

40 anos

FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL





ASF

Autoridade de Supervisão
de Seguros e Fundos de Pensões

40 anos

FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL



FICHA TÉCNICA

Título

40 Anos - Fundo de Garantia Automóvel

Edição

Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

Av. da República, n.º 76

1600-205 Lisboa, Portugal

Telefone: +351 21 790 31 00

Endereço eletrónico: asf@asf.com.pt

www.asf.com.pt

Ano de Edição: 2021

ISBN: 978-989-33-1463-0

Depósito Legal: 480108/21

Nota: É autorizada a reprodução total ou parcial dos textos e informações constantes desta publicação desde que referenciada a fonte e o autor.

Índice

Mensagem da Presidente da ASF 05

Nota de Enquadramento 11

Prefácio 17

Apresentação do FGA 25

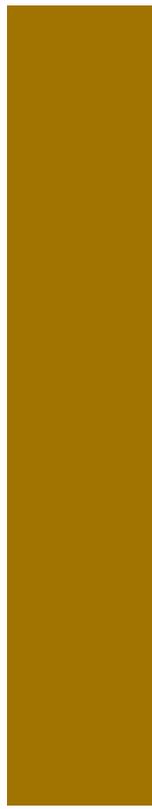
Comissão de Honra dos 40 anos do FGA 29

Estudo multidisciplinar sobre o FGA 47

PARTE I . Enquadramento Geral	49
Introdução	51
Estrutura	57
PARTE II . Análise jurídica sobre matérias de intervenção do FGA	59
Criação do Fundo de Garantia Automóvel e evolução do quadro jurídico	61
Âmbito material e geográfico de cobertura	81
Extensão da indemnização	97
Meios de defesa oponíveis pelo Fundo de Garantia Automóvel	113
Fundado conflito	137
Limites especiais à responsabilidade do Fundo de Garantia Automóvel	143
Reembolsos	159
Disposições processuais	177
Desafios futuros	187
Conclusão	195
Abreviaturas	198
Jurisprudência	201
Bibliografia	236
Ficha técnica	245
PARTE III . Caraterização dos sinistros em que o responsável não possui seguro válido	247
Introdução	249
Caracterização temporal do FGA: a evolução do volume de processos	251
Distribuição espacial da atividade do Fundo de Garantia Automóvel	254
Indemnizações e reembolsos	261
Análise dos determinantes das indemnizações e dos reembolsos	264
Conclusão	269
Referências bibliográficas	270
Ficha técnica	271



Mensagem da Presidente da ASF





Margarida Corrêa de Aguiar

Presidente da Autoridade de Supervisão
de Seguros e Fundos de Pensões

Na sociedade pré-industrial, a tomada de consciência e identificação dos riscos, pressuposto da sua gestão, centrava-se na perceção da fragilidade humana perante os fenómenos da natureza. Os riscos eram das pessoas, individualmente, e como tal eram geridos, ainda que por vezes, para o efeito, estas se organizassem em grupos comparativamente pequenos, tais como os grupos de comerciantes que se dedicavam ao comércio marítimo e estiveram na origem do mais antigo dos ramos de seguro.

O Fundo foi instituído através do Decreto-Lei n.º 408/79, seguido pelo Decreto Regulamentar n.º 58/79, ambos de 25 de setembro, cuja missão é a de garantir a proteção das vítimas de acidentes rodoviários – quando o veículo causador do sinistro não tiver seguro obrigatório ou quando o responsável do acidente for desconhecido – na medida dos seus direitos, assegurando o rigor na instrução dos processos, a celeridade e fundamentação das suas decisões, com vista à sua justa compensação.

O Fundo é financiado pela generalidade dos cidadãos que têm seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, sendo que uma parte do prémio do seguro pago é para financiar as indemnizações que são devidas em consequência de acidentes de viação nas condições acima referidas, havendo da parte do FGA um direito de regresso sobre os responsáveis dos acidentes e dos danos provocados.

