artigo 503.º, n.º 1 do CC, então serão ambos solidariamente responsáveis perante a vítima, apesar de a lei prever a existência de direito de regresso do lesante que respondeu pelo risco em relação ao terceiro que agiu culposamente<sup>101</sup> (artigo 507.º, n.º 2 do CC). Existindo culpa de mais do que um sujeito (sem que nenhum deles seja lesado), estamos fora do campo de aplicação da responsabilidade civil objetiva, aplicando-se o previsto no artigo 497.º do CC que prevê a responsabilidade solidária de ambos os responsáveis, existindo direito de regresso caso a medida das respetivas culpas (que se presume igual), seja diferente (*concurso de culpas*)<sup>102</sup>.

Como última nota sobre a responsabilidade civil objetiva do detentor de veículo de circulação terrestre, devemos referir que esta responsabilidade está quantitativamente limitada pelo artigo 508.º, n.º 1 do CC. A limitação do valor da indemnização a pagar aos

---

<sup>101</sup> Cremos que a inexistência de direito de regresso do lesante que responde pelo risco criado em relação ao lesado que agiu culposamente não configura uma violação do princípio da igualdade na medida em que se trata de uma solução que visa onerar o detentor do veículo cujo risco que lhe é inerente contribuiu para a produção do dano. Sublinhamos que o lesante que responde pelo risco criado pelo veículo por si detido apenas será considerado civilmente responsável se entre esse risco e o dano provocado for possível estabelecer um nexo de causalidade. Como exemplo, imagine-se que um camião TIR que circula com prioridade numa via pública atropela um sujeito que inadvertidamente se atravessa na via de rodagem. Não há dúvida de que a culpa do acidente é do lesado, mas se os danos por si sofridos forem superiores aos que resultariam de um atropelamento por um veículo ligeiro e menos robusto, então estaremos em condições de afirmar que o risco inerente à estrutura física do camião TIR foi causa adequada (ainda que parcial ou minoritária) da extensão dos danos provocados.

<sup>102</sup> Não podemos deixar de discordar da solução constante do Ac. STJ de 04/11/2003 que, em aplicação do artigo 570.º do CC (concurso de culpa do lesante com a culpa do lesado), entendeu que caso a proporção das culpas seja estabelecida em 50% para cada uma das partes, o valor global da indemnização deve encontrar-se contido no montante do pedido do autor, em respeito ao artigo 661.º, n.º 1 do CPC (atualmente artigo 609.º, n.º 1 do CPC vigente). Ou seja, tendo o autor pedido uma indemnização no valor de € 20.000,00 e sendo o montante global fixado pelo tribunal para os danos de € 30.000,00, o tribunal, respeitando a repartição das culpas em 50%, apenas poderá condenar o réu a pagar € 10.000,00 (50% de € 20.000,00) e não os € 15.000,00 a que o autor tinha direito. Cremos que esta interpretação é prejudicial ao sistema de responsabilidade civil por acidentes de viação que visa a reparação dos danos sofridos pela vítima, tendo em conta que o valor correspondente a 50% do montante global dos danos se encontrava ainda dentro do montante do pedido do autor.

lesados por acidente de viação ao valor do “(...) *capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*”<sup>103</sup> justifica-se pelo facto de estarmos perante uma responsabilidade que prescinde da verificação da culpa do lesante. Nada impede que o lesado exerça o seu direito a ser indemnizado por um valor superior ao estipulado no referido limite quantitativo mas, nesse caso, terá de provar a culpa do lesante.

### **b) Artigos 500.º, n.º 1 e 503.º, n.º 3, 1.ª parte do CC**

A responsabilidade civil objetiva do comitente prevista no artigo 500.º, n.º 1 do CC não tem o respetivo âmbito de aplicação limitado à responsabilidade por acidentes de viação causados pelo comissário, mas este é um dos seus campos de aplicação e, na realidade, aquela que presentemente nos interessa analisar. De facto, no âmbito desta disposição legal prevê-se que “[a] *quele que encarrega outrem de qualquer comissão responde, independentemente de culpa, pelos danos que o comissário causar, desde que sobre este recaia também a obrigação de indemnizar*” e desde que o comissário tenha praticado o facto danoso no exercício da função que lhe foi confiada, ainda que contra as instruções do comitente (artigo 500.º, n.º 2 do CC).

Ora, tendo em conta que o artigo 503.º, n.º 3, 1.ª parte prevê que “[a] *quele que conduzir um veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte*”, ou seja, prevê uma presunção de culpa em relação ao condutor

---

<sup>103</sup> O capital mínimo obrigatoriamente seguro é de € 5.000.000,00 por acidente para danos corporais e de € 1.000.000,00 por acidente para os danos materiais, de acordo com o artigo 12.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007. É espectável, de acordo com o número 3 do mesmo artigo que estes montantes sejam revistos em 2017. Grande parte da Doutrina se manifestou criticamente relativamente às redações anteriores do artigo 508.º do CC, essencialmente reforçando a ideia de que não fazia sentido que o limite máximo previsto para a indemnização devida no âmbito da responsabilidade civil objetiva não fosse idêntico ao valor do capital mínimo do SORCA. Neste sentido, vide CALVÃO DA SILVA, João, “*Acidentes de Viação...*”, op. cit., pág. 118 e CALVÃO DA SILVA, João, “*Revogação parcial e actualização do artigo 508.º do Código Civil pelo artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 522/85; a natureza material de direito da responsabilidade civil do artigo 8.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 522/85 e o artigo 503.º do Código Civil, em caso de furto ou roubo do automóvel*”, RLJ, Ano 134.º, n.º 3927 e 3928 (Out-Nov 2001), Coimbra Editora, pp. 197 a 199. Não estamos totalmente de acordo com esta ideia. Embora defendamos que existe uma relação próxima entre o conceito de responsabilidade civil objetiva e de seguro obrigatório de responsabilidade civil, a nosso ver, apenas existiria necessidade de atualização caso o montante do capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil caso este fosse inferior ao montante máximo da indemnização por responsabilidade civil objetiva, e não o contrário. De facto o contrato de SORCA, abrange no âmbito da sua cobertura tanto a responsabilidade civil objetiva como a subjetiva e os limites previstos para a indemnização devida por responsabilidade civil objetiva resultam da necessidade de equilibrar o facto de se estar a responsabilizar um sujeito independentemente da verificação de culpa. Cfr. PINTO MONTEIRO, “*Cláusulas Limitativas...*”, op. cit., pp. 93 e 94.

comissário, estando perante um acidente de viação em que o condutor do veículo é um comissário, haverá responsabilidade civil objetiva do comitente sempre que o comissário não consiga ilidir a presunção de culpa que sobre ele impende.

Recuperando o que afirmámos *supra*, não restam, portanto, dúvidas de que o comissário, por não ter a direção do veículo, na medida em que não o utiliza no seu interesse, não está abrangido pela responsabilidade civil objetiva prevista no artigo 503.º, n.º 1 do CC, mas sim o comitente que é quem tem a direção efetiva do veículo por intermédio do comissário. Note-se que, o facto de o comitente responder com base na responsabilidade prevista num artigo ou noutro não é irrelevante. Na verdade, a responsabilidade civil objetiva prevista no artigo 503.º, n.º 1 do CC está quantitativamente limitada pelo disposto no artigo 508.º do CC, enquanto a responsabilidade objetiva prevista no artigo 500.º, n.º 1 do CC pressupõe a culpa do comissário, que é presumida nos termos já referidos, sendo assim a responsabilidade civil do comissário subjetiva e, portanto, não abrangida pela limitação quantitativa do artigo 508.º do CC. Como a responsabilidade civil objetiva do comitente existe (se existir e) na medida da responsabilidade do comissário, também não se aplicará ao comitente a limitação quantitativa prevista no artigo 508.º do CC.

A conjugação destas duas disposições em confrontação com a Jurisprudência uniformizada pelo Assento do STJ 1/80, de 21 de novembro de 1979 (que postula a inaplicabilidade da presunção de culpa prevista no artigo 493.º, n.º 2 do CC à circulação terrestre), conduz à conclusão de que, verificando-se uma colisão de veículos em que um dos veículos intervenientes seja conduzido por comissário e o outro seja conduzido por não comissário, a presunção de culpa prevista no artigo 503.º, n.º 3 do CC (quando não ilidida) implicará a responsabilidade civil subjetiva do comissário e a responsabilidade civil objetiva do comitente<sup>104</sup>.

---

<sup>104</sup> Para mais desenvolvimentos sobre a temática *vide supra* comentários vertidos nas notas de rodapé números 60 a 62 e ainda GRAÇA TRIGO, Maria da, “*Das presunções de culpa no regime da responsabilidade civil por acidentes de viação*”, Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes, Vol. II, Direito e Justiça, 2011, Universidade Católica Editora, pp. 459 a 494.

### 3.4. A RELAÇÃO COM A OBRIGATORIEDADE DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

Vimos já que a necessidade de criação de um sistema de responsabilidade civil distinto da responsabilidade civil subjetiva assente na culpa do lesante teve por base a imperatividade de, em relação a alguns setores da vida comunitária que se revestem de especial perigosidade e nos quais os danos provocados às respetivas vítimas assumem especial gravidade, onerar de forma especial aqueles que dessas atividades retiram proveitos e benefícios, facilitando a sua responsabilização pela indemnização devida aos lesados e afirmando a finalidade reparadora da responsabilidade civil.

Ora, a institucionalização da responsabilidade civil objetiva com o objetivo de proteger as vítimas das atividades que envolvem especial nível de risco falharia, em grande medida, o cumprimento dos respetivos objetivos caso não existisse cumulativamente a preocupação de criar um mecanismo que garantisse a solvabilidade daqueles que são onerados com a responsabilidade civil objetiva, de forma a evitar que, aquando do recurso por parte da vítima à especial proteção que lhe foi conferida pela lei, se visse confrontada com a impossibilidade de cumprimento da obrigação de indemnização por parte do lesante, por insuficiência de meios financeiros deste.

Esta preocupação tem obtido resposta na cumulação do regime da responsabilidade objetiva com o regime da obrigatoriedade de contratação de seguro de responsabilidade civil<sup>105</sup>. Abordamos no presente estudo o caso paradigmático do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, mas existe uma multiplicidade de seguros obrigatórios de responsabilidade civil como, por exemplo, os previstos para acidentes de trabalho (artigo 283.º, n.º 5 do Código do Trabalho), para o desenvolvimento de atividades industriais (artigo 4.º, n.º 1 do DL n.º 169/2012, de 1 de agosto), para a detenção de

---

<sup>105</sup> Demonstrativo desta realidade é o preâmbulo do RJCS, que refere que “[a] reforma do regime do contrato de seguro vem também atender a um conjunto de desenvolvimentos no âmbito dos seguros de responsabilidade civil, frequentemente associados ao incremento dos seguros obrigatórios” (sublinhado nosso). No mesmo sentido, vide VAZ SERRA, “Fundamento da...”, op. cit., pág. 24, onde é referido “[a] responsabilidade objectiva será mais fácil de admitir onde houver a possibilidade de recorrer ao seguro da responsabilidade...” e, mais adiante, “[o]ra, um sistema de conciliar estas duas exigências será o recurso ao seguro, acaso ao seguro obrigatório de responsabilidade”.

animais perigosos (artigo 10.º do DL n.º 315/2009, de 29 de outubro), entre outros<sup>106</sup>, que são instituídos em paralelo com a consagração da respetiva responsabilidade civil objetiva.

Em muitos dos exemplos avançados, tal como sucede no caso do SORCA (artigo 4.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007), o desenvolvimento da atividade depende da existência de um seguro de responsabilidade civil, funcionando de forma preventiva relativamente aos danos que potencialmente poderão resultar do seu desenvolvimento.

---

<sup>106</sup> No sítio da internet do Instituto de Seguros de Portugal (ISP) é possível consultar uma listagem dos seguros obrigatórios de responsabilidade civil, a maioria dos quais estão associados à responsabilidade civil objetiva das pessoas sujeitas à obrigação de contratação do seguro.

#### 4. O SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL (SORCA)

O seguro de responsabilidade civil automóvel surge a 28 de março de 1975 com a publicação do DL n.º 165/75 e do DL n.º 166/75, embora a sua obrigatoriedade efetiva só se tenha verificado com o DL n.º 408/79, de 25 de setembro<sup>107</sup>. Em traços gerais e sujeito às precisões que aprofundamos *infra*, trata-se de um contrato através do qual o tomador do seguro transfere a responsabilidade civil das pessoas seguras resultante de acidentes de viação para uma empresa Seguradora que se obriga a pagar a indemnização eventualmente devida (cobertura do risco<sup>108</sup>), em troca do pagamento de um prémio por parte do tomador do seguro<sup>109</sup>.

A obrigatoriedade<sup>110</sup> do contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel é o elemento garantidor da sua função de socialização do risco (artigo 4.º do DL n.º 291/2007). De forma abreviada, diremos que todos os sujeitos obrigados à contratação do seguro pagam um prémio de seguro para que as indemnizações por acidentes de viação não fiquem por pagar às vítimas da condução de apenas alguns. De facto, podemos afirmar que de pouco serviriam as regras da responsabilidade pelo risco que, em razão da perigosidade ínsita à condução automóvel, prescindiam da culpa para aplicar as regras da

---

<sup>107</sup> A obrigatoriedade de os sujeitos elencados no artigo 4.º, n.º1 do DL n.º 291/2007 terem a sua responsabilidade civil decorrente de danos corporais ou materiais causados a terceiros por veículo terrestre a motor coberta por um seguro de responsabilidade civil é reforçada pelo disposto no artigo 85.º, n.º 1 do mesmo diploma que remete para o artigo 150.º do CE, o qual estabelece a aplicação de uma coima de € 500,00 a € 2.500,00 para os sujeitos que transitem com veículos a motor na via pública desprovidos de seguro de responsabilidade civil que possa resultar da utilização dos referidos veículos.

<sup>108</sup> A obrigação principal da Seguradora é, de facto, a cobertura do risco e não o pagamento da indemnização (que se apresenta, naturalmente, como eventual), o que permite a classificação de qualquer contrato de responsabilidade civil como um contrato oneroso. Cfr. LIMA REGO, Margarida, “*Contrato de Seguro e Terceiros*”, 1.ª edição, 2010, Coimbra Editora, pp. 66 e 646 e FERREIRA DA SILVA, Rita Gonçalves, “*Algumas notas sobre a existência (ou não) de obrigação solidária de indemnizar o terceiro lesado no âmbito do contrato (obrigatório) de responsabilidade civil de veículos terrestres a motor*”, in Revista de Ciências Empresariais e Jurídicas, n.º 13, 2008, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, pág. 149.

<sup>109</sup> De acordo com os artigos 137.º e 138.º, n.º 1 do RJCS, no seguro de responsabilidade civil, o segurador cobre o risco de constituição, no património do segurado, de uma obrigação de indemnizar terceiros, garantindo este seguro a obrigação de indemnizar, nos termos acordados, até ao montante do capital seguro por sinistro, por período de vigência do contrato ou por lesado.

<sup>110</sup> Estamos aqui perante um desvio ao princípio da liberdade contratual, essencialmente na vertente de liberdade de escolha entre contratar e não contratar. Também a vertente da livre modelação do conteúdo do contrato se encontra aqui limitada, não por força da obrigatoriedade do contrato, mas em consequência da celebração em massa de contratos de SORCA. Para mais desenvolvimentos, *vide* MOTA PINTO, Carlos Alberto da, “*Teoria Geral do Direito Civil*”, 4ª Edição, Coimbra Editora, 2005, pp. 102 e ss; ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações (...)*”, *op. cit.*, pp. 235 e ss.; ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, n.º 77, 2001, pp. 399 a 400.

responsabilidade civil extracontratual aos acidentes de viação, se os sujeitos civilmente responsáveis não dispusessem de património suficiente para cumprir a sua obrigação indemnizatória. Não há dúvidas, então, que a obrigatoriedade<sup>111</sup> é implementada a favor da proteção das vítimas de acidentes de viação.

É ainda a nota da obrigatoriedade que nos permite fazer uma referência simples mas que molda todo o regime do contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel. Uma vez que a obrigatoriedade de celebração de um contrato de SORCA é aferida em virtude do valor do capital mínimo obrigatoriamente seguro<sup>112</sup>, as regras do SORCA apenas se aplicam a todos os contratos de seguro automóvel, até esse valor. Ultrapassado esse valor ou estipuladas cláusulas entre as partes que não constam do regime do contrato de SORCA, entramos no âmbito do contrato de seguro facultativo de responsabilidade civil automóvel, o qual é regido pela legislação geral aplicável aos contratos de seguro e aos contratos em geral, nomeadamente, pelo princípio da liberdade contratual<sup>113</sup>.

#### **4.1. CARACTERIZAÇÃO DO CONTRATO DE SORCA**

Estamos perante um contrato típico e nominado uma vez que se encontra regulado na lei e por esta é designado. Sem divergências, podemos também classificar o contrato de SORCA como um contrato obrigatório e bilateral oneroso na medida em que se verifica uma atribuição patrimonial de ambas as partes, subjetivamente classificada como sendo uma o correspondente da outra, em equilíbrio<sup>114</sup>. Na realidade, enquanto a prestação a cargo do tomador do seguro (pagamento do prémio do seguro) constitui uma prestação exigível por mero efeito do contrato, já a prestação a cargo da Seguradora (pagamento da indemnização por responsabilidade civil do segurado) está dependente da ocorrência do sinistro. Este, sendo um facto meramente eventual ou hipotético faz com que a prestação

---

<sup>111</sup> O respeito pela obrigatoriedade da celebração do contrato é assegurado por um conjunto de sanções previstas nas seguintes disposições legais: artigos 150.º, n.º 2 e 162.º, n.º 1, alínea f) do CE e artigos 80.º a 83.º do DL n.º 291/2007.

<sup>112</sup> O capital mínimo obrigatoriamente seguro é de € 5.000.000,00 por acidente para danos corporais e de € 1.000.000,00 por acidente para os danos materiais, de acordo com o artigo 12.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007. É espetável, de acordo com o número 3 do mesmo artigo que estes montantes sejam revistos em 2017.

<sup>113</sup> SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit. pág. 16.

<sup>114</sup> Por todos, a noção de negócio oneroso em MOTA PINTO, “*Teoria...*”, op. cit., pp. 400 a 401.



indemnizatória seja, ela mesma, de natureza eventual, sem prejuízo da classificação do contrato como oneroso<sup>115</sup>.

Torna-se, então, essencial classificar o contrato como aleatório, por oposição a comutativo. Isto significa que, pelo menos, uma das prestações<sup>116</sup> na relação contratual é de realização incerta. Dizemos incerta no sentido de dependente da verificação de um facto alheio à relação contratual e, principalmente, à vontade das partes. Esta é uma característica essencial para a compreensão do contrato de seguro pois só através da noção do “risco” que é assumido pela Seguradora se torna perceptível a função económico-social do contrato de seguro<sup>117</sup>.

Quanto à forma, o RJCS veio revogar a antiga disposição do CCom.<sup>118</sup> que previa a forma escrita para o contrato de seguro. Hoje, vigora o princípio geral da liberdade de forma<sup>119</sup> (artigo 219.º do CC) enquanto condição de validade do contrato de seguro. Todavia, tendo em conta as exigências decorrentes da segurança jurídica imprescindível nesta área de comércio jurídico, o legislador estipulou, como requisito de eficácia da relação contratual *inter partes*, a redução das condições do contrato de seguro a escrito, constituindo este documento a apólice de seguro a ser entregue ao tomador do seguro<sup>120</sup>.

Dada a massificação da atividade das empresas seguradoras na comercialização dos SORCA, também este setor está fortemente influenciado pela tendência da contratação

---

<sup>115</sup> Verdadeiramente esta classificação em nada altera a onerosidade do contrato na medida em que a correspondência das prestações é estabelecida entre o pagamento do prémio pelo tomador e a assunção do risco por parte da empresa Seguradora. Colocada a questão desta forma, não há dúvidas de que “*as duas prestações [estão] ligadas reciprocamente pelo vínculo da causalidade jurídica*” (MOTA PINTO, “*Teoria...*”, op. cit., pág. 401).

<sup>116</sup> No contrato de SORCA, é precisamente a prestação a cargo da Seguradora e, por isso, se diz que é um contrato unilateralmente aleatório. Não podemos assim concordar com a posição de SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 44, que afirma que todos os contratos de seguro, incluindo o contrato de SORCA, são contratos bilateralmente aleatórios. A unilateralidade ou bilateralidade da álea diz respeito à dependência que determinada prestação tem em relação a esta e não aos efeitos dessa mesma prestação. Assim, apenas a prestação indemnizatória da Seguradora está dependente do evento futuro e incerto. A prestação do tomador é certa e a prestação da Seguradora incerta. É exemplo verdadeiro de contrato bilateralmente aleatório o contrato de aposta.

<sup>117</sup> Sobre a importância da determinação e qualificação do risco no âmbito do contrato de seguro, vide LIMA REGO, “*Contrato...*”, op. cit., pp. 67 a 133.

<sup>118</sup> O artigo 426.º do CCom., assim como os restantes relativos aos seguros (425.º a 462.º), foram revogados pelo DL n.º 72/2008, de 16 de abril.

<sup>119</sup> Artigo 32.º, n.º 1 do RJCS.

<sup>120</sup> De acordo com os artigos 32.º, n.º 2 e 34.º do RJCS. Na realidade, o contrato tem eficácia entre as partes mas esta fica gravemente ameaçada pelos poderes legalmente atribuídos ao tomador do seguro de resolver o contrato com eficácia retroativa no caso de incumprimento deste dever por parte da Seguradora (artigo 34.º, n.º 5 RJCS).

padronizada ou estandardizada por contraposição com a contratação individualmente negociada. Assim, o contrato de SORCA será, em princípio, um contrato de adesão uma vez que o tomador do seguro apenas subscreve as cláusulas contratuais que lhe são propostas<sup>121</sup>. Por esta razão, fica o contrato sujeito ao Regime das Cláusulas Contratuais Gerais (DL n.º 446/85, de 25 de outubro), para além do controlo preventivo que é efetuado pelo Instituto de Seguros de Portugal<sup>122</sup>.