Com efeito, o Fundo de Garantia Automóvel desempenha um papel de enorme importância socioeconómica, que é consubstanciado em particular (i) na proteção das vítimas de acidentes de viação que, de outro modo, não seriam protegidas, em caso de ausência de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel válido, (ii) na proteção das vítimas de acidentes de viação cuja responsabilidade seja imputada a um condutor desconhecido, garantindo toda a assistência hospitalar necessária, a recuperação, o justo ressarcimento em termos económicos e os danos futuros aos grandes incapacitados, (iii) na proteção das vítimas de acidentes ocorridos fora do território nacional, (iv) no combate à condução sem seguro automóvel obrigatório, promovendo campanhas com o objetivo de sensibilização para os riscos e consequências da condução sem seguro, a par de uma política rigorosa na gestão dos processos de reembolsos e (v) na proteção das vítimas de acidentes de viação com danos corporais causados por veículos garantidos por seguradoras declaradas em estado de insolvência.

Ao longo dos seus 40 anos o Fundo de Garantia Automóvel assumiu um papel de enorme relevância junto da sociedade civil contribuindo, na prossecução das suas atribuições e missão,

para a justiça, equidade e proteção de vítimas de acidentes rodoviários que, de outra forma, dificilmente veriam os seus direitos garantidos.

Torna-se uma missão praticamente impossível quantificar o impacto que, nos últimos 40 anos, o Fundo teve na sociedade e na economia. Reflexo disso mesmo são as cerca de 13 mil pessoas que foram assistidas na recuperação de danos corporais, sendo acompanhadas durante todo o processo e com as despesas suportadas e garantidas pelo Fundo.

No que toca aos danos materiais, perto de 50 mil pessoas foram ressarcidas dos danos sofridos com o impacto que tal representa para orçamentos familiares, o que se materializa no pagamento de mais de 430 milhões de euros de indemnizações ao longo dos últimos 40 anos, que de outra forma teriam que ser suportadas pelo cidadão vítima de acidente e pelo Estado na sua função social.

Embora com os condicionamentos derivados das limitações da pandemia de COVID-19, cuja severidade é de todos bem conhecida, foi possível à Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), instituição que tem a competência da gestão do Fundo de Garantia Automóvel, organizar uma série de iniciativas públicas – apresentadas na *Nota de Enquadramento* – para assinalar a efeméride dos 40 anos e divulgar o papel que o Fundo tem desempenhado na sociedade portuguesa, aproveitando a ocasião para assinalar as suas relevantes funções de interesse público e os serviços que todos os dias presta aos portugueses.

De entre aquelas iniciativas inclui-se este Livro que divulga o «Estudo multidisciplinar sobre o Fundo de Garantia Automóvel», o qual se desenvolve em duas vertentes: o Estudo 1 dedicado à Análise jurídica sobre matérias de intervenção do FGA e o Estudo 2 dedicado à *Caraterização dos sinistros em que o responsável não possui seguro válido*.

Com este Estudo reconheceu o Conselho de Administração da ASF a relevância de disponibilizar, pela primeira vez, informação detalhada de natureza mais técnica que possa ser utilizada por um conjunto de profissionais que de alguma forma se relacionam com o universo do Fundo de Garantia Automóvel e com o seguro de responsabilidade civil automóvel, facultando-lhes informação sistematizada sobre a dimensão jurídica das experiências passadas, bem como do tratamento estatístico da atividade desenvolvida ao longo destes últimos 40 anos.

A direção da Equipa multidisciplinar do Estudo foi entregue à professora Margarida Lima Rego, atual vice-Diretora da Faculdade de Direito da Universidade Nova e Presidente do Conselho Diretivo da Associação AIDA-Portugal, Secção Portuguesa da Associação Internacional de Direito dos Seguros.

A coordenação da vertente jurídica ficou a cargo de Margarida Lima Rego e de Francisco Rodrigues Rocha, Assistente Convidado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa e Vogal da Direção da AIDA-Portugal. Esta vertente descreve a missão e atribuições legais do Fundo de Garantia Automóvel, bem como a evolução do quadro legal, incluindo desafios futuros e estudo comparado, e efetua, ainda, o levantamento jurisprudencial e acessoriamente doutrinário sobre matérias de intervenção do Fundo, assim como uma análise da jurisprudência.