Importa agora analisar a questão relativa à classificação do contrato de SORCA como um contrato suscetível de ser enquadrado na categoria típica dos contratos a favor de terceiro, prevista nos artigos 443.º a 451.º do CC. Esta modalidade contratual caracteriza-se por, apesar de possuir apenas dois contraentes, relacionar três sujeitos. Recorrendo à definição que a lei nos oferece apercebemo-nos que um dos contraentes (promitente) se obriga perante o outro (promissário) a efetuar uma prestação a favor de um terceiro (beneficiário), estranho ao negócio (artigo 443.º, n.º 1 do CC). No entanto, esta prestação tem de ter um conteúdo atributivo em relação a esse terceiro, ou seja, o beneficiário tem de poder exigir do promitente o cumprimento da obrigação e esse direito tem de nascer diretamente do contrato<sup>123</sup>.

Ora, analisando o regime do contrato de SORCA, vemos claramente que existem dois elementos que impedem a classificação do mesmo como um contrato a favor de terceiro<sup>124</sup>. Em primeiro lugar, com a celebração do contrato nem o tomador do seguro nem a Seguradora realizam qualquer atribuição patrimonial a um terceiro. Na verdade, em caso de ocorrência de sinistro, a vítima irá receber, eventualmente, uma indemnização que resulta da aplicação das regras da responsabilidade civil extracontratual e não uma

---

<sup>121</sup> Situação ligeiramente diferente se verifica no âmbito do seguro facultativo de responsabilidade civil automóvel ou nos seguros onde a margem de negociação já se apresenta com alguma relevância como, por exemplo, no seguro obrigatório especial para provas desportivas (antigo artigo 9.º DL n.º 522/85 e atual artigo 8.º DL n.º 291/2007).

<sup>122</sup> As normas básicas do contrato de SORCA encontram-se na Parte Uniforme das Condições Gerais da Apólice de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel da responsabilidade do ISP, tal como previsto na norma regulamentar n.º 14/2008-R, de 12 de dezembro.

<sup>123</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações...*”, op. cit., pág. 410.

<sup>124</sup> Todavia, em comum, o contrato de SORCA e a tipologia do contrato a favor de terceiro parecem ter o facto de a relação contratual estabelecida entre o segurado e a Seguradora produzir efeitos em relação a terceiros e o facto de este terceiro permanecer sempre um estranho à relação contratual. Cfr. ALBUQUERQUE MATOS, “*O Contrato...*”, op. cit., 2001, pág. 395.

indemnização cujo montante é atribuído em função de uma estipulação contratual<sup>125</sup>. Desta forma, o direito da vítima nasce da lei e não do contrato<sup>126</sup>. Em segundo lugar, o terceiro no contrato de SORCA não é um sujeito que seja passível de ser determinado no momento da celebração do contrato<sup>127</sup>.

#### 4.1.1. Âmbitos objetivo e subjetivo do contrato de SORCA

Ainda no percurso de uma caracterização geral do contrato de SORCA, importa esclarecer quais os âmbitos objetivo e subjetivo do mesmo, isto é, qual é o objeto do contrato de SORCA e quem são os sujeitos segurados pelo mesmo.

Relativamente ao objeto mediato do contrato, é indiscutível que se trata de um veículo de circulação terrestre motorizado<sup>128</sup>. No entanto, esta afirmação não influencia diretamente a questão de saber se estamos perante um contrato de natureza real ou pessoal. Estará a obrigação de segurar inextrincavelmente ligada ao veículo? A questão é pertinente na

---

<sup>125</sup> O que, de facto, acontece é que a vítima vem exigir à Seguradora o montante que é devido pelo responsável civil/segurado devido à transferência da responsabilidade civil do mesmo que foi operada por via de um contrato de SORCA. Na realidade, tendo em conta o conteúdo limitativo dos danos abrangidos pela cobertura do SORCA (em relação aos danos indemnizáveis à luz das regras gerais de responsabilidade civil), o valor da indemnização que o lesado tem direito a exigir à Seguradora poderá ser inferior ao valor a que tem direito à luz das regras gerais de responsabilidade civil por acidentes de viação. Cfr. ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel – Breves considerações*”, in Estudos dedicados ao Professor Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Universidade Católica Editora, 2002, pág. 623.

<sup>126</sup> Se quisermos ser mais impressivos, o “beneficiário” do contrato de SORCA é, no estrito âmbito da relação contratual, o próprio tomador do seguro já que vê protegida a integridade do seu património em face da hipotética ocorrência de um facto gerador de responsabilidade civil. E não se diga que os segurados, eventualmente para além do tomador de seguro, são prova de estarmos perante um contrato a favor de terceiro. Em relação a estes não há qualquer prestação, estando aqui presente, antes, um contrato com efeitos reflexos sobre terceiros. Vide ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações...*”, op. cit., pág. 411.

<sup>127</sup> Vide ALBUQUERQUE MATOS, “*O Contrato...*”, op. cit., 2001, pp. 397 e 398 (nota de rodapé n.º 25) para maiores desenvolvimentos quanto à distinção completa entre o regime do contrato de SORCA e do contrato a favor de terceiro.

<sup>128</sup> De acordo com o artigo 4.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007. Como nota ALBUQUERQUE MATOS, “[d]elimitando assim o âmbito objetivo do seguro obrigatório da responsabilidade civil, e confrontando-o com o (...) artigo 503.º do Código Civil, somos forçados a reconhecer uma maior amplitude deste último...”, (ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel – Alguns aspectos do seu regime jurídico*”, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra n.º 78, 2002, pág. 329). Na verdade, de acordo com o artigo 4.º, n.º 2 e 3 do DL n.º 291/2007 excluem-se os veículos de caminhos de ferro e os sistemas de Metro. No entanto, houve uma alteração em relação ao que estava estipulado no artigo 1.º, n.º 2 do antigo DL n.º 522/85, estando incluídos, agora, no âmbito objetivo do contrato de SORCA os carros elétricos que circulam sobre carris e as máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula. Destas últimas apenas se excluem os veículos que se destinam exclusivamente a funções agrícolas ou industriais (artigo 4.º, n.º 4 do DL n.º 291/2007).

medida em que várias disposições do DL n.º 291/2007 conduzem o intérprete à hipótese da natureza real do contrato. Por exemplo o artigo 15.º, n.º 1 engloba no âmbito subjetivo de garantia do seguro sujeitos diversos do tomador do seguro, nomeadamente, aqueles sobre quem impenderia a obrigação de segurar e, ainda, aqueles que forem legítimos detentores e condutores do veículo.

Outro exemplo é o artigo 15.º, n.º 2 que engloba no âmbito subjetivo da garantia do seguro a situação em que há responsabilidade civil por acidente de viação provocado pelos autores de furto, roubo ou furto de uso do veículo<sup>129</sup>. Esta disposição deixa de lado a consideração de quem são os sujeitos abrangidos pela garantia do seguro e responsabiliza a Seguradora com referência ao veículo<sup>130</sup>.

Contudo, a natureza do contrato está relacionada com o seu objeto imediato. Tendo em conta que o contrato de SORCA visa segurar a responsabilidade civil dos sujeitos que, por acidente de viação, possam ser civilmente responsabilizados, claramente se percebe que o que se segura não é o veículo<sup>131</sup> mas sim a responsabilidade civil do sujeito que o conduz<sup>132</sup>. O legislador recorre ao veículo para obter um critério de referência para estabelecer a obrigação de segurar: está obrigado a celebrar um contrato de SORCA quem puder ser responsabilizado por acidente decorrente da condução de determinado tipo de veículo<sup>133</sup>.

Por outro lado se o contrato de SORCA tivesse natureza real então não faria sentido que, em caso de alienação do veículo, o contrato não se transmitisse. De facto, é isso que acontece. De acordo com o artigo 21.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007, os efeitos do contrato

---

<sup>129</sup> Aqui estamos perante os detentores e condutores ilegítimos do veículo, por contraposição com o preceituado no n.º 1, do mesmo artigo.

<sup>130</sup> Esta questão será analisada com mais pormenor no âmbito do estudo da causa de ressarcimento da Seguradora prevista no artigo 27.º, n.º 1, alínea b) do DL n.º 291/2007. Todavia, diremos que esta norma apresenta um carácter excecional justificado pela necessidade de proteger as vítimas deste tipo frequente de sinistro rodoviário que, de outra forma, ficariam muitas vezes sem compensação pelos danos sofridos.

<sup>131</sup> Por esta razão é criticável, por exemplo, a enunciação feita no artigo 14.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007 ao “veículo seguro”.

<sup>132</sup> HEITOR CONSCIÊNCIA, Eurico “*Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, Almedina, 2003, pág. 14.

<sup>133</sup> Esta referência é feita claramente no preâmbulo do DL n.º 291/2007: “(...) *responsabilização do FGA pelas indemnizações decorrentes de acidentes rodoviários causados por veículos cujos responsáveis pela circulação estão isentos da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo*” (sublinhado nosso), assim como se encontra presente no artigo 4.º, n.º 2 e 4 do DL n.º 291/2007.

cessam às 24 horas do dia da alienação, exceto se o tomador pretender utilizar o seguro para outro veículo<sup>134</sup>.

#### 4.1.2. Função social do contrato

Para além das tradicionais funções económicas e sociais reconhecidas aos contratos de seguro em geral, o contrato de SORCA desempenha uma função social única que está intrinsecamente dependente do carácter obrigatório da contratação do mesmo. Esta função é descrita por muitos autores como a “socialização do risco”.

Para compreendermos esta realidade torna-se imperativo enquadrar os acidentes de viação (*rectius*: a responsabilidade civil resultante destes) com a evolução legislativa no sentido da previsão da responsabilidade objetiva ou pelo risco. O perigo eminente decorrente do exercício desta atividade assume cada vez maiores proporções, isto é, a condução de veículos a motor revela-se uma atividade apta à produção frequente de danos de enorme gravidade, principalmente danos corporais. Ciente desta realidade, o legislador optou por instituir o regime da responsabilidade objetiva, ou seja, independente de culpa do agente, para os danos provocados pela direção de qualquer veículo de circulação terrestre (artigo 503.º, n.º 1 do CC).

Esta disposição normativa permitiu assim que se fizesse a aplicação legislativa do princípio jurídico *ubi commoda, ibi incommoda* no campo dos acidentes de viação. É o regime da responsabilidade pelo risco que opera esta direta imputação de responsabilidade civil a quem tira proveito da atividade perigosa que é a direção de um veículo a motor e não o contrato de SORCA<sup>135</sup>.

O regime do contrato de SORCA desempenha outra função que é precisamente a de socialização do risco. Partindo do facto de que, na grande maioria dos casos, os sujeitos

---

<sup>134</sup> Compete ao tomador do seguro e titular da apólice notificar, por escrito, a Seguradora, no prazo de 24 horas a contar da data de alienação do veículo, desse mesmo facto. Em caso de incumprimento tem a Seguradora direito a uma indemnização de valor igual ao montante do prémio correspondente ao período entre a alienação e o fim da anuidade, sem prejuízo da cessação do contrato (artigo 21.º, n.º 2 e 3 do DL n.º 291/2007).

<sup>135</sup> Ao contrário do que defende SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 33.

civilmente responsabilizáveis<sup>136</sup> pelos danos resultantes de um acidente de viação não dispõem de património suficiente para cumprir com a sua obrigação indemnizatória daí resultante, muitas das vítimas destes acidentes veriam o seu direito à indemnização não passar de uma expectativa frustrada.

Assim, com a obrigatoriedade de contratação de um seguro de responsabilidade civil automóvel, todas as pessoas que possam ser civilmente responsáveis pela reparação de danos causados a terceiros em virtude de um acidente de viação contribuem, com o pagamento do prémio do seu seguro, para que as seguradoras possam, em relação aos segurados que acionam o seguro, pagar as respetivas indemnizações<sup>137</sup>. Desta forma, socializa-se o risco, na medida em que todos suportam um risco em que todos incorrem, praticamente diariamente, para que, os que (estatisticamente, em menor número<sup>138</sup>) são responsáveis por tornarem esse mesmo risco numa infeliz realidade, possam, através da Seguradora, pagar a indemnização devida aos lesados.

Em resumo, diremos que a função social do seguro consiste, então, na máxima proteção das vítimas dos acidentes de viação, a qual é assegurada por dois pilares. Por um lado, o pilar da obrigatoriedade do seguro, ao qual já fizemos referência. Por outro, o pilar do Fundo de Garantia Automóvel (FGA)<sup>139</sup>. O objetivo do FGA é a garantia da indemnização

---

<sup>136</sup> Quer seja por aplicação das regras de responsabilidade civil subjetiva (artigo 483.º do CC), quer por aplicação das regras da responsabilidade objetiva (artigo 503.º, n.º 1 do CC e, em alguns casos, o artigo 500.º, n.º 1 do CC).

<sup>137</sup> Criticamos assim, AMÉRICO MARCELINO que refere que “(...) a institucionalização do seguro obrigatório, sendo um bem em si, tem também o efeito perverso do facilitamento (“o seguro paga tudo...”) e o conseqüente aumento da sinistralidade”, cfr. MARCELINO, Américo, “Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil – doutrina e jurisprudência”, 12.ª edição, 2014, pág. 702. Preferimos a visão refletida em CALVÃO DA SILVA, “Concorrência entre risco...”, op. cit., pág. 63 e também em VAZ SERRA, “Fundamento da...”, op. cit., pág. 19.

<sup>138</sup> A própria atividade das seguradoras, que é, naturalmente, desenvolvida com escopo lucrativo, é orientada precisamente por esses dados estatísticos baseados no registo das ocorrências de sinistros rodoviários. Desta afirmação podemos retirar a confirmação de que o conceito de “risco” assume uma importância extremamente relevante para a atividade comercial das seguradoras, uma vez que é a componente de incerteza, de aleatoriedade e de mera eventualidade (contraposta com a certeza), que justifica o interesse económico da comercialização de seguros. Neste sentido, no âmbito dos seguros de responsabilidade civil em geral, em que o risco é elevado, é usual estabelecer-se uma cláusula de equilíbrio financeiro, mediante a qual se prevê que, caso os níveis de sinistralidade efetivamente verificados (leia-se: o valor das indemnizações devidas pela Seguradora em resultado da ocorrência dessa sinistralidade) forem superiores a uma determinada percentagem do valor do prémio pago pelo tomador do seguro (normalmente perto dos 100%), o tomador do seguro deverá compensar a Seguradora, até um determinado valor.

<sup>139</sup> Em concordância com esta afirmação vide ALBUQUERQUE MATOS, “O Contrato...”, op. cit., 2001, pág. 409.

às vítimas de acidente de viação em 3 casos<sup>140</sup>: i) desconhecimento da identidade do responsável pelo acidente; ii) isenção da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo<sup>141</sup>; iii) incumprimento, por parte do responsável, da sua obrigação de contratação de SORCA. A proteção que o FGA oferece às vítimas na primeira e segunda situações é representativo do seu alcance, o qual se estende muito para além do âmbito do SORCA e das próprias regras de responsabilidade civil<sup>142</sup>.

#### 4.2. O ÂMBITO DE COBERTURA DO SORCA

À partida seríamos tentados a afirmar que o SORCA abrangeria no respetivo âmbito de cobertura todos os danos indemnizáveis de acordo com o regime geral da responsabilidade civil, tendo em conta que o critério orientador do seu regime jurídico é a proteção das vítimas e a garantia da reparação dos danos por estas sofridas. Todavia, não é assim. O regime jurídico aplicável ao contrato de SORCA prevê um conjunto de exclusões do âmbito de cobertura do seguro que tornam o conjunto de danos indemnizáveis à luz do contrato de SORCA menos abrangente.

O artigo 14.º do DL n.º 291/2007 prevê um conjunto taxativo de exclusões do âmbito de cobertura do SORCA<sup>143</sup>. Antes de procedermos à análise das referidas exclusões convém salientar que o disposto no artigo 14.º não tem rigorosamente qualquer semelhança com o disposto no artigo 27.º, n.º 1, relativo ao direito de ressarcimento da Seguradora. Enquanto no primeiro caso estamos perante situações em que a Seguradora não está contratualmente

---

<sup>140</sup> De acordo com o artigo 47.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007.

<sup>141</sup> Esta é uma relevante alteração na regulamentação do FGA, salientada pelo próprio preâmbulo do DL n.º 291/2007. No DL n.º 522/85, o artigo 21.º, n.º 1 não previa esta hipótese de cobertura por parte do FGA, embora já existisse no artigo 1.º, n.º 2 uma isenção da obrigação de contratar em razão do veículo em si mesmo.

<sup>142</sup> Cfr. ALBUQUERQUE MATOS, “O Contrato...”, op. cit., 2001, pág. 409.

<sup>143</sup> A lista de exclusões do âmbito de garantia do SORCA prevista no artigo 14.º do DL n.º 291/2007 é uma lista taxativa. Neste sentido, vide o Relatório de Regulação e Supervisão da Conduta de Mercado de 2009 do ISP, onde se refere que “[o] âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel está fixado na lei – cobrindo os danos resultantes da circulação do veículo terrestre a motor na via pública (n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, e no n.º 1 do artigo 150.º do Código da Estrada) com as exclusões taxativamente previstas no artigo 14.º do primeiro diploma. Das exclusões previstas na lei não constam os danos causados pelo veículo no decurso da prova prática do exame de condução, pelo que tais danos terão de se considerar abrangidos na cobertura do seguro obrigatório sendo portanto suficiente, da perspetiva da lei seguradora, a apresentação, em exame prático, da carta verde relativa ao veículo com o qual o candidato pretende efetuar o exame.”

obrigada à indemnização dos danos elencados no artigo 14.º, nas situações previstas no artigo 27.º, n.º 1, a Seguradora está contratualmente obrigada ao pagamento da indemnização devida ao lesado (e o lesado só poderá exigir a respetiva indemnização à Seguradora), embora esta tenha o direito de, verificados e provados determinados requisitos, reclamar dos sujeitos que representam as várias hipóteses normativas vertidas nas alíneas do artigo 27.º, n.º 1, o ressarcimento de parte ou todo o montante despendido no pagamento da indemnização ao lesado. Desenvolveremos este assunto com maior detalhe quando abordarmos a temática do direito de regresso da Seguradora.

Retomando a questão das exclusões do âmbito de garantia do SORCA e do disposto no artigo 14.º, há desde logo uma exclusão geral relativa aos danos corporais e materiais sofridos pelo condutor do veículo responsável pelo acidente<sup>144</sup> (artigo 14.º, n.º 1 e n.º 2, alínea a)). Por outro lado, o número 3 do artigo 14.º prevê que, em caso de falecimento das pessoas referidas nas alíneas e) e f) do número 2 do mesmo artigo, em consequência do acidente, o SORCA não abrange no seu âmbito de cobertura qualquer indemnização a pagar ao responsável pelo acidente (seja ele condutor ou não)<sup>145</sup>.

---

<sup>144</sup> Esta exclusão é precisamente um exemplo da diferença de extensão dos danos indemnizáveis à luz do regime do SORCA e os danos indemnizáveis de acordo com as regras gerais de responsabilidade civil. Repare-se que, caso o condutor do veículo responsável seja um comissário que consegue ilidir a sua presunção de culpa que, de acordo com o artigo 503.º, n.º 3 do CC, o onera, o veículo que conduzia poderá ter sido o responsável pelo acidente, sendo tal responsabilidade imputada a título de responsabilidade civil objetiva ao comitente (ao abrigo do artigo 503.º, n.º 1 do CC), e os danos sofridos pelo comissário devem ser indemnizados pelo comitente, mas não através do âmbito de cobertura do SORCA.

<sup>145</sup> Relativamente à indemnização pelo falecimento do condutor responsável pelo acidente devida ao respetivo cônjuge (de acordo com o artigo 496.º, n.º 4 do CC), estará a mesma abrangida pelo âmbito de cobertura do SORCA. Foi sobre esta questão que se debruçou o AUJ n.º 12/2014, de 5 de junho, publicado no Diário da República de 8 de julho de 2014, 1.ª série, n.º 129, pp. 3728 a 3744, que uniformizou a Jurisprudência no seguinte sentido: “[n]o caso de morte do condutor de veículo em acidente de viação causado por culpa exclusiva do mesmo, as pessoas referidas no n.º 2 do artigo 496.º do Código Civil não têm direito, no âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a qualquer compensação por danos não patrimoniais decorrentes daquela morte”. Embora o acórdão tenha sido proferido em relação ao anterior regime do contrato de SORCA (DL n.º 522/85), tal não prejudicará a nossa análise do respetivo conteúdo dado que a questão se mantém pertinente à luz do novo regime.

Em primeiro lugar não há dúvida de que, como diz o AUJ, “(...) a questão da obrigação de indemnizar pela seguradora tem de ser analisada no quadro dos pressupostos da responsabilidade civil”. O primeiro ponto em que, salvo melhor opinião, o STJ errou foi partir do pressuposto de que a responsabilidade pela ocorrência do acidente era imputável ao condutor a título de culpa, quando o AUJ refere que o condutor “(...) perdeu o controlo do veículo e entrou em despiste invadindo a faixa do sentido oposto e foi embater” noutro veículo. Partindo desta factualidade não é claro que seja possível afirmar que exista negligência do condutor. Partindo assim do pressuposto de que o condutor foi responsável pela sua própria morte e que o dano não patrimonial do cônjuge e filhos decorrente da morte do condutor é um dano não próprio, o AUJ conclui que “(...) não existe um terceiro a quem imputar este resultado (morte)” e, conseqüentemente, os “(...) danos sofridos pelos filhos e viúva em consequência desta morte não são indemnizáveis, melhor, compensáveis”. Ora, na nossa opinião, consideramos que a razão pela qual o STJ não alcançou a identificação de um terceiro



Nas restantes alíneas do artigo 14.º, n.º 2, está prevista a exclusão dos danos materiais<sup>146</sup> sofridos pelo tomador do seguro e dos segurados, dos representantes da pessoa coletiva responsável pelo acidente, quando no exercício das suas funções, dos parentes e afins (até ao terceiro grau) do condutor, do tomador do seguro e dos segurados e de todos aqueles que, de acordo com os artigos 495.º, 496.º e 499.º do CC, tem direito a ser indemnizados em consequência de vínculos estabelecidos com as pessoas que acabámos de referir. Todas estas exclusões visam afastar a possibilidade de fraude de seguro, ou seja, visam obviar a que se simule a ocorrência de um acidente de viação para no seu seguimento vir reclamar da Seguradora o pagamento de indemnização respeitante a danos materiais.

Da alínea g) do artigo 14.º, n.º 2 consta uma exclusão que apresenta diferente fundamentação. Na verdade, os danos materiais sofridos por passageiros transportados em contravenção com as regras relativas ao transporte de passageiros previstas no CE<sup>147</sup>. Esta

---

a quem imputar a responsabilidade resulta do facto de não ter identificado corretamente o lesado. Não há dúvida que a argumentação do STJ colheria caso estivéssemos a discutir a indemnização devida ao próprio falecido de acordo com o disposto no artigo 496.º, n.º 4, onde se referem os “*danos não patrimoniais sofridos pela vítima*”. No entanto, a questão *sub iudice* está relacionada com a última parte desse mesmo artigo onde se referem “*os [danos não patrimoniais] sofridos pelas pessoas com direito a indemnização nos termos dos números anteriores*”. Assim sendo, o lesado não é o condutor (que foi a vítima do acidente) mas sim, no caso concreto, os filhos e a viúva, relativamente aos danos não patrimoniais que sofreram com a morte do seu marido e pai (artigo 496.º, n.º 4 do CC).

Analisemos agora a questão de saber se a indemnização devida à viúva e aos filhos pelos referidos danos está ou não abrangida pelo âmbito de cobertura do SORCA. Como já tivemos oportunidade de verificar, as exclusões do âmbito de cobertura do SORCA são taxativamente previstas no artigo 14.º do DL n.º 291/2007, o mesmo sendo verdade relativamente ao anterior artigo 7.º do DL 522/89. A argumentação vertida no AUJ baseia-se no facto de ambas as disposições legais preverem a exclusão de cobertura de danos decorrentes de lesões corporais sofridas pelo condutor do veículo seguro (sendo que a versão atual acrescenta “*(...) responsável pelo acidente assim como os danos decorrentes daqueles*”). No entanto, na nossa opinião, o que se pretende com a referida exclusão é afastar a responsabilidade da Seguradora pelo pagamento de qualquer indemnização por danos corporais do condutor do veículo responsável pelo acidente e danos decorrentes destes ao próprio condutor! O dano não patrimonial da viúva e dos filhos não é um dano corporal do condutor nem um dano do condutor decorrente dos danos corporais deste. Consonantes com a nossa opinião são os votos de vencido dos Juízes Conselheiros Moreira Alves, Paulo Távora Victor, Salazar Casanova e Sebastião Póvoas, tendo este último referido com bastante pertinência que o segmento uniformizador “*(...) parece poder ser interpretado como colidindo com o do Acórdão Uniformizador de 9 de janeiro de 2014*” (o qual se encontra analisado na nota de rodapé n.º 75, *supra*). Ainda sobre esta temática, *vide* CALVÃO DA SILVA, “*Concorrência entre risco...*”, *op. cit.*, pág. 55, onde o autor refere com acuidade que “*(...) os danos pessoais (próprios) dos familiares são indemnizáveis, incluindo os danos não patrimoniais sofridos pelos mesmos em consequência da morte do condutor (v.g. pai) responsável pelo acidente e da morte de outro familiar (v.g. mãe) nesse mesmo acidente; já não são compensáveis os danos não patrimoniais sofridos pelo próprio condutor responsável pelo acidente, incluindo o dano da sua morte ...*” (sublinhado nosso).

<sup>146</sup> Seguindo de perto a argumentação vertida no Ac. TRP de 12/05/1992, disponível em CJ, 1992, Tomo III, pág. 103, a expressão “danos materiais” contrapõe-se a danos corporais, pelo que não se encontram excluídos os danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais sofridas pelas pessoas referidas nas exclusões previstas no artigo 14.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007.

<sup>147</sup> Para consultar as regras relativas ao transporte de passageiros previstas no CE *vide* artigos 54.º e 55.º do CE.

exclusão baseia-se na necessidade de incentivar a prevenção rodoviária, criando um fator dissuasor para o incumprimento das regras de segurança de transporte de passageiros<sup>148</sup>.

Por fim, no artigo 14.º, n.º 4 prevê-se a exclusão de todos os danos sofridos no veículo ou nos bens transportados no veículo causador do acidente, dos causados em operações de carga e descarga, dos resultantes de causas de força maior e dos produzidos no âmbito de provas desportivas e respetivos treinos oficiais (exceto se estivermos perante um contrato de SORCA de provas desportivas).

### 4.3. FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL

O Fundo de Garantia Automóvel resulta do disposto na 2.ª Diretiva Automóvel (artigo 10.º da Diretiva de Codificação) que prevê a obrigação, por parte dos Estados-membros, de criarem um organismo que tenha por função reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro, os danos materiais e pessoais causados por: *i*) veículos não identificados, e *ii*) veículos em relação aos quais não tenha sido respeitada a obrigação de contratação de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel<sup>149</sup>.

O artigo 47.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007 foi mais longe e estabeleceu, taxativamente, como responsabilidade do FGA a reparação dos danos causados por: *i*) responsável desconhecido<sup>150</sup>; *ii*) responsável isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo<sup>151</sup>; *iii*) responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil

---

<sup>148</sup> Tal como defendemos *infra*, não consideramos que a política de combate à sinistralidade rodoviária deva ser feita por via do regime jurídico do contrato de SORCA. Não consideramos que seja através da “punição” do lesado (que fica privado da indemnização paga pela Seguradora), que se alcança uma consciência social para a necessidade de cumprimento das regras de segurança de transporte de passageiros.

<sup>149</sup> Sobre a génese do FGA, vide ALBUQUERQUE MATOS, Filipe Miguel Cruz de, “*O Fundo de Garantia Automóvel. Um organismo com uma vocação eminentemente social*”, in Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes, Vol. I, Direito e Justiça, 2011, Universidade Católica Editora, pp. 559 a 564.

<sup>150</sup> Note-se que, ao contrário dos termos utilizados nas Diretivas Europeias, a legislação nacional não se refere ao veículo desconhecido ou ao veículo que não tenha respeitado a obrigação de contratação de seguro mas sim ao responsável pelo acidente. Tal resulta do facto de o seguro de responsabilidade civil automóvel não ser um seguro real mas sim um seguro pessoal, pelo que a tónica deve (como foi) ser colocada no sujeito e não no veículo.

<sup>151</sup> É precisamente neste âmbito que o legislador nacional foi mais longe. A isenção da obrigação de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel em razão do veículo em si mesmo está prevista no artigo 4.º, n.º 2 e 4 do DL n.º 291/2007 (i.e. veículos de caminhos de ferro, máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula e veículos utilizados em funções meramente agrícolas). O FGA não é responsável pela reparação dos danos

automóvel (incluindo o caso de a respetiva Seguradora ter sido declarada insolvente)<sup>152</sup>  
<sup>153</sup>. No âmbito do DL n.º 291/2007, o FGA é previsto como um organismo dotado de autonomia administrativa e financeira<sup>154</sup> (artigo n.º 47.º, n.º 2) que é gerido pelos órgãos responsáveis pela gestão do ISP (artigo 47.º, n.º 3)<sup>155</sup>.

A responsabilidade do FGA apenas existe relativamente a veículos cujo responsável pela respetiva circulação apresenta uma relação geográfica com Portugal<sup>156</sup> (artigo 48.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007).

O âmbito material da responsabilidade a cargo do FGA está limitado pelas exclusões previstas para o SORCA e adicionalmente pelo disposto no artigo 49.º, n.º 1,

---

causados por veículos pertencente aos sujeitos indicados no artigo 9.º do DL n.º 291/2007, cuja isenção da obrigação resulta de características dos sujeitos e não dos veículos em si mesmos (v.g. Estados).

<sup>152</sup> Esta hipótese normativa é suscetível de ser preenchida por vários exemplos práticos: *i*) a inexistência de SORCA; *ii*) a invalidade ou ineficácia de SORCA (v.g. por falta de pagamento do respetivo prémio); *iii*) a declaração de insolvência da Seguradora, entre outros. Relativamente a este aspeto, a Jurisprudência relativa ao anterior artigo 21.º do DL n.º 522/89 defendia que o lesado/autor tinha o ónus de alegar e provar a insuficiência de meios do responsável pelo acidente sem SORCA válido e eficaz para acionar a responsabilidade do FGA (cfr. Ac. TRP de 17/04/1990 e Ac. TRC de 12/05/1998). No entanto, esta questão foi definitivamente resolvida pela 3.ª Diretiva Automóvel e consta agora do artigo 10.º, n.º 1 da Diretiva Codificadora a referência expressa de que “(...) *os Estados-membros não podem permitir que o [FGA] subordine o pagamento da indemnização à condição de a vítima provar, seja por que meio for, que a pessoa responsável não pode ou não quer pagar*”.

<sup>153</sup> Como já vimos *supra*, o DL 291/2007 prevê a obrigatoriedade da contratação de um seguro de responsabilidade civil automóvel por parte de quem exerça a profissão de garagemista, assim como para efeitos da realização de treinos oficiais e provas desportivas de veículos terrestres a motor. Assim, na eventualidade de se verificar uma situação em que o seguro de responsabilidade civil automóvel aplicável fosse um destes e o sujeito obrigado à sua celebração tenha incumprido com a sua obrigação, a responsabilidade pela reparação dos danos sofridos compete ao FGA (cfr. Ac. TRP de 06/02/1991, disponível na CJ, 1991, Tomo 1, pág. 265). Contra, *vide* Ac. TRC de 26/03/1996, disponível na CJ, 1996, Tomo II, pág. 24.

<sup>154</sup> A autonomia financeira do FGA é, em parte, garantida pelo sistema de contribuições a favor do FGA instituído pela norma regulamentar do ISP n.º 15/2007-R, de 25 de outubro que, ao abrigo do disposto no artigo n.º 58.º, n.º 1, alíneas *a*) e *b*) do DL n.º 291/2007 estipula que todas as empresas de seguros, sediadas ou não em Portugal, que explorem o ramo “Seguro automóvel” em Portugal devem efetuar o pagamento da contribuição a favor do FGA, através de transferência bancária, no mês seguinte a cada trimestre civil de cobrança. A contribuição a favor do FGA é composta por duas vertentes: *i*) a contribuição a favor do FGA propriamente dita (a qual representa 2,5% do valor dos prémios comerciais processados de seguro direto, da cobertura obrigatória do seguro de responsabilidade civil automóvel), e *ii*) a contribuição destinada à prevenção rodoviária (a qual representa 0,21% do valor dos prémios comerciais processados de seguro direto, da modalidade e dos ramos incluídos sob a denominação “Seguro automóvel”).

<sup>155</sup> Tal como previsto no artigo 13.º, n.º 1, alínea *b*) do Estatuto do Instituto de Seguros de Portugal (regulado pelo DL n.º 289/2001, de 13 de novembro) que estabelece como competência do conselho diretivo do ISP a prática de todos os atos necessários no âmbito da gestão do FGA.

<sup>156</sup> Nomeadamente, porque o responsável pela circulação do veículo está sujeito à obrigação de SORCA (em virtude de o veículo ter estacionamento habitual em Portugal, estar matriculado em país que não tem serviço nacional de seguros ou cujo serviço tenha aderido ao Acordo entre os serviços nacionais de seguros), porque o veículo não possui chapa de matrícula ou a chapa de matrícula não corresponde ao veículo, independentemente de ser ou não portuguesa ou porque o responsável pela circulação do veículo está isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ainda que com estacionamento no estrangeiro.

essencialmente por razões que resultam do facto de se prever a sua responsabilidade por acidentes de viação provocados por responsável desconhecido. Quando a responsabilidade do FGA resultar da inexistência de SORCA válido e eficaz, o Fundo é responsável pela reparação dos danos corporais sofridos pela vítima e dos respetivos danos materiais. No entanto, quando o FGA tiver a obrigação de reparar os danos da vítima de acidente de viação provocado por responsável desconhecido, a respetiva responsabilidade apenas abrange os danos corporais e os danos materiais, mas quanto a estes apenas se o FGA tiver de satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos<sup>157</sup>.

Ficam igualmente excluídos da responsabilidade a cargo do FGA os danos materiais causados aos incumpridores da obrigação de SORCA, os danos causados aos passageiros do veículo causador do acidente quando estes tenham conhecimento que o condutor não tinha seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel ou que o mesmo era autor, cúmplice, encobridor ou recetor de roubo, furto ou furto uso do veículo, assim como os danos sofridos pelos mesmos ou pelo condutor causador do acidente (artigo 52.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007).

A responsabilidade do FGA está ainda quantitativamente limitada em função do valor do capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel<sup>158</sup> (artigos 49.º, n.º 1 e 12.º, n.º 3 do DL n.º 291/2007).

---

<sup>157</sup> O n.º 2 do artigo 49.º do DL n.º 291/2007 define danos corporais significativos como sendo “*a lesão corporal que determine a morte ou internamento hospitalar igual ou superior a sete dias, ou incapacidade temporária igual ou superior a 60 dias, ou incapacidade parcial permanente superior a 15%*”.

<sup>158</sup> Uma das questões mais controversas na Jurisprudência relativamente à responsabilidade do FGA pela reparação de danos resultantes de acidentes de viação provocados por responsável desconhecido consiste em saber se o lesado/autor tem o ónus de alegar e provar os requisitos da responsabilidade civil extracontratual (subjéctiva ou objectiva) relativamente ao responsável pelo acidente. Os acórdãos da RP de 17/04/1990, disponível na CJ 1990, Tomo II, pág. 231, RP de 19/11/1998, disponível na CJ, 1998, Tomo V, pág. 198, STJ de 26/09/2000, disponível na CJ/STJ, 2000, Tomo III, pág. 45 e RL de 08/07/2004, disponível na CJ, 2004, Tomo I, pág. 83 defendem que este ónus existe na medida em que o regime legal do contrato de SORCA não alterou o regime geral da responsabilidade civil nem veio consagrar a responsabilidade civil objectiva do FGA, para além de que “*a não ser assim facilmente responsáveis por acidentes de viação que tivessem sofrido danos em consequência destes poderiam onerar gravemente o Fundo*”. Por outro lado, o Ac. TRC de 25/06/1996, disponível na CJ, 1996, Tomo III, pág. 27 defende que o lesado/autor apenas tem o ónus de alegar e provar a existência dos danos e do nexó de causalidade entre o acidente e os danos e o Ac. TRL de 18/05/1999, disponível na CJ, 1999, Tomo III, pág. 100 defende que “*não se pode exigir a alegação e prova dos pressupostos legais em que assenta o instituto da responsabilidade civil*”, uma vez que “*essa exigência equivaleria a que não fossem indemnizados os danos sofridos pela vítima sempre que acidente ocorreu em circunstâncias totalmente ignoradas*”. A Jurisprudência referida aborda a temática tendo por base o artigo 21.º do DL n.º 522/89 e não o actual artigo 47.º do DL 291/2007. Somos da opinião que, tendo em conta o actual regime que regula a responsabilidade do FGA, a questão da prova dos requisitos da culpa e da ilicitude tornou-se irrelevante na medida em que a responsabilidade do FGA está limitada ao montante do capital

## 5. O DIREITO AO RESSARCIMENTO DA SEGURADORA NO ÂMBITO DO CSORCA

O DL n.º 291/2007 contém no seu artigo 27.º, n.º 1<sup>159</sup> uma disposição normativa, semelhante ao artigo 19.º do DL n.º 522/85, que regula aquilo a que a epígrafe do artigo apelida de “*direito de regresso da empresa de seguros*”<sup>160</sup>. Trata-se, no fundo, de uma enumeração das causas que permitem à Seguradora exigir de outrem<sup>161</sup> a totalidade ou parte da indemnização que satisfaz. Esta enumeração é taxativa tal como se depreende claramente da expressão “*apenas tem direito de regresso*” inserida no corpo normativo geral do artigo<sup>162</sup>.

A hipótese normativa é bastante simples, em abstrato, distinguindo-se com facilidade de outras hipóteses próximas. Desde logo, o artigo 27.º, n.º 1 não é uma disposição que trate do problema das exclusões do âmbito de cobertura do SORCA, como o artigo 14.º. Enquanto o primeiro postula inequivocamente a obrigação de, nos casos vertidos nas suas nove alíneas, a Seguradora responder em primeiro lugar pela indemnização devida sendo-lhe posteriormente ressarcido esse (ou parte desse) valor, o segundo determina quais as situações em que a Seguradora não terá qualquer responsabilidade no pagamento da indemnização eventualmente devida.

Podemos, então, legitimamente perguntar por que razão não terá o legislador querido transformar os casos previstos no artigo 27.º, n.º 1 em casos de exclusão da cobertura do seguro, na medida em que, em última análise, o legislador não pretende, em ambos os casos, que seja a Seguradora o suportador económico final da indemnização paga.

---

mínimo do SORCA, o qual representa igualmente o limite máximo da indemnização atribuível no âmbito da responsabilidade civil objetiva. Não parece haver dúvidas que seja necessário provar os danos do lesado, assim como do nexos de causalidade (ou seja, provar que é normal e adequado que de um acidente automóvel resultem danos como os que verificam no lesado).

<sup>159</sup> O artigo 27.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007 introduz inovatoriamente um regime de especial dever de informação por parte da Seguradora ao cliente. Não tratamos desta temática no presente estudo.

<sup>160</sup> A razão pela qual não adotamos, no âmbito do presente capítulo, a mesma designação prende-se com a necessidade de analisar a acuidade da utilização da mesma para fazer referência ao direito que, de facto, é atribuído à Seguradora. Optámos pela referência a “ressarcimento” da Seguradora já que a expressão “reembolso” é frequentemente na legislação relativa a seguros para referir tanto direito de regresso como a sub-rogação. Cfr. ROMANO MARTINEZ, Pedro, et. al., “*Lei do Contrato de Seguro Anotada*”, 2.ª Edição, Almedina, 2011, pág. 490.

<sup>161</sup> Veremos adiante que o lado passivo deste direito não é preenchido pelo mesmo sujeito em todas as hipóteses vertidas nas nove alíneas do artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007.

<sup>162</sup> Note-se que a taxatividade do elenco das causas justificativas do direito ao ressarcimento da Seguradora implica (na medida em que estamos perante um seguro obrigatório com conteúdo mínimo determinado) a imperatividade da sua previsão no concreto contrato de SORCA celebrado entre o tomador do seguro e a Seguradora.

Nos casos previstos no artigo 27.º, n.º 1, a Seguradora paga sempre em primeiro lugar, essencialmente por duas razões. Nas hipóteses em que o ressarcimento é devido por um sujeito abrangido pelo âmbito de cobertura do seguro<sup>163</sup>, a Seguradora paga em primeiro lugar porque essa é a sua obrigação decorrente do contrato de SORCA e o seu direito ao ressarcimento só se efetivará caso se verifique e comprove, em concreto, a específica situação que lhe atribui o direito ao ressarcimento, tendo em conta o risco acrescido que representa. Logo, não seria correto que, perante a mera alegação do preenchimento destas hipóteses normativas, a Seguradora pudesse afastar a sua obrigação de indemnizar os lesados.

A segunda razão que justifica a obrigação de a Seguradora pagar em primeiro lugar prende-se com as hipóteses em que o sujeito obrigado ao ressarcimento não é um sujeito abrangido pelo âmbito de garantia do contrato de SORCA<sup>164</sup>. Nestes casos, a Seguradora não paga em função de uma obrigação contratual dada a inexistência de uma relação contratual entre esta e o sujeito obrigado ao ressarcimento. A Seguradora paga em primeiro lugar porque essa é a melhor forma de garantir a proteção da vítima do acidente.

Podemos, então, afirmar que nas duas situações descritas estamos perante casos que, materialmente, deveriam ser considerados excluídos do âmbito de garantia do contrato de SORCA mas que o legislador decidiu regular através deste sistema de ressarcimento da Seguradora permitindo, no fundo, transferir o risco de não pagamento que existia no elo “responsável civil - vítima” para o elo “responsável civil - Seguradora”.

Desta forma, garante-se que uma entidade que se presume possuir maior robustez financeira (solvabilidade) terá maior facilidade em lidar com o incumprimento do obrigado ao ressarcimento do que a vítima teria em relação ao incumprimento do responsável civil.

---

<sup>163</sup> Alíneas *a)*, *b)*, *c)*, *d)* e as restantes alíneas quando o responsável civil for um dos segurados.

<sup>164</sup> Potencialmente, nas alíneas *e)*, *g)*, *h)* e *i)* e, certamente, na alínea *f)*. Note-se que afirmamos que o sujeito não está incluído no âmbito de garantia do contrato de SORCA pelo facto de não constar do artigo 15º e, consequentemente, não ter a sua responsabilidade civil garantida por aquele contrato de SORCA.

## 5.1. NATUREZA JURÍDICA

Como já referimos no início deste capítulo, o legislador tomou como certa a natureza jurídica do regime de ressarcimento que criou e denominou-o de “direito de regresso” na epígrafe do artigo 27.º do DL n.º 291/2007. No entanto, parte da Doutrina que trata desta temática discute se estaremos verdadeiramente perante um direito de regresso ou, antes, perante uma hipótese de sub-rogação. Analisaremos, de seguida, os argumentos a favor e contra uma e outra posição, nomeadamente, através da breve dissecção do regime normativo associado a cada uma das figuras.

Como salienta EURICO HEITOR CONSCIÊNCIA<sup>165</sup>, enquanto noutros ordenamentos jurídicos, sub-rogação e direito de regresso são denominações aplicáveis à mesma realidade, na ordem jurídica portuguesa existe uma distinção entre os conceitos, que não deixa de ser permeável a algumas confusões.

Importa, antes de mais, esclarecer qual a relevância desta discussão sobre a natureza jurídica, obviamente, para além do rigor terminológico e dogmático. A principal razão está relacionada com as diferenças que se verificam nos regimes jurídicos do direito de regresso e da sub-rogação de créditos.

O direito de regresso e a sub-rogação da Seguradora encontram-se previstos em geral no âmbito do RJCS. O RJCS prevê no artigo 136.º a hipótese de sub-rogação da Seguradora, afirmando que esta fica sub-rogada nos direitos do segurado contra terceiro responsável pelo sinistro. Tendo já analisado a estrutura do contrato de SORCA, desde logo compreendemos que a presente hipótese não tem aplicabilidade prática no âmbito deste contrato de seguro<sup>166</sup>. Na realidade, no âmbito do contrato de SORCA, nunca será possível a existência de um terceiro responsável em relação ao qual o segurado tenha adquirido direitos em virtude do sinistro. Isto porque, a Seguradora apenas responde na medida da responsabilidade do segurado (e do âmbito de cobertura do contrato de SORCA), pelo que ou o segurado foi o único responsável, ou, se houve mais do que um responsável e se

---

<sup>165</sup>HEITOR CONSCIÊNCIA, “*Seguro Obrigatório...*”, op. cit., pág. 46.

<sup>166</sup> Cfr. ROMANO MARTINEZ, et. al., “*Lei do Contrato...*”, op. cit., pp. 466 e ss. Não se questiona a aplicabilidade da referida disposição legal no âmbito dos seguros de responsabilidade civil em geral, nos casos em que o segurado seja titular de um direito de regresso em relação a terceiro (também) responsável pelo sinistro, mas apenas afirmamos a impossibilidade da respetiva aplicação no âmbito do contrato de SORCA.

verifica a existência de responsabilidade solidária<sup>167</sup>, sendo a totalidade da indemnização exigida à Seguradora, esta terá direito de regresso contra o outro responsável pelo sinistro, por direito próprio, sendo desnecessário alegar a sub-rogação no direito do segurado<sup>168</sup>.

Por outro lado, e já no âmbito da secção relativa ao seguro de responsabilidade civil, o artigo 144.º do RJCS refere-se ao direito de regresso da Seguradora. O número 1 deste artigo estipula que, apesar de poderem existir outras causas de direito de regresso previstas em legislação especial (tal como acontece, de facto, no âmbito do regime jurídico do contrato de SORCA), a Seguradora, após o pagamento da indemnização, tem direito de regresso contra o tomador do seguro ou segurado nos casos em que os danos tenham sido dolosamente provocados por este(s) ou quando este(s) tenha(m) lesado dolosamente a Seguradora após o sinistro. Tendo em conta o disposto no artigo 27.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007, apenas a segunda parte desta disposição legal se aparenta como inovatória em relação ao regime jurídico do contrato de SORCA.

O disposto no número 2 do artigo 144.º do RJCS representa um importante contributo para a compreensão do regime legal previsto no artigo 27.º, n.º 1, do DL n.º 291/2007, na medida em que afirma que, a menos que regime diferente esteja previsto em lei especial ou estipulado pelas partes por via contratual<sup>169</sup>, não tendo havido dolo do tomador do seguro ou do segurado, a obrigação de regresso só existe na medida em que o sinistro tenha sido causado ou agravado pelo facto que é invocado para exercer o direito de regresso.

Deste preceito legal podemos (e devemos) retirar várias ilações quanto ao regime jurídico aplicável ao direito de regresso da Seguradora no âmbito do artigo 27.º, n.º 1, do DL n.º 291/2007. Em primeiro lugar, salientamos a noção de necessidade de invocação do direito de regresso. A Seguradora que pretenda exercer o seu direito de regresso tem a obrigação

---

<sup>167</sup> Seja no âmbito da responsabilidade civil subjetiva (artigo 497.º, n.º 1 do CC), seja no âmbito da responsabilidade civil objetiva (artigo 507.º, n.º 1 do CC).

<sup>168</sup> A posição defendida no sentido de que o direito de regresso da Seguradora na hipótese apresentada é um direito próprio seu e não o resultado da respetiva sub-rogação no direito de regresso do segurado em relação ao outro responsável civil (da obrigação solidária) parte do nosso entendimento de que, com o contrato de SORCA (dado o disposto no artigo 64.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007) dá-se uma completa transferência da responsabilidade civil (e dos direitos que lhe estão associados) para a Seguradora.

<sup>169</sup> Note-se que esta segunda hipótese não se aplica no âmbito do contrato de SORCA uma vez que o elenco das causas de direito de regresso previsto no artigo 27.º, n.º 1, do DL n.º 291/2007 é taxativo e, como tal, o respetivo regime é imperativo, não podendo ser alterado pelas partes por via contratual.



de alegar e provar<sup>170</sup> o facto constitutivo do direito de regresso que pretende exercer. Em segundo lugar, a referência à “medida” do direito de regresso permite-nos concluir que este não abrange, necessária e automaticamente, a totalidade do montante pago pela Seguradora correspondente ao valor da indemnização que caberia ao Segurado, caso não tivesse havido transferência da sua responsabilidade civil, mas apenas o montante em relação ao qual se verifica uma conexão direta com o facto constitutivo do direito de regresso legalmente previsto. Por último, e reforçando a conclusão anterior, a lei exige que a Seguradora prove o nexo de causalidade entre o sinistro (ou parte dos danos que dele resultaram) e o facto constitutivo do seu direito de regresso, dado que postula que a medida do direito de regresso consiste nos danos causados ou agravados por esse mesmo facto<sup>171</sup>.

### 5.1.1. O direito de regresso

A figura do direito de regresso é típica do instituto das obrigações solidárias<sup>172</sup> (artigo 512.º a 533.º do CC), concretamente, da regulação da chamada relação interna<sup>173</sup>. De forma resumida, estamos perante uma obrigação com solidariedade passiva, quando ao credor é possível exigir o cumprimento da totalidade da obrigação a qualquer um dos devedores solidários, ficando todos eles liberados da obrigação original em resultado do cumprimento por parte de um deles (artigo 523.º do CC). No entanto, após a extinção dessa obrigação, uma nova nasce. De facto, os restantes devedores veem a sua obrigação para com o credor original extinguir-se mas o devedor que satisfaz o crédito possui, agora, um novo direito, um direito de regresso contra os restantes devedores, em montante igual ao valor que satisfaz para além do que lhe competia no âmbito das relações internas<sup>174</sup> (artigo 524.º do CC).

---

<sup>170</sup> O ónus de alegação (invocação) do facto que constitui a Seguradora no direito de regresso legalmente consagrado não faria sentido sem o correspondente ónus de prova, na medida em que não exista nenhuma presunção do mesmo legalmente estabelecida.

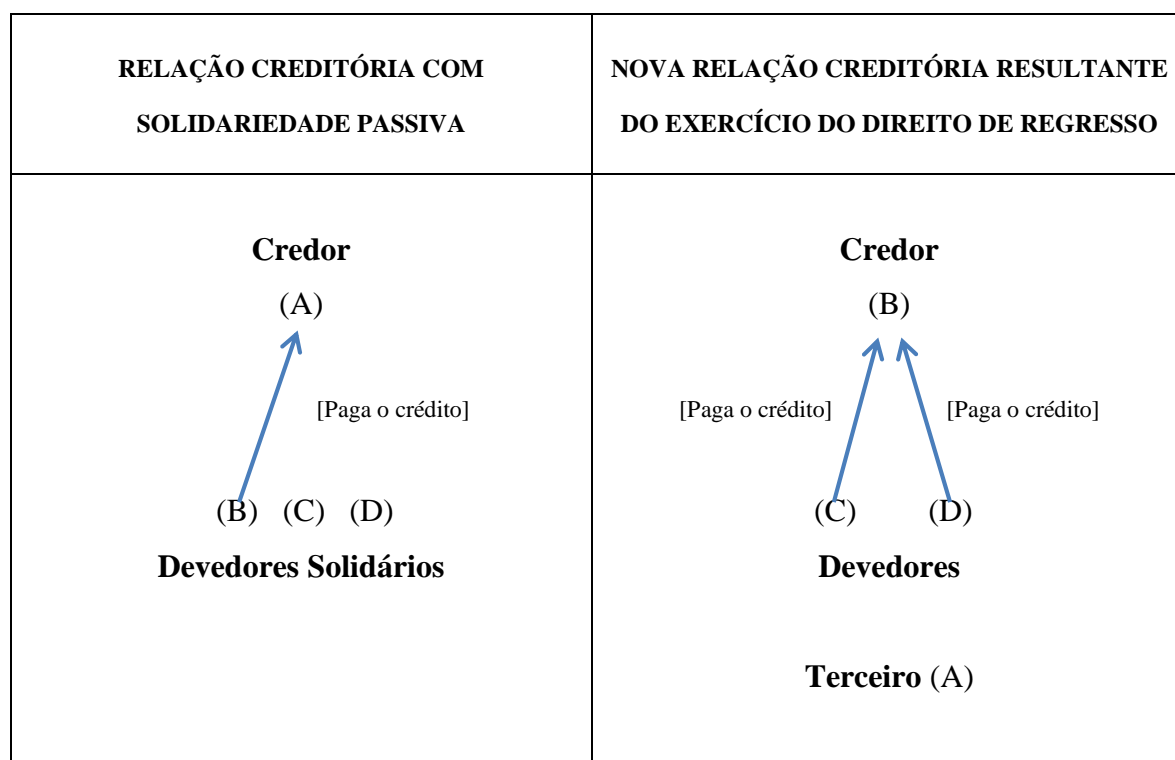
<sup>171</sup> Cfr. ROMANO MARTINEZ, et. al., “*Lei do Contrato...*”, op. cit., pág. 491.

<sup>172</sup> Cfr. PINTO OLIVEIRA, Nuno Manuel, “*Princípios de Direito dos Contratos*”, Coimbra Editora, 2011, pág. 71. Apesar desta tradição na origem do direito de regresso, a verdade é que encontramos vários regimes legais que fazem apelo a esta figura apesar de, por vezes, não estar em causa uma obrigação solidária. Veja-se, por exemplo, o artigo 7.º, n.º 1 do DL n.º 67/2008, de 8 de abril; o artigo 8.º, n.º 3 e 14.º, n.º 1 da Lei 67/2007, de 31 de dezembro e o artigo 135.º, n.º 8 do CE.

<sup>173</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações...*”, op. cit., pág. 781.

<sup>174</sup> É a própria lei que refere o cumprimento para além do que compete ao devedor a quem agora é atribuído direito de regresso. No entanto, cumpre fazer uma precisão relevante. Este devedor cumpre, na relação

Por esta razão, a Doutrina fala de um direito “*ex novo*”, isto é, um direito que não existia, um direito que se forma em virtude do pagamento de um crédito em montante superior ao devido. Este direito que se formou é novo tanto na estrutura da relação jurídica como no próprio montante da obrigação em causa, como na data de início de contagem dos prazos de prescrição e caducidade aplicáveis. Em relação às alterações verificadas no âmbito da estrutura da relação jurídica, veja-se a seguinte demonstração gráfica.



Recorrendo ao exemplo que ilustrámos, (A) era credor de (B), (C) e (D), os quais eram devedores solidários em relação a (A). (A) exigiu o cumprimento integral do pagamento ao devedor solidário (B). Depois de satisfeito integralmente o crédito de (A), (C) e (D) veem a sua relação creditória com (A) extinta. No entanto, (B), no exercício do seu direito de regresso em relação aos antigos codevedores solidários, torna-se credor de (C) e (D) que agora devem responder individualmente perante (B) por um novo crédito que se formou na

---

exterior com o credor, em valor superior ao que lhe competia no âmbito da relação interna com os restantes devedores. Ou seja, quando ele cumpre em virtude da interpelação do credor a totalidade da obrigação, este devedor cumpre o que lhe é devido no âmbito das relações externas. Isto porque a todos os devedores cumpre satisfazer o crédito na totalidade se tal for solicitado pelo credor originário (artigo 519.º, n.º 1 do CC).

sequência do exercício do direito de regresso por parte de (B). Nesta segunda relação creditória, (A) é terceiro.

Note-se que o crédito que existia na titularidade do credor (A) era um crédito em que os respetivos devedores eram devedores solidários. O (novo) crédito que surge na esfera jurídica de (B) é um crédito cujos respetivos devedores são devedores parciários<sup>175</sup>.

Assim, as principais características diferenciadoras do direito de regresso em relação à sub-rogação são: *i*) ser um direito novo; *ii*) o facto de incidir sobre um objeto diferente daquele sobre o qual incidia o direito de crédito ora extinto; e *iii*) o facto de com o pagamento do crédito inicial o devedor que paga o crédito estar a cumprir uma obrigação que é sua e não de outrem<sup>176</sup>.

### 5.1.2. A sub-rogação creditória

A sub-rogação legal<sup>177</sup> vem regulada, na generalidade, nos artigos 592.º e seguintes do CC, e consiste numa “forma de transmissão do crédito”<sup>178</sup>. A sub-rogação não provoca o surgimento de um direito novo. Trata-se do cumprimento de uma obrigação de outrem, ficando quem cumpriu colocado na posição de quem podia exigir o cumprimento (credor).

De acordo com o artigo 592.º do CC, um terceiro em relativamente à relação creditícia que satisfaça o crédito cuja obrigação de cumprimento recaía sobre o devedor, apenas fica sub-rogado nos direitos que o credor tinha em relação ao devedor numa de duas hipóteses: *i*)

---

<sup>175</sup> Cfr. PINTO OLIVEIRA, “*Princípios de Direito...*”, op. cit., pág. 72.

<sup>176</sup> De facto, na sub-rogação o terceiro que satisfaz o crédito está a cumprir uma obrigação que não é sua mas sim de outrem mas que a lei lhe atribui o direito a sub-rogar a posição do credor na medida em que ele possui um interesse direto na satisfação do crédito ou prestou garantia ao seu cumprimento (artigo 592.º, n.º 1 do CC). Então, para haver sub-rogação a Seguradora teria de satisfazer um crédito em relação ao qual não tinha qualquer obrigação de satisfazer. Ora, neste caso, a Seguradora é, por lei, o único sujeito de quem a vítima pode reclamar o pagamento da indemnização (artigo 64.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007). Quando paga a Seguradora está a cumprir com uma obrigação que é só sua, por vinculação contratual (transferência da responsabilidade civil do tomador do seguro e dos segurados). Cfr. SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 207.

<sup>177</sup> Esta é a forma de sub-rogação que poderá, eventualmente, estar em causa no âmbito do artigo 27.º do DL n.º 291/2007.

<sup>178</sup> Cfr. ANTUNES VARELA, “*Das Obrigações...*”, op. cit., pág.787.

caso o referido terceiro tiver garantido o cumprimento da obrigação por parte do devedor; ou *ii*) quando tiver interesse direto na satisfação do crédito<sup>179</sup>.

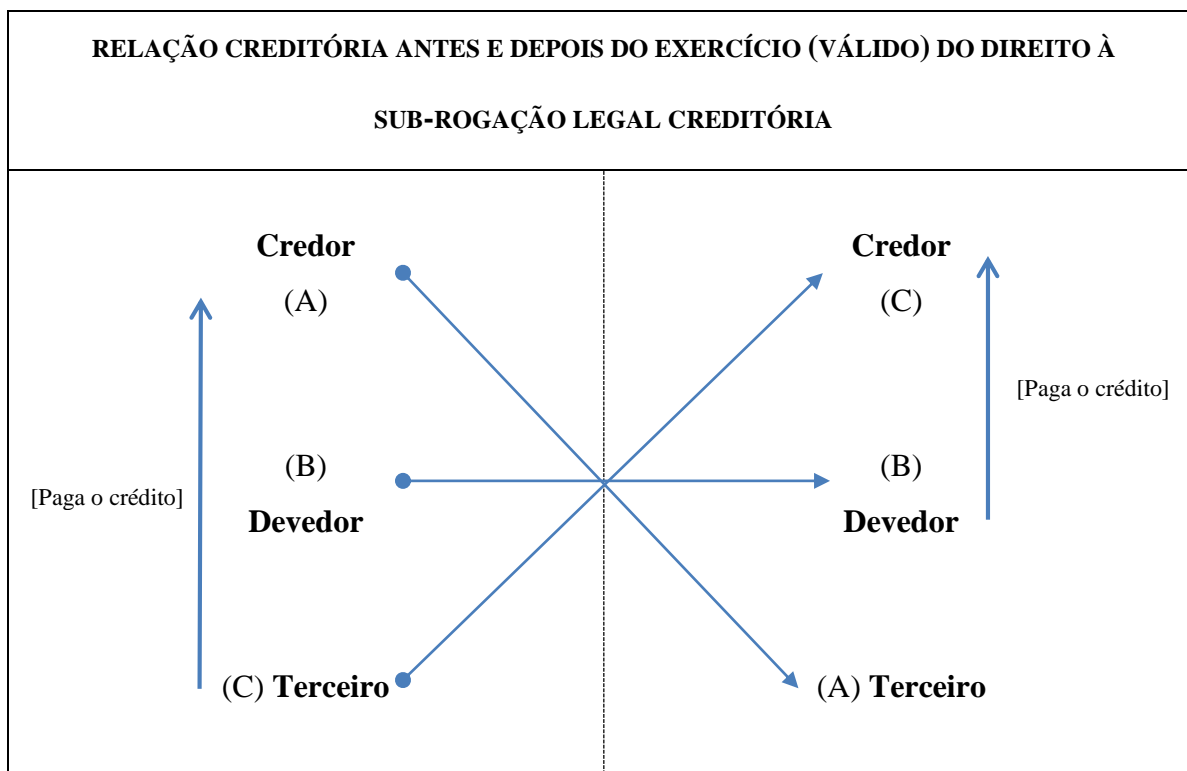
Uma hipótese de sub-rogação legal prevista no âmbito do contrato de SORCA é a dos artigos 54.º, n.º 1 e 57.º do DL n.º 291/2007 (sub-rogação do FGA). Neste caso particular, afirma-se que o FGA fica sub-rogado nos direitos do lesado que indemnizou. Esta disposição não está sujeita a nenhuma condição, ou seja, o FGA tem sempre o direito à sub-rogação da posição do lesado sem que tenha de alegar ou provar outro requisito para além do pagamento da indemnização a esse lesado<sup>180</sup>.

Para que possamos analisar atentamente quais as alterações operadas no âmbito da sub-rogação creditória, vejamos a seguinte demonstração gráfica.

---

<sup>179</sup> A definição de interesse direto para efeitos do artigo 592.º do CC não é simples. É certo que não se trata de um interesse moral do terceiro mas antes de um interesse que se materialize na possibilidade de o terceiro obviar à limitação ou perda de um direito que lhe pertence (v.g. prevenção da execução de crédito hipotecário) ou a perda da consistência do seu direito (v.g. pagamento efetuado por um credor comum a um credor preferente para evitar uma execução pouco vantajosa para si e para os demais credores comuns). Cfr. ANTUNES VARELA, João de Matos e PIRES DE LIMA, António, “*Código Civil...*”, op. cit., pág. 608. Estes autores referem até que o exemplo do devedor solidário não se adequa a esta situação pois “[o] crédito não se transfere, mas extingue-se (artigo 523.º); o devedor não é terceiro e o seu direito (de regresso) tem natureza e regimes próprios...”.

<sup>180</sup> O próprio artigo 54.º, no seu número 5, prevê o direito de regresso de todos os que reembolsarem o FGA contra outros responsáveis, se os houver. Isto significa que os responsáveis pelo reembolso do FGA terão de provar, em ação de regresso, a responsabilidade de terceiros na ocorrência do sinistro, para poderem exercer o seu direito de regresso.



De acordo com o exemplo que ilustrámos, (C), que é terceiro em relação ao crédito existente entre (A) e (B), encontrando-se numa das situações prevista no artigo 592.º do CC, pagou ao credor (A) o crédito devido pelo devedor (B)<sup>181</sup>. Nesse momento, alteram-se as posições relativas do terceiro e do credor, embora os restantes elementos da relação jurídica se mantenham.

Resumindo o esquema apresentado, podemos desde logo perceber que estamos perante uma única relação jurídica creditícia que não foi alterada na sua estrutura nem no montante do crédito, nem em qualquer outro elemento para além da posição relativa do credor e do terceiro, na medida em que o devedor mantém a sua posição relativa no segundo momento da relação jurídica creditícia em causa.

De facto, quando o terceiro (C) cumpre a obrigação de outrem, a obrigação em causa não se extingue, continuando a vigorar na esfera jurídica do devedor (B) mas transmitindo-se (por causa desse cumprimento) o respetivo direito de crédito para o agora credor (C), antes

<sup>181</sup> Note-se que entre o terceiro (C) e o devedor (B) não há nem se exige que exista qualquer tipo de acordo relativamente ao pagamento que (C) faz ao credor (A). Cfr. ANTUNES VARELA e PIRES DE LIMA, “*Código Civil...*”, op. cit., pág. 608.

terceiro<sup>182</sup>. Tal como previsto no artigo 593.º, n.º 1 do CC, o efeito da sub-rogação consiste no ingresso do sub-rogado (o terceiro que cumpre a obrigação do devedor) na posição do credor originário, ou seja, no seu direito de crédito tal como ele existia na sua esfera jurídica<sup>183</sup>.

Como refere PINTO OLIVEIRA, na sub-rogação legal opera-se uma mera “*modificação subjetiva*” da relação obrigacional motivada por um facto não negocial que é o cumprimento<sup>184</sup>.

### 5.1.3. Posição adotada

Partindo da análise anterior e tendo tido já a oportunidade de percorrer, ainda que de forma breve, o regime geral do direito ao ressarcimento da Seguradora no âmbito do artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007, estamos em condições para analisar com detalhe a natureza jurídica do direito em causa.

ALBUQUERQUE MATOS defende que estamos perante um caso de sub-rogação legal<sup>185</sup>. O seu raciocínio para negar a figura do direito de regresso parte da ligação que se estabelece entre o direito de regresso e as obrigações solidárias. Caracterizando as obrigações solidárias, o autor afirma inexistir, no âmbito da obrigação de indemnização por acidentes de viação coberta pelo âmbito de garantia do contrato de SORCA, a possibilidade de o

---

<sup>182</sup> Cfr. MENEZES LEITÃO, Luís Manuel Teles de, “*Direito das Obrigações*”, vol. II, 8.ª Edição, Almedina, 2011, pág. 35.

<sup>183</sup> Cfr. MENEZES LEITÃO, “*Direito das Obrigações*”, op. cit., pág. 43. O autor inclui ainda (corretamente, no nosso entender) uma referência ao regime da sub-rogação quando aborda o tema dos efeitos do cumprimento de uma obrigação por terceiro, mas já não se refere ao direito de regresso que o devedor solidário tem ao seu dispor quando cumpre a totalidade da obrigação de crédito que o vinculava a ele e aos restantes devedores solidários perante o credor, na medida em que o devedor solidário nunca poderá ser enquadrado na posição de terceiro relativamente àquela relação jurídica. Cfr. MENEZES LEITÃO, “*Direito das Obrigações*”, op. cit., pág. 154.

<sup>184</sup> Cfr. PINTO OLIVEIRA, “*Princípios de Direito...*”, op. cit., pp. 82 e 332. No mesmo sentido *vide* GALVÃO TELLES, Inocêncio, “*Direito das...*”, op. cit., pág. 232.

<sup>185</sup> Cfr. ALBUQUERQUE MATOS, “*O Contrato...*”, op. cit., 2002, pp. 348 e ss. e ALBUQUERQUE MATOS, Filipe Miguel Cruz de, “*O Fundo de...*”, op. cit., pág. 563. Veja-se, também, CLARA LOPES, Maria, “*Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1987, pág. 59.

credor (lesado) exigir a prestação integral apenas ao segurado, desonerando a Seguradora<sup>186</sup>. Assim, conclui, a obrigação em causa não é solidária.

Para defender a figura da sub-rogação, o autor chama à colação a função de garantia do cumprimento da prestação que afirma existir quando a Seguradora satisfaz a prestação de indemnização nos casos previstos no artigo 27.º, n.º 1. Assim, a situação seria passível de ser enquadrada no âmbito do artigo 592.º, n.º 1 do CC, que regula a sub-rogação legal.

Discordamos desta posição. Em primeiro lugar, não consideramos que o instituto do direito de regresso seja dependente da existência de uma obrigação solidária<sup>187</sup>, pelo que será possível existir direito de regresso sempre que alguém que, estando obrigado, em primeiro lugar, ao cumprimento de uma obrigação, adquira, com esse cumprimento, o direito a ser reembolsado, total ou parcialmente, pelo valor que despendeu. Assim, consideramos que a situação concreta de ressarcimento da Seguradora deverá preencher esta definição e não a caracterização das obrigações solidárias.

Em segundo lugar, o autor refere, expressamente, que a Seguradora é a única obrigada a cumprir<sup>188</sup>. Concordamos inteiramente com esta afirmação<sup>189</sup>. No entanto, tal facto

---

<sup>186</sup> Veja-se o artigo 64.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007 que postula que a ação destinada à efetivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de viação deve ser deduzida obrigatoriamente apenas contra a Seguradora, quando o pedido formulado se contiver dentro do capital mínimo obrigatório do seguro obrigatório. Já CALVÃO DA SILVA afirma estarmos perante uma obrigação solidária. Isto porque considera que a ilegitimidade processual passiva do segurado não implica o afastamento da sua obrigação de indemnização. Assim, se o lesado lhe pedir, extrajudicialmente, o cumprimento da obrigação de indemnizar e o segurado cumprir, poderá ele intentar uma ação de regresso contra a Seguradora (desde que esteja fora dos casos do artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007). Vide CALVÃO DA SILVA, João, “*Acção directa contra a Seguradora e direito de regresso nos acidentes de viação*”, in RLJ, ano 140.º, n.º 3969 (julho/agosto), 2011, pp. 391 e 392. Não partilhamos desta opinião por duas razões essenciais. Em primeiro lugar, consideramos a hipótese de cumprimento extrajudicial da obrigação de indemnização por parte do segurado altamente improvável e, sendo assim, o próprio argumento perde força com a exigência judicial do cumprimento dessa mesma obrigação. Em segundo lugar, tendo em conta a legitimidade passiva exclusiva da Seguradora, somos da opinião, como já referimos, de que por meio da celebração do contrato de SORCA o tomador de seguro transferiu a sua responsabilidade civil por acidentes de viação coberta pelo âmbito de cobertura do contrato de SORCA para a Seguradora, pelo que apenas a Seguradora é obrigada ao pagamento da respetiva indemnização. Em sentido concordante com a nossa opinião, vide FERREIRA DA SILVA, Rita Gonçalves, “*Algumas notas...*”, op. cit., pp. 152 e 153.

<sup>187</sup> Cfr. JANUÁRIO GOMES, Manuel, “*Assunção Fidejussória de Dívida – sobre o sentido e o âmbito da vinculação como fiador*”, Lisboa, 1999, pp.213-216. Defendendo o autor a não essencialidade da figura do direito de regresso para a caracterização da obrigação solidária, podemos deduzir, na nossa opinião, que é possível a existência de um direito de regresso mesmo que não estejamos perante uma obrigação solidária. Para exemplo concretos vide a nota de rodapé n.º 172.

<sup>188</sup> Cfr. ALBUQUERQUE MATOS, “*O Contrato...*”, op. cit., 2002, pág. 350: “*Todavia, transfere-se para quem no plano das relações externas era o único vinculado a cumprir (a seguradora) o direito de crédito, através da sub-rogação.*”

constitui um grande entrave à qualificação da situação como um caso de sub-rogação. Desde logo, porque o exercício válido da sub-rogação legal de crédito implica que um terceiro e, portanto, não vinculado ao cumprimento da obrigação, satisfaça o crédito na vez do devedor. Ora, neste caso a Seguradora está a satisfazer um crédito em relação ao qual ela é a única devedora.

Em terceiro lugar, note-se que na sub-rogação legal está em causa uma mudança no titular do direito de crédito, mantendo-se a posição jurídica relativa do devedor. Mas, na hipótese de ressarcimento da Seguradora que analisamos, todos os sujeitos da relação creditória mudam: o credor (lesado) passa a ser um terceiro, o devedor (Seguradora) passa a ser credor e o terceiro (segurado) passa a ser devedor.

Não cremos que a situação concreta em que a Seguradora se encontra no momento em que, cumprindo a obrigação a cujo cumprimento se vinculou por força do contrato de SORCA, paga a indemnização devida ao lesado, mesmo quando já dispõe de elementos probatórios que lhe permitem alegar e provar a existência do respetivo direito de regresso pela totalidade ou parte do que despendeu com o pagamento dessa indemnização, se possa classificar como uma obrigação solidária.

Partindo do facto de que, nos termos do artigo 64.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007, a ação destinada à efetivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de viação deve ser deduzida obrigatoriamente apenas contra a Seguradora, quando o pedido formulado se contiver dentro do capital mínimo obrigatório do seguro obrigatório, não cremos que seja possível afirmar que o lesado pode exigir o cumprimento da indemnização que lhe é devida quer ao lesante quer à Seguradora, independentemente do direito de regresso que possa existir entre estes<sup>190</sup> (nem a possibilidade de cumprimento extrajudicial da obrigação de indemnização por parte do lesante nos parece ser uma hipótese a considerar).

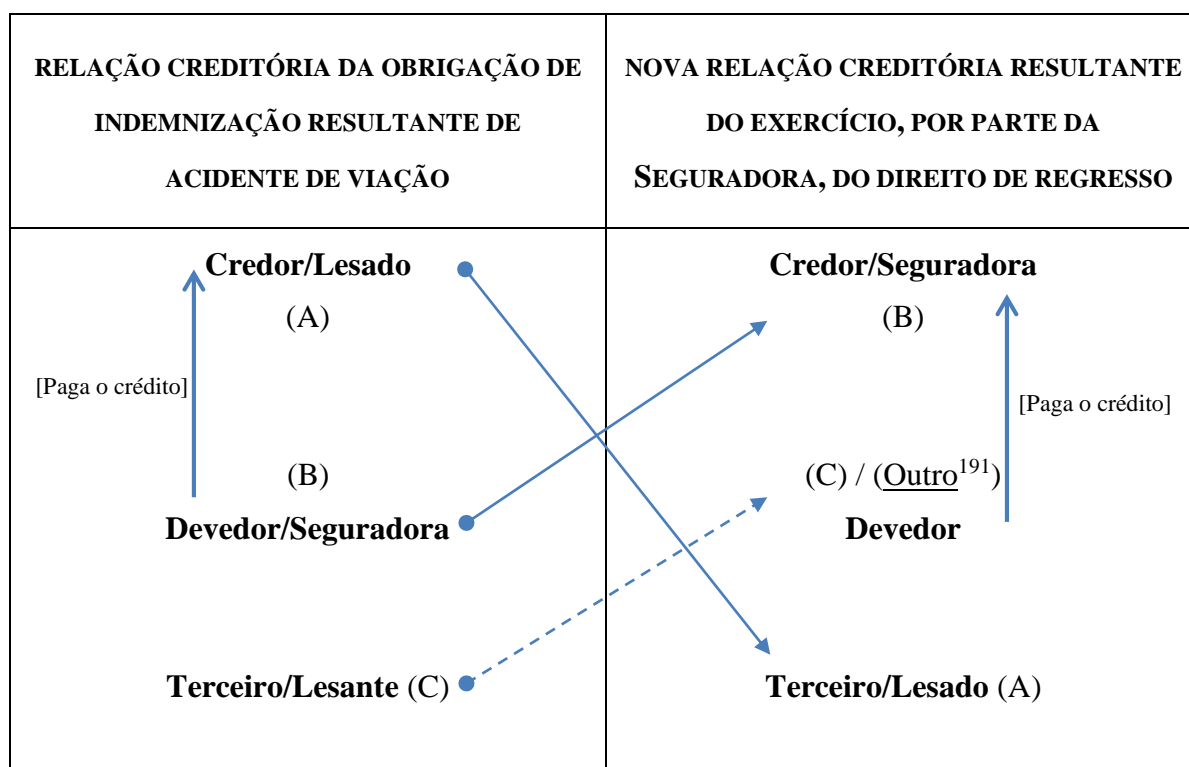
---

<sup>189</sup> No mesmo sentido *vide* LIMA REGO, “*Contrato...*”, *op. cit.*, pp. 670 e 671, onde a autora refere expressamente que “(...) o segurado tem igualmente o que poderia qualificar-se como uma imunidade perante o terceiro lesado, na medida em que a este é retirado o poder de exigir o pagamento da indemnização ao próprio responsável”.

<sup>190</sup> De facto, na hipótese (que consideramos de verificação prática residual ou até inexistente) de o lesante pagar a indemnização devida ao lesado sem condenação judicial prévia, do ponto de vista jurídico, tendo em conta a responsabilidade assumida pela Seguradora através do contrato de SORCA, o lesante/segurado teria direito de regresso contra a Seguradora.



Recorramos uma vez mais a uma demonstração gráfica de forma a exemplificar o pensamento que temos vindo a desenvolver, partindo do pressuposto (essencial) de que o pedido de indemnização formulado pelo lesado se enquadra no capital mínimo obrigatório do seguro obrigatório.



Como é perceptível pela comparação das três demonstrações gráficas que apresentámos, a situação descrita no caso de direito de regresso da Seguradora não é exatamente enquadrável no esquema que expusemos para ilustrar o direito de regresso no âmbito de uma obrigação solidária nem para ilustrar uma situação de sub-rogação creditória legal. No entanto, as semelhanças de estrutura com a primeira são claras. Estamos perante uma relação creditória inicial que se extingue com o cumprimento do devedor e o surgimento de uma nova relação jurídica onde não se alteram apenas as posições jurídicas relativas mas também o conteúdo e os demais elementos relacionados com a obrigação (prazo para cumprimento, lugar de cumprimento, legitimidade processual passiva e ativa, entre outros).

<sup>191</sup> Como veremos *infra*, o devedor no âmbito da relação creditória que se estabelece quando a Seguradora exerce o seu direito de regresso não terá de ser, necessariamente, o segurado. Por esta razão representámos a linha que demonstra a mudança de posição do terceiro/lesante para a nova relação jurídica em tracejado.

Expondo a nossa posição, cremos que estamos perante um caso de direito de regresso, pelas razões suprarreferidas e pelos seguintes argumentos “formais”. Em primeiro lugar, é possível invocar o elemento literal, na medida em que essa é a expressão do legislador e esta se deve presumir a mais acertada (artigo 9.º, n.º 3 do CC). Em segundo lugar, a grande maioria da Jurisprudência<sup>192</sup> considera que a figura do direito de regresso é, de facto, a que melhor se enquadra com o estipulado pelo artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007.

## 5.2. TRAMITAÇÃO PROCESSUAL

Para que possamos compreender o regime do direito de regresso da Seguradora importa conhecer também o regime processual implícito. Após a ocorrência do sinistro rodoviário forma-se na esfera jurídica do lesado o direito a uma indemnização pelos danos deste resultantes. De acordo com as regras gerais, cumpriria ao responsável civil pelo acidente proceder à satisfação desse crédito indemnizatório.

Todavia, em virtude do contrato de SORCA, o responsável civil transferiu a sua responsabilidade civil para a Seguradora<sup>193</sup> que, por vinculação contratual, assumirá os encargos patrimoniais até ao montante do capital garantido do SORCA. Seguindo esta lógica, o artigo 64.º, n.º 1, alínea *a*) do DL n.º 291/2007 postula que a ação de responsabilidade civil deve ser intentada apenas contra a Seguradora<sup>194</sup> caso o valor do pedido fique aquém do valor do capital mínimo obrigatório, podendo a Seguradora

---

<sup>192</sup> Os seguintes acórdãos mencionados corroboram este pensamento e referem-se ao artigo 19.º do DL n.º 522/2007 que, por conter idêntico espírito e justificação, é equiparado ao novo artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007: Ac. TRE de 02/03/2002, Ac. TRP de 01/06/1993, Ac. STJ de 11/11/1999, Ac. STJ de 05/12/2000, Ac. TRC de 04/10/2005. Jurisprudência consultada em GARÇÃO SOARES, Adriano e RANGEL DE MESQUITA, Maria, “Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel”, Almedina, 2008, pp.135 e ss..

<sup>193</sup> VAZ SERRA, “Fundamento da...”, op. cit., pág. 228 refere que “[a] expressão «transferência da responsabilidade» não é rigorosa”, na medida em que o responsável “(...) não pode isentar-se, pelo contrato de seguro com o segurador, da sua responsabilidade para com o credor da indemnização”. No entanto, quando VAZ SERRA escreveu a referida citação ainda não estava prevista a legitimidade processual passiva exclusiva da Seguradora que, presumivelmente, reconfigura a posição adotada.

<sup>194</sup> CALVÃO DA SILVA defende que a possibilidade de recorrer à ação direta contra a Seguradora é uma forma de tutela imediata e mais intensa da vítima, permitindo uma melhor proteção do lesado. Cfr. CALVÃO DA SILVA, João, “Acção directa contra...”, op. cit., pág. 392.

provocar a intervenção<sup>195</sup> do responsável pelo acidente<sup>196</sup> (artigo 64.º, n.º 5 do DL n.º 291/2007).

Caso o valor do pedido exceda o valor do capital mínimo obrigatoriamente seguro então o autor deve intentar a ação diretamente contra a Seguradora e o responsável civil, em litisconsórcio necessário passivo (artigo 64.º, n.º 1, alínea *b*) do DL n.º 291/2007).

Só se a ação de responsabilidade civil proceder e a Seguradora for condenada no pagamento da indemnização ao lesado é que se colocará, posteriormente, a questão de um eventual direito de regresso da Seguradora em relação ao responsável civil. Assim, terá a Seguradora de instaurar contra o responsável civil a respetiva ação de regresso.

Apreciando criticamente este regime processual, diremos que a atribuição de legitimidade passiva exclusiva à Seguradora pode visar evitar que o segurado, sendo demandado sozinho à ação, apresente uma defesa fraca dada a sua “irresponsabilidade patrimonial” pelo resultado da mesma<sup>197</sup>. No entanto, o mesmo pode acontecer com a Seguradora se estivermos perante uma ação em que é clara a existência de direito de regresso da Seguradora contra o segurado, caso este seja considerado o responsável civil, desleixando-se, assim, a Seguradora na sua defesa.

---

<sup>195</sup> Esta intervenção é, em princípio, uma intervenção acessória provocada tal como está prevista no artigo 330.º, n.º 1 do CPC.

<sup>196</sup> Dizemos o responsável pelo acidente e não apenas o tomador do seguro porque a razão de ser do artigo é a de permitir que a pessoa responsável pelo sinistro possa contribuir para a discussão da causa com a sua versão do sucedido, ficando assim vinculada à força de caso julgado dessa decisão para eventual ação de regresso entre a Seguradora e este (artigo 330.º, n.º 2 CPC).

<sup>197</sup> Cfr. SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 255.

## 6. OS FACTOS JUSTIFICATIVOS DO DIREITO DE REGRESSO DA SEGURADORA

Temos agora oportunidade para percorrer as várias alíneas do artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007, analisando os requisitos de aplicação de cada uma delas enquanto factos justificativos do direito de regresso da Seguradora contra o segurado ou terceiro. Antes disso, cumpre questionar qual o fundamento do direito de regresso. Isto é, por que razão terá o legislador estipulado que, ocorrendo uma destas causas específicas, a Seguradora não deverá ser o “suportador económico final” da obrigação de indemnização devida ao lesado na sequência de acidente de viação.

Relativamente ao fundamento genérico do direito de regresso, podemos avançar várias justificações. Por um lado, há em todas as causas de direito de regresso uma conduta que, em condições normais de mercado e no âmbito de seguro facultativo de responsabilidade civil, extravasaria o risco assumido pela Seguradora<sup>198</sup>, considerando-se que, por essa razão, o seguro não deveria cobrir o valor desses danos. No entanto, no âmbito do SORCA, a Seguradora suporta esse risco por razões de socialização do risco e proteção das vítimas atribuindo a lei, posteriormente, à Seguradora um mecanismo que permite o respetivo ressarcimento pelo valor que corresponde ao montante da indemnização paga pelos danos causados em virtude desse risco acrescido. A 2.ª Diretiva Automóvel referia expressamente no seu preâmbulo “(...) *é do interesse das vítimas que os efeitos de certas cláusulas de exclusão sejam limitadas às relações entre a Seguradora e o responsável pelo acidente*”

Por outro lado, há quem afirme que caso não existisse direito de regresso da Seguradora, estas situações resultariam num enriquecimento injustificado do segurado à custa da Seguradora<sup>199</sup>. Há ainda algumas posições que tendem a ver no direito de regresso uma função punitiva, considerando que o facto de lesante ter de suportar, em última análise, a indemnização devida na sequência dos danos por ele provocados consiste numa forma de prevenção rodoviária<sup>200</sup>.

---

<sup>198</sup> Com isto queremos significar que aumenta o risco de uma forma que torna muito mais provável a ocorrência do sinistro do que a Seguradora o presumira no momento da celebração do contrato, com a agravante de esse aumento ser imputável ao responsável civil ou a terceiro.

<sup>199</sup> Vide Ac. STJ de 07/12/1994, em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “Regime do...”, op. cit., pág. 136.

<sup>200</sup> Vide Ac. STJ de 14/01/1997, em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “Regime do...”, op. cit., pág. 137. Veja-se também a posição de ALBUQUERQUE MATOS, “O Contrato...”, op. cit., 2002, pág. 353. O autor refere como fundamento do direito de regresso a reação “*contra condutas manifestamente censuráveis ou*

Para que haja lugar ao direito de regresso da Seguradora têm de estar preenchidos dois grupos de requisitos: *i*) a responsabilidade civil do segurado<sup>201</sup>; *ii*) os requisitos específicos do facto justificativo do direito de regresso da Seguradora. O facto de, logicamente, só existir direito de regresso quando o segurado é civilmente responsável e, precisamente, na medida dessa responsabilidade, permite-nos afirmar desde logo que nenhuma causa de direito de regresso pode fundamentar-se na culpa em sentido amplo ou na ilicitude, uma vez que estes são requisitos da responsabilidade civil extracontratual subjetiva, a qual está necessariamente dentro do âmbito de cobertura do contrato de SORCA<sup>202</sup>.

Analisaremos, de seguida, cada uma das causas justificativas do direito de regresso da Seguradora, dando maior enfoque àquelas em que a discussão relativa aos seus pressupostos de aplicação se apresenta como doutrinal e jurisprudencialmente controversa.

#### **6.1. “CONTRA O CAUSADOR DO ACIDENTE QUE O TENHA PROVOCADO DOLOSAMENTE.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA A))**

Referimos, *supra*, que nenhuma causa de direito de regresso da Seguradora se poderia fundar na existência de culpa (em sentido amplo) do segurado. No entanto, referíamos-nos aos casos em que a culpa não se configura sob a forma de dolo. O artigo 46.º, n.º 1 do RJCS prevê que “[s]alvo disposição legal ou regulamentar em sentido diverso, assim como convenção em contrário não ofensiva da ordem pública quando a natureza da cobertura o permita, o segurador não é obrigado a efectuar a prestação convencionada em caso de sinistro causado dolosamente pelo tomador do seguro ou pelo segurado”, e o n.º 2 do mesmo artigo acrescenta “[o] beneficiário que tenha causado dolosamente o dano não tem direito à prestação”.

---

*reprováveis do causador do acidente*” e ainda “razões ponderosas de ordem moral”. Não concordamos com nenhuma destas posições. De facto, consideramos que o único fundamento é o aumento do risco uma vez que censurável e reprovável é qualquer conduta ilícita e já vimos que a ilicitude não basta para instituir o direito de regresso. Por outro lado, a moralidade pode, em certos casos, imbricar-se no campo da licitude mas não será, verdadeiramente, fator determinante desta opção legal na qual está em causa uma responsabilidade civil por danos, sendo as condutas que os provocam o alvo da regulamentação.

<sup>201</sup> Note-se que mesmo os condutores ilegítimos do veículo são segurados de acordo com o artigo 15.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007.

<sup>202</sup> Deveremos ainda acrescentar um terceiro requisito geral. Tem de existir um contrato de seguro válido e eficaz. Caso contrário, a situação cairá no âmbito da intervenção do FGA, de acordo com o artigo 47.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007.

Verdadeiramente, quando o acidente de viação é causado de forma dolosa seria incompreensível que a Seguradora viesse a suportar (sem mecanismo de ressarcimento) os prejuízos decorrentes do pagamento da indemnização devida ao lesado, até porque deixaria de existir uma característica inerente ao próprio contrato de seguro: a álea ou o risco.

De qualquer forma, o legislador não previu, no âmbito das exclusões do âmbito de cobertura do SORCA, os acidentes de viação dolosamente causados e inscreveu esta situação no campo das causas de direito de regresso, tendo em conta a enorme necessidade de proteção da vítima que neste caso se verifica. É, aliás, esta solução que justifica que o legislador tenha previsto expressamente que o SORCA cobrirá acidentes de viação dolosamente causados (artigo 15.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007).

Alguma Jurisprudência<sup>203</sup> tem considerado que não haverá cobertura por parte do seguro e, conseqüentemente, direito de regresso da Seguradora quando o responsável civil utilize a circulação do veículo automóvel para, dolosamente, provocar danos a algo ou alguém. Defende, no fundo, que esta estipulação de cobertura dos acidentes de viação dolosamente causados se aplica unicamente aos casos de fraude à Seguradora. Não podemos concordar com esta interpretação. Quando o sujeito utilize a circulação do veículo para, dolosamente, provocar danos a algo ou alguém, o SORCA deve assegurar a cobertura da responsabilidade civil do segurado por acidentes de viação dolosamente causados e deve ter direito de regresso contra o responsável civil<sup>204</sup>.

No âmbito da ação de regresso, a Seguradora tem o ónus de alegar e provar que o segurado agiu dolosamente na produção do acidente de viação. Ao segurado, para evitar a efetivação do direito de regresso da Seguradora, caberá alegar e provar que, embora o acidente lhe

---

<sup>203</sup> Vide Ac. STJ de 13/03/2007, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “Regime (...)”, op. cit., pág. 157

<sup>204</sup> Consentânea com a nossa posição está a decisão postulada no Ac. TRP de 18/01/2001, in ABRANTES GERALDES, António E ESPÍRITO SANTO, Luís Filipe, “Responsabilidade Civil e Contrato de Seguro”, Coletânea de Jurisprudência, 2011, pág. 588, onde se refere que “a expressão acidente dolosamente causado abrange todo o fenómeno ou acontecimento anormal decorrente da circulação de um veículo.” Vide, no mesmo sentido, o Ac. TRC de 12/09/2012, relator o Desembargador Jorge Dias, onde se confirma que após alguma divergência jurisprudencial esta é, atualmente, a posição dominante. Ainda sobre esta temática e revelando concordância com a posição defendida, baseando-se numa interpretação em conformidade com o direito europeu e a Jurisprudência do TJUE, vide MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos, “Contrato de Seguro - Estudos”, Coimbra Editora, 2009, pág. 221. Já Costa Oliveira, apoiando-se numa perspectiva de direito comparado, afirma que exclui-se do âmbito de cobertura do SORCA o dano causado pelo uso do veículo estritamente enquanto arma de crime (cfr. COSTA OLIVEIRA, “Seguro Obrigatório...”, op. cit. pág. 53).

seja imputável, agiu apenas de forma negligente ou que a sua responsabilidade pela produção do acidente é apenas objetiva.

**6.2. “CONTRA OS AUTORES E CÚMPLICES DE ROUBO, FURTO OU FURTO DE USO DO VEÍCULO CAUSADOR DO ACIDENTE, BEM COMO, SUBSIDIARIAMENTE, O CONDUTOR DO VEÍCULO OBJETO DE TAIS CRIMES QUE OS DEVESSE CONHECER E CAUSADOR DO ACIDENTE.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA B))**

Registamos, antes de mais, que esta alínea sofreu alterações com a entrada em vigor do DL n.º 291/2007, nomeadamente, com a introdução da responsabilidade subsidiária do condutor do veículo roubado ou furtado que, de tal facto, tivesse (ou devesse ter) conhecimento.

Este facto justificativo do direito de regresso da Seguradora é decorrência lógica do previsto no artigo 15.º, n.º 2 do DL n.º 291/2007 que prevê a cobertura, pelo SORCA, das indemnizações devidas pelos autores de roubo ou furto da viatura, por danos causados a terceiros. Será, sem dúvida, razoável presumir que, em regra, quem pratica ilícitos criminais como o roubo ou o furto de veículos, não dispõe de meios financeiros aptos a satisfazer o direito a uma indemnização da vítima.

Por outro lado, uma vez que, de acordo com o disposto no artigo 503.º, n.º 1 do CC, é o sujeito que praticou o crime de roubo ou furto do veículo quem tem a direcção efetiva do veículo, é sobre ele que recairá a responsabilidade objetiva de indemnizar o lesado, sendo igualmente certo que a responsabilidade civil por acidentes de viação do referido sujeito não está abrangida pelo âmbito de cobertura do seu próprio contrato de SORCA (caso exista). Assim, justifica-se a cobertura desta situação pelo SORCA e o correspondente direito de regresso da Seguradora<sup>205</sup>.

---

<sup>205</sup> Não é correto afirmar que o legislador prevê este direito de regresso contra os autores e cúmplices de roubo ou furto do veículo para reagir contra estas “condutas manifestamente censuráveis”. Na realidade a previsão do direito de regresso serve o propósito de proteger as vítimas de tais acidentes de viação, uma vez que esta é a única forma de o legislador prever que a Seguradora deve também cobrir as indemnizações daí resultantes. Por outro lado, esta previsão resulta das proibições de exclusão do âmbito do seguro postuladas pelo artigo 2.º da Segunda Diretiva Automóvel (Diretiva n.º 84/5/CEE, 30 de dezembro de 1990), que refere expressamente a proibição da exclusão da garantia das indemnizações devidas por pessoas que não sejam expressa ou implicitamente autorizadas para utilizar ou conduzir veículos.

Quanto à recém-introduzida responsabilidade subsidiária do condutor consciente do ilícito, ela visa preencher uma lacuna que resultava da impossibilidade de a Seguradora reagir, não contra os autores dos crimes de roubo ou furto do veículo mas sim, contra o sujeito que, de alguma forma, passa a conduzir um veículo de que não é proprietário mas que também não furtou ou roubou, mas que tem (ou deveria ter) conhecimento desse facto<sup>206</sup>.

A Seguradora tem o ónus de alegar e provar na ação de regresso que o sujeito que causou o acidente não era um condutor legítimo daquele veículo (porque o furtara ou roubara). Não há necessidade de provar a culpa do sujeito. O segurado (autor do furto ou roubo ou condutor do veículo furtado consciente desse facto), para evitar o direito de regresso da Seguradora, tem o ónus de alegar e provar que era condutor legítimo do veículo ou, no caso de estarmos perante o condutor subsidiariamente responsável, que desconhecia, sem culpa, o facto de o veículo ser roubado ou furtado.

**6.3. “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.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA C))**

Esta causa de direito de regresso é, sem dúvida, a mais controversa no que diz respeito aos pressupostos da sua aplicação. Foi precisamente esta 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.

Nesta alínea prevê-se o direito de regresso da Seguradora em relação ao condutor que seja causador do acidente e apresente um teor de álcool no sangue (TAS) superior ao legalmente permitido<sup>207</sup>. Se tivermos em conta o valor de TAS a partir do qual a lei considera que o condutor pratica uma contraordenação, vemos que o mesmo se situa em

---

<sup>206</sup> Veremos, aquando da análise da alínea g), que subsidiariamente ao condutor consciente do roubo ou furto, poderá a Seguradora intentar ação de regresso contra a pessoa responsável pela guarda do veículo.

<sup>207</sup> Todas as considerações que fazemos neste capítulo são, na nossa opinião, aplicáveis à condução após consumo de estupefacientes, drogas ou produtos tóxicos, com as necessárias adaptações. A fiscalização da condução sob influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas é regulada pelos artigos 152.º, 153.º e 157.º do CE, assim como pela Portaria n.º 902-B/2007, de 13 de agosto (que regula o tipo de material a utilizar na determinação da presença de álcool ou de substâncias psicotrópicas).



0,5g/l TAS<sup>208</sup>. No entanto, este valor já foi de 0,2g/l entre 2001 e 2002 e as recentes alterações ao CE<sup>209</sup> vieram repor esse valor como valor máximo admitido para os condutores em regime probatório<sup>210</sup>, os condutores 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<sup>211</sup>.

Facilmente compreendemos que a situação prevista nesta alínea não é, em nada, idêntica às das alíneas anteriores no que diz respeito aos fundamentos. De facto, estamos perante uma situação que, na nossa opinião, pode ser equiparada a tantas outras. Repare-se que conduzir com um TAS de 0,5g/l é algo que aumenta tanto o risco de ocorrência de acidente de viação como conduzir com um nível elevado de cansaço ou enquanto se mantém uma conversa ao telemóvel. Ou seja, todas estas causas representam condutas que aumentam significativamente o risco de ocorrência de sinistro.

Mas vamos por partes. Na versão do DL n.º 522/85, o correspondente artigo 19.º, alínea c) referia que o direito de regresso só existiria se o condutor tivesse “agido sob a influência do álcool”. O elemento literal permitiu que muitas interpretações doutrinárias e jurisprudenciais considerassem estar estipulado como requisito a prova do nexo de causalidade entre o efeito do álcool e a condução do sujeito.

---

<sup>208</sup> De acordo com o artigo 81.º, n.º 2 do CE.

<sup>209</sup> O CE foi alterado recentemente pela Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro.

<sup>210</sup> De acordo com o artigo 122.º, n.º 1 do CE considera-se em regime probatório o condutor a favor de quem a carta de condução foi emitida e que ainda não se encontrava legalmente habilitado a conduzir qualquer categoria de veículos, durante os três primeiros anos da sua validade.

<sup>211</sup> Esclarecemos, relativamente a este ponto, que não pretendemos manifestar a nossa opinião contra a opção do legislador na consagração de um valor máximo de TAS inferior para os referidos condutores. A nossa crítica reside no facto de esta alteração legislativa ter sido efetuada tendo em mente necessidades de prevenção rodoviária e não a ligação imediata que parte da Doutrina e Jurisprudência leva a cabo entre os referidos limites máximos de TAS e o direito de regresso da Seguradora no âmbito do contrato de SORCA. De facto, enquanto para a generalidade dos condutores, só a partir de 0,50 gramas de álcool por litro de sangue é que a conduta é considerada contraordenação grave, para um condutor profissional ou em regime probatório, bastam 0,20 gramas por litro de sangue. Não criticamos a pertinência desta alteração legislativa do ponto de vista da prevenção rodoviária e da sua inserção sistemática no CE. Criticamos sim, a possibilidade de aplicação automática destes limites para efeitos de determinação da existência ou não de direito de regresso da Seguradora, com base no artigo 27.º, n.º 1, alínea c) do DL n.º 291/2007. No fundo, não podemos afirmar que um condutor com 0,30 gramas de álcool por litro de sangue só conduz “sob influência do álcool” se for um condutor profissional ou estiver em regime probatório!

Neste seguimento, surgiram três teses diferentes<sup>212</sup>: i) não é necessário que a Seguradora prove o nexo de causalidade porque em causa está um desvalor da ação; ii) só existe direito de regresso se a Seguradora provar o nexo de causalidade entre o TAS e a ocorrência do sinistro; iii) é necessária a prova do nexo de causalidade mas este presume-se à luz dos limites legais máximos de TAS.

Cumpridos os requisitos do artigo 763.º e ss. do CPC, foi proferido o Acórdão de Uniformização de Jurisprudência n.º 6/2002, de 28 de maio, o qual veio estabelecer que, no âmbito do DL n.º 522/85, se exige, “*para a procedência do direito de regresso contra o condutor por ter agido sob influência do álcool, o ónus da prova pela Seguradora do nexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente*”<sup>213</sup>. Optou, assim, o STJ pela segunda teoria, impondo o ónus da prova à Seguradora mas não aceitando a presunção do mesmo, em caso de TAS acima do limite legal.

Contudo, com o DL n.º 291/2007, parece, à primeira leitura, que o legislador estabeleceu que para existir direito de regresso da Seguradora não é necessário que esta prove o nexo de causalidade em questão uma vez que o pressuposto deixa de ser “*conduzir sob a influência do álcool*” para ser “*conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida*” (artigo 27.º, n.º 1, alínea c) do DL n.º 291/2007). Substitui-se assim, um critério material por um critério formal<sup>214</sup>.

Feito o percurso da evolução jurisprudencial e legislativa sobre a questão, importa analisar os argumentos e avaliar a justiça da atual orientação legislativa. Quanto à primeira questão de saber se deve ou não existir a exigência de um ónus de prova do nexo de causalidade, diremos que sim. Somos da opinião de que deverá ser exigido tal como era,

---

<sup>212</sup> Vide, a este propósito, o comentário de SINDE MONTEIRO ao AUJ n.º 6/2002, de 28 de maio, onde se descrevem os acórdãos em que cada uma das teorias foi defendida (SINDE MONTEIRO, Jorge Ferreira, “*Seguro Automóvel Obrigatório – Direito de Regresso*”, in *Cadernos de Direito Privado*, n.º 2 (abril/junho), 2003).

<sup>213</sup> Cfr. AUJ n.º 6/2002, de 28 de maio.

<sup>214</sup> Os trabalhos preparatórios do diploma referiam a possibilidade de o segurado provar a irrelevância da alcoolemia para a causa do acidente e é, por essa razão, que COSTA OLIVEIRA defende que não se afastou a exigência do nexo de causalidade mas apenas se criou uma presunção específica de culpa (COSTA OLIVEIRA, Arnaldo Filipe da, “*Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil automóvel – síntese das alterações de 2007 – DL 291/2007, 21 ago.*”, 1.ª edição, Almedina, 2008, pp. 63 a 66). Concordamos com o autor quando refere que não se pode abolir a relevância da causalidade. No entanto, a redação dada pelo legislador foi infeliz, pois a utilização da conjunção coordenativa copulativa “e” parece afastar a ideia de relação para dar lugar a uma ideia de pressupostos cumulativos. A mesma ideia é avançada por SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 212, com a autora a tecer duras críticas à opção do legislador.

pela melhor interpretação, à luz do DL n.º 522/85. Fundamentamos a nossa opinião no facto de o direito de regresso ser um direito “*ex novo*”, pelo que tem de ser demonstrado nos termos gerais do direito, nos quais se inclui, como requisito, o nexo de causalidade<sup>215</sup>.

Por outro lado, o funcionamento automático desta causa de direito de regresso é injusto. Primeiro, porque relaciona diretamente o TAS máximo admitido por lei com a causa do sinistro, obviando a falta de rigor científico do estabelecimento dos limites legais de TAS<sup>216</sup>. Se a razão de ser do direito de regresso é o aumento do risco para além da álea suportada pela Seguradora, então teremos de averiguar em que medida, em concreto, foi a capacidade de condução do segurado afetada por aquele valor de TAS, para que o direito de regresso não constitua um benefício para a Seguradora.

Inexistindo a necessidade de provar o nexo de causalidade, não haverá também a possibilidade de provar a sua inexistência. Ou seja, sempre que o segurado for o responsável civil por aplicação das regras da responsabilidade pelo risco<sup>217</sup>, não terá a possibilidade de provar que o sinistro ficou a dever-se a algo diverso da sua conduta, pelo simples facto de apresentar um TAS de 0,5g/l.

Os defensores da “automaticidade” do direito de regresso no caso em análise apoiam-se, essencialmente, nos seguintes argumentos<sup>218</sup>. Consideram que, sendo exigida a prova do nexo de causalidade, estamos a desvirtuar o escopo preventivo, sancionatório e repressivo da norma. Por outro lado, avaliam a prova do nexo de causalidade como uma “prova diabólica”. Por último, veem no direito de regresso uma verdadeira sanção civil necessária para combater a sinistralidade rodoviária em Portugal.

---

<sup>215</sup> Veja-se a nossa argumentação relativamente a este tema nas páginas 73 a 74 da presente dissertação.

<sup>216</sup> De facto, as sucessivas alterações nos limites legais máximos de TAS têm estado mais relacionadas com o sensacionalismo social em torno da questão do que com estudos científicos que demonstrem a influência do álcool na condução. A resposta do organismo à ingestão de álcool varia consoante a altura, o peso, a idade, a saúde e o nível de fadiga do condutor. Daí que, a estipulação de um limite máximo de 0,5g/l de TAS para efeitos de prevenção rodoviária com a consequência de aplicação de uma coima entre os €250 a €1250 parece não só razoável como socialmente útil, mas a estipulação de que um sujeito titular de um SORCA que seja causador de um acidente que resultou de outra causa que não do facto de conduzir com um TAS de 0,5g/l tenha de suportar valores de indemnização que podem ultrapassar os €5 000 000, sem possibilidade de prova em contrário do nexo de causalidade, parece pouco sensata.

<sup>217</sup> O mesmo problema se colocará com a aplicação das regras de responsabilidade civil subjetiva, embora este exemplo seja mais significativo da injustiça que pretendemos demonstrar. Aliás, o Ac. TRP de 06/07/98 admite que o direito de regresso previsto na alínea *c*) do artigo 19.º do DL n.º 522/85 não é aplicável nos casos de responsabilidade objetiva (505.º e 503.º, n.º 1 do CC).

<sup>218</sup> Seguimos de perto as declarações de voto vencido do AUJ 6/2002.

Quanto à questão da prova, o argumento não deve ser aceite. Primeiro porque não é a dificuldade ou facilidade da obtenção de prova que deve nortear a decisão sobre a sua exigência. Antes, são critérios de ordem material e de justiça que obrigam a que determinados requisitos sejam impostos com a finalidade de aplicar responsabilidade civil ao verdadeiro responsável. Por outro lado, será sempre possível recorrer a presunções judiciais para afastar essa dificuldade.

Relativamente às funções preventiva e punitiva do direito de regresso, parece-nos que esta linha de argumentação inverte os fundamentos em causa no âmbito do direito de regresso<sup>219</sup>. Essa poderá, eventualmente, ser parte da função da responsabilidade civil. Mas, no direito de regresso, o que está em causa é garantir que o segurado não é desresponsabilizado por um risco que não está coberto pelo SORCA, garantindo-se a indemnização da vítima. Pelo que, necessitamos de saber se, em concreto, houve ou não influência do excesso do consumo de álcool na condução.

Assim, na nossa opinião, deveria a alínea c) do artigo 27.º, n.º 1 ser interpretada de forma a exigir o ónus da prova do nexo de causalidade<sup>220</sup> por parte da Seguradora, permitindo-se igualmente a contraprova por parte do segurado. Esta é aliás a corrente jurisprudencial maioritária<sup>221</sup>, após a entrada em vigor do DL n.º 291/2007.

#### **6.4. “CONTRA O CONDUTOR, SE NÃO ESTIVER LEGALMENTE HABILITADO, OU QUANDO HAJA ABANDONADO O SINISTRADO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA D))**

As causas justificativas de direito de regresso, ora em análise, resultam de uma divisão da anterior alínea c) do artigo 19.º do DL n.º 522/85, que englobava as atuais alíneas c) e d)

---

<sup>219</sup> A condução com álcool já é sancionada em sede própria, por disposições do CP e do CE, que cumprem as funções preventiva e punitiva. Vejam-se os artigos 81.º, n.º 5, 145.º, n.º 1, alínea l), e 146.º, alínea j) do CE e 69.º, n.º 1, alínea c), 291.º, n.º 1 e 292.º, n.º 1 do CP.

<sup>220</sup> Estamos de acordo com ALBUQUERQUE MATOS que refere que os autores que, ao contrário de si, defendem a exigência da prova do nexo de causalidade devem aceitar que basta, à Seguradora, a prova de que o nível de TAS era idóneo para provocar o acidente. *Vide* ALBUQUERQUE MATOS, “*O Contrato...*”, op. cit., 2002, pág. 353, nota de rodapé n.º 43.

<sup>221</sup> De acordo com Ac. TRP de 15/01/2013 (Proc. 995/10), no qual se faz um apanhado da Jurisprudência relativa ao novo artigo 27.º, n.º 1, alínea c), referindo que mesmo após a alteração legislativa a exigência do nexo de causalidade é a única interpretação que não levará a “*uma objetivação das consequências da condução sob a influência de álcool em benefício da seguradora, imputando responsabilidades ao condutor que nada tem a ver com a conduta culposa consistente no estado etílico*”.

do artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007. Estão compreendidas nesta alínea duas causas de direito de regresso: a falta de habilitação legal para conduzir<sup>222</sup> e o abandono do sinistrado.

Relativamente à falta de habilitação legal de condução é pacífico, na Doutrina e na Jurisprudência, o entendimento segundo o qual a disposição normativa se refere apenas aos casos em que o condutor não possui habilitação para conduzir e já não para os casos em que esta existe mas já não está ou não é válida<sup>223</sup>. O fundamento reside no facto de o condutor, ao não ter habilitação para conduzir, não possuir os conhecimentos e a prática necessários para uma condução em segurança e com respeito pelas regras do CE. Neste caso, a Seguradora tem o ónus de alegar e provar apenas a falta de habilitação legal de condução e o nexo de causalidade entre esse facto e a ocorrência do sinistro<sup>224</sup>.

A exigência do nexo de causalidade não oferece dificuldades. Embora não haja uma presunção a favor da Seguradora, uma vez que defendemos que esta causa de direito de regresso não é aplicável nos casos de responsabilidade pelo risco<sup>225</sup>, a existência de culpa do condutor facilmente permitirá ao Tribunal tirar dos factos a ilação de que a falta de habilitação de condução é um facto apto a influenciar a condução do segurado.

Quanto à causa de direito de regresso relativa ao abandono do sinistrado, afirmamos, desde já, estarmos perante uma hipótese *sui generis*. Em primeiro lugar, a Seguradora tem apenas direito de regresso em relação ao montante da indemnização que pagou relativa aos danos que resultaram ou foram agravados pelo abandono doloso<sup>226</sup> do sinistrado pelo responsável civil, e não em relação à totalidade da indemnização paga<sup>227</sup>. Isto porque, apesar de o ato

---

<sup>222</sup> O regime relativo à habilitação legal para condução está previsto nos artigos 121.º a 127.º do CE e no DL n.º 175/91, de 11 de maio (que regula o regime de realização de exames de condução de veículos automóveis) e no DL n.º 138/2012, de 5 de julho, (que regula os requisitos aplicáveis à carta de condução).

<sup>223</sup> Cfr. SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 213.

<sup>224</sup> Esta afirmação não é pacífica na Jurisprudência, nem na Doutrina (contra, vide SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 213).

<sup>225</sup> Apoiando a nossa posição veja-se o Ac. TRP de 06/07/1998. Defendendo posição contrária vide SOUSA CHICHORRO, “*O Contrato...*”, op. cit., pág. 213.

<sup>226</sup> Só o abandono doloso releva para efeitos de direito de regresso. Vide, Ac. STJ de 04/04/1995 e de 13/02/1996. Contra, veja-se a posição de ALBUQUERQUE MATOS, “*O Contrato...*”, op. cit., 2002, pág. 359, onde o autor fundamenta toda a sua opinião quanto a esta causa de direito de regresso na grave censura moral a que considera estar sujeita tal conduta. Diremos, acompanhando o Ac. TRC de 30/01/2007, que “*é de rejeitar que a reprovação ética do abandono do sinistrado justifique a isenção da seguradora da responsabilidade assumida no contrato de seguro quanto aos danos que nada têm a ver com o mesmo abandono*”.

<sup>227</sup> Esta é orientação da corrente jurisprudencial maioritária: Ac. TRL de 02/04/1992 e de 30/04/1995, Ac. STJ de 27/01/1993 e de 11/02/2003, Ac. TRC de 30/01/2007. Contra, vide Ac. TRP de 18/04/1995, entre outros, onde se defende não só que a Seguradora tem direito de regresso em relação à totalidade da

de abandono ser ética, moral e juridicamente reprovável, não justifica um benefício para a Seguradora que, de outra forma, seria isenta da responsabilidade que assumira com o contrato de SORCA. De facto, no momento da prática do abandono, os danos resultantes do acidente já estão, efetiva ou potencialmente, provocados e estão cobertos pela responsabilidade da Seguradora<sup>228</sup>.

O fundamento desta causa reside no simples facto de o abandono do sinistrado consubstanciar um segundo evento gerador de responsabilidade civil<sup>229</sup> não provocado pela circulação automóvel e, por isso, fora do âmbito de garantia do SORCA. Todavia, os danos provocados por este segundo evento são, temporariamente, cobertos pela Seguradora, dada a sua relação direta com o sinistro e a necessidade de proteção dos lesados.

A Seguradora tem o ónus de, em ação de regresso, alegar e provar o abandono doloso do sinistrado por parte do condutor, os danos agravados ou resultantes e o nexo de causalidade entre o abandono e esses danos. O condutor, para evitar a efetivação do direito de regresso da Seguradora, tem o ónus de alegar e provar que não abandonou o sinistrado ou que o fez negligentemente ou, ainda, que nenhum dano resultou do abandono ou que os mesmo danos resultariam, independentemente do abandono.

#### **6.5. “CONTRA O RESPONSÁVEL CIVIL POR DANOS CAUSADOS A TERCEIROS EM VIRTUDE DA QUEDA DE CARGA DECORRENTE DE DEFICIÊNCIA DE ACONDICIONAMENTO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA E))**

A incidência subjetiva desta causa de direito de regresso é bastante diferente das restantes até agora analisadas. Se nas alíneas *a)*, *b)*, *c)* e *d)* o direito de regresso é exercido contra o segurado (embora, no caso da alínea *b)* se trate de um condutor não legítimo), nesta alínea

---

indemnização paga, como terá esse direito mesmo que nenhum dano se agrave ou resulte do abandono. Esta última decisão segue a tese da *ratio* preventiva do direito de regresso, enquanto a outra segue a teoria do risco injusto ou imprevisível, de acordo com a qual só um risco assim caracterizado poderá justificar o direito de regresso da Seguradora. Igualmente com posição contrária à defendida na exposição, *vide* ALBUQUERQUE MATOS, “*O Contrato...*”, *op. cit.*, 2002, pág. 359.

<sup>228</sup> *Vide* Ac. TRC de 19/04/2005, in GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime do...*”, *op. cit.*, pág. 150.

<sup>229</sup> E também, eventualmente, responsabilidade penal pelo crime de omissão de auxílio, previsto e punido pelo artigo 200.º do CP.

e), o direito de regresso pode ser exercido contra um não segurado, representando assim uma extensão do âmbito de cobertura do seguro. Expliquemos como.

Uma vez que o direito de regresso onerará o responsável civil pelos danos decorrentes da queda de carga mal acondicionada, é possível que esse responsável civil seja alguém diferente do condutor e que nem tenha presenciado o sinistro<sup>230</sup>. Para compreendermos o fundamento da previsão deste facto justificativo do direito de regresso da Seguradora temos de ter presente que o artigo 14.º, n.º 4, alíneas *b)* e *c)* excluem do âmbito de garantia do seguro os danos causados em bens próprios ou a terceiros em consequência de operações de carga e de descarga. Ora, não é isso que aqui está em causa. Assim sendo, os danos provocados pela queda (e não por operações de carga e descarga) de carga mal acondicionada fazem parte do âmbito de cobertura do SORCA, embora não digam diretamente respeito à condução do veículo.

Por “carga mal acondicionada” devemos entender o transporte de carga que não respeita as condições previstas no artigo 56.º, n.º 3 do CE, que refere obrigações como a salvaguarda do equilíbrio do veículo e ainda o cumprimento de medidas de segurança destinadas a evitar a projecção de detritos na via pública. A razão de ser desta causa de direito de regresso está relacionada, precisamente, com o facto de esta situação estar abrangida formalmente pelo âmbito de garantia do contrato de SORCA, embora materialmente não lhe diga respeito. Daí que, uma vez mais, estejamos perante um caso de protecção dos lesados.

A Seguradora tem o ónus de alegar e provar, na ação de regresso, que houve um deficiente acondicionamento da carga (e quem foi o seu responsável), que foi a queda da carga que provocou o sinistro e que a tal queda resultou do incorreto acondicionamento (nexo de causalidade). O responsável civil, para evitar a efetivação do direito de regresso tem o ónus de alegar e provar que o acondicionamento da carga foi feito corretamente ou que a queda da carga não foi a causa do acidente ou, ainda, que a queda da carga não resultou do seu mau acondicionamento.

---

<sup>230</sup> Esta possibilidade resulta da responsabilização do titular do documento de identificação do veículo, e não ao condutor, relativamente às infrações que respeitem às condições de admissibilidade do veículo ao trânsito nas vias públicas (artigo 135.º, n.º 3, alínea *b)* do CE). Note-se que esta responsabilidade será sempre uma responsabilidade subjetiva, independentemente de estarmos perante um caso de dolo ou negligência.

**6.6. “CONTRA O INCUMPRIDOR DA OBRIGAÇÃO PREVISTA NO N.º 3 DO ARTIGO 6.º”**

**(ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA F))**

Com a instituição desta nova alínea, o DL n.º 291/2007, veio prever expressamente o direito de regresso da Seguradora contra os garagemistas ou equiparados que não tenham efetuado o seguro a que estão obrigados por força do artigo 6.º, n.º 3<sup>231</sup>. Dispõe este artigo que *“estão ainda obrigados os garagemistas (...) a segurar a responsabilidade civil<sup>232</sup> em que incorrem quando utilizem, por virtude das suas funções, os referidos veículos no âmbito da sua atividade profissional”*.

Estamos perante uma causa de direito de regresso que prevê mais um caso que, materialmente, não deveria estar dentro do âmbito de cobertura do SORCA, mas que, como formalmente não se encontra excluído pelo artigo 14.º do DL n.º 291/2007, é merecedor da respetiva cobertura. Desta forma, a Seguradora do proprietário do veículo responsabiliza-se pelos danos causados e exerce o seu direito de regresso contra o garagemista ou equiparado, com o fundamento na sua responsabilidade e no incumprimento da obrigação de contratação de seguro próprio.

A solução encontrada pelo legislador é, todavia, passível de crítica, na medida em que estamos perante um caso de inexistência de contrato de seguro, situação que deve ser resolvida através do FGA e não através da Seguradora dado o regime do contrato de SORCA.

Verdadeiramente, quando o proprietário de um veículo automóvel entrega o seu veículo numa oficina deixa de ter a direção efetiva do veículo. Por outro lado, será difícil conjecturar uma hipótese em que um acidente de viação ocorrido enquanto o veículo se encontra sob a responsabilidade do garagemista seja imputável ao proprietário a título de responsabilidade civil subjetiva. Questionamo-nos, assim, com que fundamento será a

---

<sup>231</sup> Cfr. GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, *“Regime do...”*, op. cit., pág. 134.

<sup>232</sup> Esta alínea é aplicável mesmo nos casos de responsabilidade civil objetiva.



Seguradora do proprietário chamada a responder, em primeiro lugar, pela indemnização devida, quando o seu segurado não é o responsável civil pelo acidente de viação<sup>233</sup>.

De qualquer forma, sempre que os factos revelarem a responsabilidade civil do proprietário e do garagista (em concurso) e o garagista não tiver cumprido a obrigação de celebrar o respetivo seguro obrigatório, a Seguradora do proprietário tem o ónus de alegar e provar, na ação de regresso, que o garagista ou equiparado não possuía seguro próprio e que conduzia o veículo no âmbito da sua atividade profissional. O garagista ou equiparado, para evitar a efetivação do direito de regresso, tem o ónus de alegar e provar que possuía seguro próprio (improvável) ou que não conduzia o veículo no âmbito das suas funções mas sim legitimado por qualquer outra causa (v.g. comodato, locação).

**6.7. “CONTRA O RESPONSÁVEL CIVIL PELOS DANOS CAUSADOS NOS TERMOS DO N.º 1 DO ARTIGO 7.º E, SUBSIDIARIAMENTE À RESPONSABILIDADE PREVISTA NA ALÍNEA B), A PESSOA RESPONSÁVEL PELA GUARDA DO VEÍCULO CUJA NEGLIGÊNCIA TENHA OCACIONADO O CRIME PREVISTO NA PRIMEIRA PARTE DO N.º 2 DO MESMO ARTIGO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA G)):**

A alínea g) apresenta igualmente carácter inovatório e consagra duas situações de direito de regresso. A primeira diz respeito a uma causa de direito de regresso de responsabilidade direta e que deve ser exercida na seguinte situação. Estando em causa um acidente provocado por um garagista ou equiparado, não pode a Seguradora que com ele contratou um seguro especial de garagista afastar a sua responsabilidade perante o lesado pela alegação e prova de que o segurado não conduzia o veículo no âmbito da sua atividade profissional (artigo 7.º, n.º 1). Todavia, depois de paga a indemnização, tem a Seguradora direito de regresso pela totalidade da indemnização contra o responsável civil do acidente, ou seja, contra o garagista, que no momento do acidente não agia enquanto tal.

---

<sup>233</sup> Sobre este tema, existe Jurisprudência que acompanha de perto o texto do artigo 27.º, n.º 1, alínea f), responsabilizando a Seguradora do proprietário, afirmando (erradamente, a nosso ver), que este não perde a direção efetiva do veículo quando o entrega ao garagista para reparação (*vide* Ac. STJ de 14/04/2005). Por outro lado, existe Jurisprudência que afirma que na ausência de seguro obrigatório de garagista, o FGA é sempre a entidade responsável pelo pagamento da indemnização ao lesado (*vide* Ac. STJ de 28/06/2007 e Ac. STJ de 21/04/2009).

A segunda causa de regresso que esta alínea prevê é já uma causa de direito de regresso de responsabilidade subsidiária em relação ao previsto na alínea *b*) do artigo 27.º, n.º 1. Assim, caso haja furto ou roubo de um veículo que estivesse sob a guarda de um garagemista ou equiparado e ocorra um sinistro, pelos danos provocados pelo acidente de viação responderá o seguro especial do garagemista (artigo 7.º, n.º 2 e 23.º), tendo depois a Seguradora direito de regresso contra o autor do furto ou roubo e, subsidiariamente, contra o condutor consciente dos crimes praticados e, subsidiariamente a este, contra o garagemista por negligência na guarda do veículo.

**6.8. “CONTRA O RESPONSÁVEL CIVIL POR DANOS CAUSADOS A TERCEIROS EM VIRTUDE DA UTILIZAÇÃO OU CONDUÇÃO DE VEÍCULOS QUE NÃO CUMPRAM AS OBRIGAÇÕES LEGAIS DE CARÁCTER TÉCNICO RELATIVAMENTE AO ESTADO E CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DO VEÍCULO, NA MEDIDA EM QUE O ACIDENTE TENHA SIDO PROVOCADO OU AGRAVADO PELO MAU FUNCIONAMENTO DO VEÍCULO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA H))**

Resultando igualmente da inovação do legislador de 2007, esta alínea prevê o direito de regresso da Seguradora nos casos em que o acidente tenha como causa o mau funcionamento do veículo resultante do incumprimento das obrigações de carácter técnico, contra o responsável pelo cumprimento das mesmas<sup>234</sup>.

As obrigações legais de carácter técnico a que a lei faz referência são as disposições legais relativas à manutenção dos vários componentes do veículo, indispensáveis à prevenção do risco de ocorrência de sinistro. Percebemos assim que o fundamento desta causa de regresso é o aumento do risco desproporcional ao assumido pela Seguradora.

Em ação de regresso, tem a Seguradora o ónus de alegar e provar o nexo de causalidade entre a ocorrência do sinistro e a falha técnica do veículo. O segurado poderá evitar a efetivação do direito de regresso se alegar e provar que o acidente não resultou do mau

---

<sup>234</sup> Não referimos que o direito de regresso deve ser exercido contra o condutor pois a lei deixa em aberto a possibilidade de, verificando-se a factualidade descrita na causa de regresso, a pessoa responsável pelo acidente ser alguém diferente do condutor. Isto porque o cumprimento das obrigações de carácter técnico é da responsabilidade de quem tem a direção efetiva do veículo e o utiliza no seu próprio interesse (artigo 503.º, n.º 1 do CC).

funcionamento do veículo ou que, tendo resultado, este teria ocorrido independentemente do cumprimento das obrigações legais de caráter técnico.

**6.9. “EM ESPECIAL RELATIVAMENTE AO PREVISTO NA ALÍNEA ANTERIOR, CONTRA O RESPONSÁVEL PELA APRESENTAÇÃO DO VEÍCULO A INSPEÇÃO PERIÓDICA QUE, NA PENDÊNCIA DO CONTRATO DE SEGURO, TENHA INCUMPRIDO A OBRIGAÇÃO DE RENOVAÇÃO PERIÓDICA, NA MEDIDA EM QUE O ACIDENTE TENHA SIDO PROVOCADO OU AGRAVADO PELO MAU FUNCIONAMENTO DO VEÍCULO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA I))**

O artigo 19.º, alínea f) do DL n.º 522/85 previa já esta causa de direito de regresso, com algumas diferenças. Hoje, prevê-se que a Seguradora possa exercer o seu direito de regresso contra a pessoa responsável pela apresentação do veículo a inspeção periódica obrigatória<sup>235</sup>, em caso de incumprimento dessa obrigação e tendo o acidente resultado do mau funcionamento do veículo. Todavia, no âmbito do DL n.º 522/85, o legislador estipulava uma presunção de acordo com a qual o acidente resultara do mau funcionamento do veículo. Agora a lei mudou, transformando uma presunção a favor da Seguradora, num ónus de prova contra a mesma.

A parte inicial da alínea permite concluir que, caso os pressupostos de aplicação desta causa de regresso e da prevista na alínea anterior se verifiquem, a Seguradora deverá exercer o seu direito de regresso com base nesta alínea. Ou seja, não se trata de um caso de responsabilidade subsidiária, mas sim de aplicação subsidiária de causas de direito de regresso.

A Seguradora tem o ónus de alegar e provar, em ação de regresso, o incumprimento da obrigação de apresentação do veículo a inspeção periódica obrigatória e o nexo de causalidade entre o mau funcionamento do veículo e a ocorrência do acidente. O responsável pela apresentação do veículo a inspeção, para evitar a efetivação do direito de regresso, tem o ónus de alegar e provar que apresentou o veículo a inspeção ou que o

---

<sup>235</sup> Esta matéria é regulada pelo DL n.º 144/2012, de 11 de julho, que prevê, no seu artigo 11.º, n.º 1 que a obrigação de apresentação do veículo às inspeções onera o proprietário ou qualquer outro legítimo possuidor do veículo.

acidente não resultou do mau funcionamento do veículo ou que, tendo resultado, este teria ocorrido independentemente do cumprimento da obrigação de apresentação do veículo a inspeção.

## 7. A SUB-ROGAÇÃO DO FGA

A instituição de um mecanismo nacional com o objetivo de garantir o pagamento das indenizações devidas aos lesados em resultado de acidentes de viação causados por: *i*) responsável desconhecido; *ii*) responsável isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo; *iii*) responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel<sup>236</sup> (incluindo o caso de a respetiva Seguradora ter sido declarada insolvente), carece da previsão simultânea de formas jurídicas que permitam a esse mecanismo recuperar os valores que despendeu no pagamento das referidas indenizações.

Como podemos perceber pelo âmbito de aplicação do FGA, este fundo não assume nenhuma obrigação contratual com o responsável pelo acidente isento da obrigação de seguro obrigatório, nem com o lesante desconhecido nem com o incumpridor da obrigação de SORCA. Isto significa que, sempre que o FGA repara os danos causados ao lesado de um acidente de viação causado por um dos sujeitos referidos nessas três categorias, está a cumprir uma obrigação de outrem e não a cumprir uma obrigação própria.

Não podemos afirmar que o FGA cumpre uma obrigação sua quando paga a indemnização ao lesado, na medida em que a tal está obrigado por lei. Na verdade, o próprio artigo 47.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007 afirma que o FGA se limita a garantir a reparação desses danos. O mesmo entendimento resulta da análise do artigo 62.º, n.º 1 e 2 do DL n.º 291/2007 que

---

<sup>236</sup> Relativamente à garantia prestada pelo FGA pelos danos causados por responsável civil incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel, atente-se no seguinte excerto do Relatório de Regulação e Supervisão da Conduta de Mercado de 2009 do ISP: “A obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel não incide sobre todos os veículos, mas só sobre os “veículos terrestres a motor para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques” (n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto e n.º 1 do artigo 150.º do Código da Estrada). Os velocípedes, não sendo veículos a motor, não estão ab initio sujeitos à obrigação de seguro. Não estando sujeitos ab initio, não se coloca a questão da sua isenção ou não do seguro. Face ao exposto, o Fundo de Garantia Automóvel não está obrigado à regularização dos sinistros causados por tais veículos, não lhes sendo aplicável o previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 48.º do Decreto-Lei n.º 291/2007 (esta previsão refere-se tão-só ao caso das máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula)”.

Igualmente curiosa e, na nossa opinião, acertada, é a decisão vertida no Ac. STJ de 02/03/2004, cujo sumário transcrevemos: “I - A obrigação de segurar a que está sujeito o dono do veículo automóvel só é imposta para que a viatura possa circular e na justa medida em que o seu dono possa ser civilmente responsável pela reparação de danos por ela causados. II - Por conseguinte, o dono de veículo automóvel que não beneficie de seguro só pode ser demandado pelo FGA, no exercício do seu direito de reembolso, por sub-rogação nos direitos do lesado, se aquele puder ser, por qualquer motivo, responsabilizado pelos prejuízos que o veículo cause a terceiros. III - Assim, o direito de reembolso do FGA não existe contra o dono da viatura furtada que, embora não segura, foi posta a circular sem o seu conhecimento e contra a sua vontade”.

postula que as ações destinadas à efetivação da responsabilidade do FGA devem ser intentadas contra o FGA e o responsável civil, sob pena de ilegitimidade (litisconsórcio necessário passivo), salvo se o responsável civil for desconhecido<sup>237</sup>.

De facto, após a decisão judicial que condenar o FGA ao pagamento da indemnização devida ao lesado, em virtude da responsabilidade do outro réu na ação (o responsável civil), o FGA adquire imediatamente e de forma automática o direito de crédito que existia na esfera jurídica do lesado em relação ao lesante, tal como acontece no regime da sub-rogação.

Assim, é claro que o FGA cumpre uma obrigação de terceiro e o faz a título de garantia dessa mesma prestação. É nesta base que se justifica a consagração do direito de sub-rogação do FGA. Os casos de sub-rogação do FGA estão previstos no artigo 54.º do DL n.º 291/2007. A lei prevê que o FGA fique sub-rogado nos direitos do lesado (leia-se: vítima do acidente de viação que beneficiou da indemnização paga pelo FGA nos termos *supra* referidos)<sup>238</sup>.

Em primeiro lugar devemos proceder à determinação do que se deve entender por direitos do lesado. A lei apenas refere “direitos do lesado” mas parece ser indiscutível que se está a referir aos direitos que o sujeito que foi lesado adquiriu em função dessa lesão. Falamos, assim, dos direitos contra o responsável civil pela ocorrência do sinistro e pelo pagamento da indemnização.

---

<sup>237</sup> Existe alguma Jurisprudência que refere que, perante uma das situações em que o FGA garante o pagamento da indemnização ao lesado, a obrigação do FGA e do responsável civil é uma obrigação solidária, pelo menos, no âmbito das relações externas. Já nas relações internas, apenas o FGA poderá exercer direito de regresso contra o responsável civil e não o contrário (*vide* Ac. TRC de 20/05/2000 e Ac. TRC de 15/01/2002). Não concordamos com esta construção. A ideia de uma solidariedade imprópria ou impura no caso do FGA é, na nossa opinião, incorreta. Neste ponto concordamos inteiramente com a análise de ALBUQUERQUE MATOS que nega a existência de solidariedade passiva na situação suprarreferida e afirma que “a imposição do litisconsórcio necessário passivo (...) visa alcançar diversos objetivos, entre os quais cumpre destacar a maior celeridade e economia processuais [e] o reforço da garantia de efetivação do direito de sub-rogação do Fundo de Garantia Automóvel...” (ALBUQUERQUE MATOS, “O Fundo de...”, op. cit. pág. 564). Afirmando a nossa opinião, cremos que, apesar de a lei ser pouco clara, o litisconsórcio passivo apenas é necessário caso se pretenda efetivar a garantia do FGA, isto é, o lesado poderá intentar a ação de condenação direta e unicamente contra o responsável civil sem seguro obrigatório de responsabilidade civil, sem que se verifique (logicamente) qualquer ilegitimidade processual por ausência do FGA.

<sup>238</sup> Note-se que o direito do FGA aos “(...) respetivos juros de mora legalmente previstos e ao reembolso das despesas em que tiver incorrido com a instrução e regularização dos processos de sinistro e de reembolso”, tal como previsto no artigo 54.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007, não consubstancia um caso de sub-rogação mas antes um direito próprio que não existia na esfera jurídica do lesado.

O número 3 do artigo 54.º do DL n.º 291/2007 prevê a responsabilidade solidária do detentor, do proprietário e do condutor do veículo cuja utilização causou o acidente de viação juntamente com aqueles em relação aos quais o lesado adquiriu direito a indemnização por virtude do acidente, relativamente ao pagamento devido ao FGA. Ou seja, para além de se sub-rogar nos direitos do lesado o FGA goza ainda de uma garantia acrescida em relação a esse crédito, que corresponde à consagração legal de devedores solidários da mesma.

A lei vai mais longe e no n.º 4 do mesmo preceito legal, estabelece a responsabilidade subsidiária daqueles que contribuíram para o erro ou vício determinante da anulabilidade ou nulidade do contrato de seguro e ainda do comerciante de veículos automóveis que não cumpra as formalidades de venda relativas à obrigação de SORCA. No entanto, a lei reconhece que apesar da importância de garantir o ressarcimento do FGA, alguns dos sujeitos referidos nos números 3 e 4 poderão não ser responsáveis pela totalidade dos danos causados ao lesado e indemnizados pelo FGA, pelo que reconhece às entidades que ressarciram o FGA o direito de regresso contra outros responsáveis (artigo 54.º, n.º 5 DL n.º 291/2007).

## CONCLUSÃO

As alterações provocadas no elenco taxativo de causas justificativas do direito de regresso da Seguradora no âmbito do contrato de SORCA não parecem revelar um legislador atento, por um lado, à sensibilidade demonstrada pela Jurisprudência maioritária, e até uniformizadora, que procura equilibrar este direito da Seguradora com uma forte tendência para evitar que a Seguradora saia beneficiada com tal prerrogativa e, por outro lado, consciente da distribuição das responsabilidades entre Seguradora e FGA no que toca ao cumprimento da máxima “proteção das vítimas” e da função de socialização do risco.

Em resumo, diremos que o direito de regresso visa a reposição de um equilíbrio contratual que o legislador, propositadamente, distorceu, tendo em vista a garantia da indemnização das vítimas de acidente de viação. Assim sendo, apenas haverá desequilíbrio quando a Seguradora assuma a responsabilidade pelo pagamento de uma indemnização que resulta da efetivação de um risco que está muito para além daquele que foi por ela assumido contratualmente.

Contudo, é essencial que a Seguradora prove todos os elementos que permitem afirmar o seu direito nos termos gerais, principalmente, o nexo de causalidade que se apresenta como elemento de ligação potenciador do juízo de censura direcionado à conduta de determinado agente. Sem a necessidade de alegação e prova do nexo de causalidade estaremos a responsabilizar um agente por um comportamento que não foi o causador dos danos ora indemnizados pela Seguradora, promovendo o enriquecimento injustificado desta.

Por outro lado, o facto de o artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007 prever taxativamente as causas de direito de regresso da Seguradora pode representar uma proteção para os segurados em relação à Seguradora, mas certamente não deixará de ser um elemento provocador de injustiças na medida em que são identificáveis outros tipos de condutas igualmente capazes de efetivamente elevar o risco de ocorrência de um acidente rodoviário que não estão previstos como causas de direito de regresso por razões de mera opção legislativa.

Ainda relativamente aos factos justificativos do direito de regresso da Seguradora, retomando a ideia avançada de um sistema regulatório da responsabilidade automóvel,



somos da opinião de que o regime aplicável ao contrato de SORCA deverá privilegiar a proteção dos lesados, sendo a intervenção legislativa relativa ao combate à sinistralidade rodoviária mais correta no âmbito das restantes áreas do sistema jurídico.

Creemos ter conseguido demonstrar a nossa opinião sobre a natureza jurídica do direito da Seguradora previsto no artigo 27.º, n.º 1 do DL n.º 291/2007 e a sua diferença, nomeadamente, em relação ao direito de sub-rogação do FGA previsto no artigo 54.º do DL n.º 291/2007. São pontos essenciais do nosso pensamento a afirmação de que a Seguradora é a única responsável pelo pagamento da indemnização devida ao lesado, sempre que o pedido formulado pelo mesmo se contenha dentro do limite do capital obrigatório do contrato de SORCA e a afirmação de que o direito de regresso não existe apenas quando estamos perante uma obrigação solidária, mas também sempre que alguém que, estando obrigado, em primeiro lugar, ao cumprimento de uma obrigação, adquira, com esse cumprimento, o direito a ser reembolsado, total ou parcialmente, pelo valor que despendeu.

É da maior importância não perder de vista que a sinistralidade rodoviária continua a representar um dos maiores desafios resultantes do avanço da tecnologia no âmbito dos meios de transporte. Mas é igualmente relevante ter em mente que os acidentes de viação são, na maior parte das vezes, causados por “(...) *uma pessoa que, normalmente, na sua vida diária adota um comportamento cumpridor dos imperativos legais*”<sup>239</sup> e para quem o acidente e o próprio processo judicial para determinação da responsabilidade (agravado na hipótese de discussão da existência de direito de regresso da Seguradora) podem revelar-se experiências traumáticas, devendo ser orientadas a cada momento, por vetores de razoabilidade e equidade.

---

<sup>239</sup> Cfr. MARQUES VIEIRA, Francisco, “*Direito Penal Rodoviário (...)*”, op. cit., pág. 24

## BIBLIOGRAFIA

ABRANTES GERALDES, António e ESPÍRITO SANTO, Luís Filipe, “*Responsabilidade Civil e Contrato de Seguro*”, Coletânea de Jurisprudência, 2011.

ALBUQUERQUE MATOS, Filipe Miguel Cruz de, “*O Fundo de Garantia Automóvel. Um organismo com uma vocação eminentemente social*”, in Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes, Vol. I, Direito e Justiça, 2011, Universidade Católica Editora.

ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel – Alguns aspectos do seu regime jurídico*”, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, n.º 78, 2002.

ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, n.º 77, 2001.

ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel – Breves considerações*”, in Estudos dedicados ao Professor Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Universidade Católica Editora, 2002.

ALBUQUERQUE MATOS, Filipe, “*Responsabilidade Civil por Ofensa ao Crédito ou ao Bom Nome*”, Almedina, 2011.

ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, “*Direito das Obrigações*”, 12.<sup>a</sup> edição, Almedina, 2011.

ANTUNES VARELA, João de Matos e PIRES DE LIMA, António, “*Código Civil Anotado*”, vol. I, 4.<sup>a</sup> edição revista e atualizada, Coimbra Editora, 2011.

ANTUNES VARELA, João de Matos, “*Das Obrigações em Geral*”, I, 10.<sup>a</sup> edição, Almedina, 2010.

CALVÃO DA SILVA, João, “*Acção directa contra a Seguradora e direito de regresso nos acidentes de viação*”, in RLJ, ano 140º, n.º 3969 (julho/agosto), 2011.

CALVÃO DA SILVA, João, “*Acidentes de Viação: Concorrência do risco com a culpa do lesado (artigo 505.º); limites máximos da responsabilidade objetiva (artigo 508.º) e montantes mínimos obrigatórios do seguro; indemnização e juros de mora (arts. 566.º, n.º 2, e 805.º, n.º 3)*”, RLJ, Ano 134.º, n.º 3924 e 3925 (Jul-Ago 2001), Coimbra Editora.

CALVÃO DA SILVA, João, “*Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: virar da página?*”, RLJ, Ano 137.º, n.º 3946 (Set-Out 2007), Coimbra Editora.

CALVÃO DA SILVA, João, “*Revogação parcial e actualização do artigo 508.º do Código Civil pelo artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 522/85; a natureza material de direito da responsabilidade civil do artigo 8.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 522/85 e o artigo 503.º do Código Civil, em caso de furto ou roubo do automóvel*”, RLJ, Ano 134.º, n.º 3927 e 3928 (Out-Nov 2001), Coimbra Editora.

CARDONA FERREIRA, Jaime Octávio, “*Acidentes de Viação em Auto-estradas – casos de responsabilidade civil contratual?*”, Coimbra Editora, 2004.

CLARA LOPES, Maria, “*Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1987.

COSTA OLIVEIRA, Arnaldo Filipe da, “*Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil automóvel – síntese das alterações de 2007 – DL 291/2007, 21 ago.*”, 1.ª edição, Almedina, 2008.

FERREIRA DA SILVA, Rita Gonçalves, “*Algumas notas sobre a existência (ou não) de obrigação solidária de indemnizar o terceiro lesado no âmbito do contrato (obrigatório) de responsabilidade civil de veículos terrestres a motor*”, in Revista de Ciências Empresariais e Jurídicas, n.º 13, 2008, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto.

FIGUEIREDO DIAS, Jorge, “*Direito Penal – Parte Geral*”, Tomo I, 2.ª Edição, Coimbra Editora, 2007.

FRANÇA PITÃO, José António de, “*Seguro de Responsabilidade Civil Resultante da Circulação de Veículos Automóveis – anotado*”, 1.ª edição, Almedina, 2008.

GALVÃO TELLES, Inocêncio, “*Direito das Obrigações*”, 7.<sup>a</sup> edição, Coimbra Editora, 2010.

GARÇÃO SOARES, Adriano e RANGEL DE MESQUITA, Maria, “*Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, Almedina, 2008.

GARÇÃO SOARES, Adriano, “*Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, in *Cadernos de Direito Privado*, n.º 3 (julho/setembro), 2003.

GRAÇA TRIGO, Maria da, “*Das presunções de culpa no regime da responsabilidade civil por acidentes de viação*”, Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes, Vol. II, Direito e Justiça, 2011, Universidade Católica Editora.

HEITOR CONSCIÊNCIA, Eurico “*Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, Almedina, 2003.

JANUÁRIO GOMES, Manuel, “*Assunção Fidejussória de Dívida – sobre o sentido e o âmbito da vinculação como fiador*”, Lisboa, 1999.

LIMA REGO, Margarida, “*Contrato de Seguro e Terceiros*”, 1.<sup>a</sup> edição, 2010, Coimbra Editora.

MARCELINO, Américo, “*Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil – doutrina e jurisprudência*”, 12.<sup>a</sup> edição, 2014.

MARQUES VIEIRA, Francisco, “*Direito Penal Rodoviário – os crimes dos condutores*”, 1.<sup>a</sup> edição, Publicações Universidade Católica, 2007.

MENEZES CORDEIRO, António, “*Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação nas Auto-Estradas – Estudo de Direito Civil Português*”, Almedina, 2004.

MENEZES LEITÃO, Luís Manuel Teles de, “*Direito das Obrigações*”, vol. II, 8.<sup>a</sup> Edição, Almedina, 2011.

MIRANDA BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de, “*Reflexões em Torno da Responsabilidade Civil: Teleologia e Teleonomologia em Debate*”, in *Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*, vol. LXXXI, Coimbra, 2007

- MIRANDA BARBOSA, Ana Mafalda Castanheira Neves de, “*Responsabilidade Civil Extracontratual – Novas Perspetivas em Matéria de Nexo de Causalidade*”, Principia Editora, 2014.
- MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos, “*Contrato de Seguro - Estudos*”, Coimbra Editora, 2009.
- MOTA PINTO, Carlos Alberto “*Teoria Geral do Direito Civil*”, 4ª Edição, Coimbra Editora, 2005.
- PINTO MONTEIRO, António, “*Cláusulas Limitativas e de Exclusão de Responsabilidade Civil*”, Almedina, 2011.
- PINTO OLIVEIRA, Nuno Manuel, “*Princípios de Direito dos Contratos*”, Coimbra Editora, 2011.
- REBELO, António Jorge, “*Acidentes de Viação – a regularização dos danos pelo seguro*”, 1.ª edição, Coimbra Editora, 2013.
- ROMANO MARTINEZ, Pedro, et. al., “*Lei do Contrato de Seguro Anotada*”, 2.ª Edição, Almedina, 2011.
- SINDE MONTEIRO, Jorge Ferreira, “*Acidentes de Viação (Anotação ao Assento n.º 1/80)*”, in Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, vol. LVII, 1981.
- SINDE MONTEIRO, Jorge Ferreira, “*Seguro Automóvel Obrigatório – Direito de Regresso*”, in Cadernos de Direito Privado, n.º 2 (abril/junho), 2003.
- SOUSA CHICHORRO, Maria Manuela “*O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*”, Coimbra Editora, 2010.
- SOUSA RIBEIRO, Joaquim, “*Ónus da Prova da Culpa na Responsabilidade Civil por Acidentes de Viação*”, in Estudos em Homenagem ao Professor Doutor J.J. Teixeira Ribeiro, Vol. II, Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 1979.

VAZ SERRA, Adriano Paes da Silva, “*Fundamento da Responsabilidade Civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*”, in Boletim do Ministério da Justiça, n.º 90, 1959.

## JURISPRUDÊNCIA

De forma a facilitar a respetiva consulta, a Jurisprudência citada no âmbito da presente dissertação é organizada de seguida de acordo com o Tribunal responsável pelo acórdão citado e, no âmbito de cada tribunal, por ordem cronológica.

- **Supremo Tribunal de Justiça (STJ)**

- Ac. STJ de 17/11/1977, disponível no Boletim do Ministério da Justiça, n.º 271, pág. 201;
- Ac. STJ de 27/01/1993, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. STJ de 07/12/1994, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pág.136;
- Ac. STJ de 04/04/1995, de 13/02/1996, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. STJ de 28/03/1996, disponível no Boletim do Ministério da Justiça, n.º 455, pág. 507;
- Ac. STJ de 14/01/1997, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pág.137;
- Ac. STJ de 11/11/1999, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pp. 135 e ss.;
- Ac. STJ de 05/12/2000, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pp. 135 e ss.;
- Ac. STJ de 11/02/2003, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. STJ de 04/11/2003, disponível em CJ/STJ, 2003, 3.º - 138;
- Ac. STJ de 02/03/2004, disponível em CJ/STJ, 2004, Tomo I, pág. 88;
- Ac. STJ de 14/04/2005, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

- Ac. STJ de 13/03/2007, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pág.157;
- Ac. STJ de 28/06/2007, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. STJ 04/10/2007, disponível em CJ/STJ, 2007, Tomo III, pp. 82 e ss;
- Ac. STJ de 21/04/2009, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. STJ de 16/12/2009, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- AUJ n.º 6/2014, de 9 de janeiro de 2014, publicado no Diário da República de 22 de maio de 2014, 1.ª série, n.º 98, pp. 2926 a 2943;
- AUJ n.º 12/2014, de 5 de junho de 2014, publicado no Diário da República de 8 de julho de 2014, 1.ª série, n.º 129, pp. 3728 a 3744.

- **Tribunal da Relação de Lisboa**

- Ac. TRL de 02/04/1992, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. TRL de 30/04/1995, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

- **Tribunal da Relação de Coimbra**

- Ac. TRC de 27/02/1996, disponível em CJ, ano XXI, Tomo II, 1996, pp. 5 e ss.;
- Ac. TRC de 20/05/2000, disponível em CJ, 2000, Tomo III, pág. 20;
- Ac. TRC de 15/01/2002, disponível em CJ, 2001, Tomo I, pág.11.
- Ac. TRC de 19/04/2005, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pág.150;



- Ac. TRC de 04/10/2005, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pp. 135 e ss.;
- Ac. TRC de 30/01/2007, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. TRC de 12/09/2012, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

- **Tribunal da Relação de Évora**

- Ac. TRE de 02/03/2002, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pp. 135 e ss..

- **Tribunal da Relação do Porto**

- Ac. TRP de 12/05/1992, disponível em CJ, 1992, Tomo III, pág. 103.
- Ac. TRP de 01/06/1993, disponível em GARÇÃO SOARES e RANGEL DE MESQUITA, “*Regime (...)*”, op. cit., pp. 135 e ss.;
- Ac. TRP de 18/04/1995, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. TRP de 06/07/1998, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);
- Ac. TRP de 18/01/2001, disponível em ABRANTES GERALDES E ESPÍRITO SANTO, “*Responsabilidade (...)*”, op. cit., pág. 588;
- Ac. TRP de 15/01/2013, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

## ÍNDICE

<b>RESUMO/SUMMARY .....</b>	<b>3</b>
<b>ABREVIATURAS .....</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>1. SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA .....</b>	<b>9</b>
1.1. DADOS ESTATÍSTICOS .....	12
1.2. PREVENÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA.....	14
<b>2. SISTEMA REGULATÓRIO DA RESPONSABILIDADE AUTOMÓVEL.....</b>	<b>18</b>
2.1. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL.....	19
2.1.1. Direito de Mera Ordenação Social.....	19
2.1.2. Direito Penal.....	20
2.1.3. Direito Civil .....	23
2.1.4. A Influência do Direito Europeu.....	24
<b>3. A RESPONSABILIDADE CIVIL POR ACIDENTES DE VIAÇÃO .....</b>	<b>29</b>
3.1. ENQUADRAMENTO .....	30
3.2. RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA.....	33
3.2.1. Facto humano voluntário.....	33
3.2.2. Ilicitude .....	34
3.2.3. Culpa .....	35
3.2.4. Nexo de causalidade.....	39

3.2.5.	Dano .....	40
3.3.	RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA.....	43
3.3.1.	Noção .....	43
3.3.2.	Responsabilidade civil subjetiva <i>versus</i> responsabilidade civil objetiva.....	45
3.3.3.	Responsabilidade civil objetiva por acidentes de viação .....	46
a)	Artigo 503.º, n.º 1 do CC .....	46
b)	Artigos 500.º, n.º 1 e 503.º, n.º 3, 1.ª parte do CC .....	51
3.4.	A RELAÇÃO COM A OBRIGATORIEDADE DO SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL.....	53
<b>4.</b>	<b>O SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL (SORCA).....</b>	<b>55</b>
4.1.	CARACTERIZAÇÃO DO CONTRATO DE SORCA .....	56
4.1.1.	ÂMBITOS OBJETIVO E SUBJETIVO DO CONTRATO DE SORCA.....	59
4.1.2.	FUNÇÃO SOCIAL DO CONTRATO .....	61
4.2.	O ÂMBITO DE COBERTURA DO SORCA.....	63
4.3.	FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL .....	66
<b>5.</b>	<b>O DIREITO AO RESSARCIMENTO DA SEGURADORA NO ÂMBITO DO CSORCA .....</b>	<b>69</b>
5.1.	NATUREZA JURÍDICA .....	71
5.1.1.	O DIREITO DE REGRESSO .....	73
5.1.2.	A SUB-ROGAÇÃO CREDITÓRIA.....	75
5.1.3.	POSIÇÃO ADOTADA .....	78
5.2.	TRAMITAÇÃO PROCESSUAL .....	82
<b>6.</b>	<b>OS FACTOS JUSTIFICATIVOS DO DIREITO DE REGRESSO DA SEGURADORA.....</b>	<b>84</b>

6.1. “CONTRA O CAUSADOR DO ACIDENTE QUE O TENHA PROVOCADO DOLOSAMENTE.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA A)).....	85
6.2. “CONTRA OS AUTORES E CÚMPLICES DE ROUBO, FURTO OU FURTO DE USO DO VEÍCULO CAUSADOR DO ACIDENTE, BEM COMO, SUBSIDIARIAMENTE, O CONDUTOR DO VEÍCULO OBJETO DE TAIS CRIMES QUE OS DEVESSE CONHECER E CAUSADOR DO ACIDENTE.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA B)) .....	87
6.3. “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.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA C)) .....	88
6.4. “CONTRA O CONDUTOR, SE NÃO ESTIVER LEGALMENTE HABILITADO, OU QUANDO HAJA ABANDONADO O SINISTRADO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA D)) .....	92
6.5. “CONTRA O RESPONSÁVEL CIVIL POR DANOS CAUSADOS A TERCEIROS EM VIRTUDE DA QUEDA DE CARGA DECORRENTE DE DEFICIÊNCIA DE ACONDICIONAMENTO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA E)) .....	94
6.6. “CONTRA O INCUMPRIDOR DA OBRIGAÇÃO PREVISTA NO N.º 3 DO ARTIGO 6.º” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA F)):	96
6.7. “CONTRA O RESPONSÁVEL CIVIL PELOS DANOS CAUSADOS NOS TERMOS DO N.º1 DO ARTIGO 7.º E, SUBSIDIARIAMENTE À RESPONSABILIDADE PREVISTA NA ALÍNEA B), A PESSOA RESPONSÁVEL PELA GUARDA DO VEÍCULO CUJA NEGLIGÊNCIA TENHA OCASIONADO O CRIME PREVISTO NA PRIMEIRA PARTE DO N.º 2 DO MESMO ARTIGO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA G)):	97
6.8. “CONTRA O RESPONSÁVEL CIVIL POR DANOS CAUSADOS A TERCEIROS EM VIRTUDE DA UTILIZAÇÃO OU CONDUÇÃO DE VEÍCULOS QUE NÃO CUMPRAM AS OBRIGAÇÕES LEGAIS DE CARÁCTER TÉCNICO RELATIVAMENTE AO ESTADO E CONDIÇÕES DE SEGURANÇA DO VEÍCULO, NA MEDIDA EM QUE O ACIDENTE TENHA SIDO PROVOCADO OU AGRAVADO PELO MAU FUNCIONAMENTO DO VEÍCULO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA H)).....	98

6.9. “EM ESPECIAL RELATIVAMENTE AO PREVISTO NA ALÍNEA ANTERIOR, CONTRA O RESPONSÁVEL PELA APRESENTAÇÃO DO VEÍCULO A INSPECÇÃO PERÍODICA QUE, NA PENDÊNCIA DO CONTRATO DE SEGURO, TENHA INCUMPRIDO A OBRIGAÇÃO DE RENOVAÇÃO PERIÓDICA, NA MEDIDA EM QUE O ACIDENTE TENHA SIDO PROVOCADO OU AGRAVADO PELO MAU FUNCIONAMENTO DO VEÍCULO.” (ARTIGO 27.º, N.º 1, ALÍNEA I)) .....	99
<b>7. A SUB-ROGAÇÃO DO FGA.....</b>	<b>101</b>
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>104</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>106</b>
<b>JURISPRUDÊNCIA .....</b>	<b>111</b>