A coordenação da vertente estatística ficou a cargo de Fernando Bação e Bruno Damásio, respetivamente, Professor Associado e Professor Assistente Convidado da Nova *Information Management School*. Esta vertente debruça-se sobre o perfil dos sinistros em que o responsável não possui seguro válido, utilizando os registos existentes na base de informação do Fundo de Garantia Automóvel para fazer uma caraterização sobre a tipologia dos sinistros e sobre

o perfil socioeconómico do condutor/responsável pelo sinistro e procede, ainda, a uma análise exploratória dos impactos das intervenções e campanhas mais relevantes na história do Fundo e examina a previsão dos principais agregados de interesse, fazendo observação acurada da análise sistemática do binómio indemnizações-reembolsos.

Uma palavra de agradecimento vai para a Equipa que realizou o Estudo e tornou possível o lançamento deste Livro.

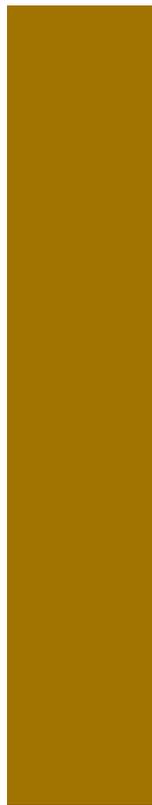
Deixo uma palavra de grato reconhecimento aos Membros da Comissão de Honra dos 40 Anos do Fundo de Garantia Automóvel, por terem aceite o convite de participar nesta iniciativa que muito valorizou esta relevante instituição pública: Rui Leão Martinho, Bastonário da Ordem dos Economistas, que preside à Comissão, Carlos Marques, Ex-Diretor do Fundo de Garantia Automóvel, Isabel Carrola, Diretora do Fundo de Garantia Automóvel, José Galamba de Oliveira, Presidente da Associação Portuguesa de Seguradores, Luís Alberto Rodrigues Alves Meira, Presidente do Instituto Nacional de Emergência Médica, Manuel Augusto Magina da Silva, Diretor Nacional da Polícia de Segurança Pública, Rui Manuel Carlos Clero, Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana e Rui Ribeiro, Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

Uma palavra de agradecimento é devida a todos os Colaboradores da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, e do então Instituto de Seguros de Portugal, que, ao longo do período que se inicia em 1979 até aos dias de hoje, trabalharam empenhadamente para o Fundo de Garantia Automóvel e para todas as vítimas e as suas famílias que, em momentos de particular fragilidade e dependência, nele encontraram amparo e compensação. Um bem-haja a todos pela sua dedicação e sentido de serviço público.

Desejo a todos uma leitura agradável deste Livro.



Nota de Enquadramento





O Fundo de Garantia Automóvel (FGA) celebrou, no dia 25 de setembro de 2020, 40 anos de existência. Este aniversário assume particular significado pela enorme importância que este fundo público autónomo, gerido pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF), tem na sociedade e na economia.

Ao longo destas quatro décadas, o Fundo tem orientado a sua ação no sentido da promoção do interesse público, pautando a sua atuação pela discricção, independência, responsabilidade, rigor e transparência, criando valor através da melhoria do funcionamento do mercado em benefício dos consumidores, das atividades dos operadores e da economia.

A sua missão principal é, e tem sido, a proteção das vítimas de acidentes de viação em que o responsável não beneficia de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e que, de outro modo, não seriam protegidas, garantindo toda a assistência hospitalar necessária, a recuperação, o justo ressarcimento em termos económicos e os danos futuros aos grandes incapacitados.

Desde a sua criação, cerca de 13 mil pessoas foram já assistidas na recuperação de danos corporais e perto de 50 mil pessoas foram ressarcidas de danos materiais resultado de acidentes de viação.

O Fundo de Garantia Automóvel assume assim um papel de enorme relevância junto da sociedade civil, contribuindo, na prossecução das suas atribuições e missão, para a justiça, a equidade e a proteção de vítimas de acidentes de viação que de outra forma dificilmente veriam os seus direitos garantidos.

Assim e com total naturalidade, o Conselho de Administração da ASF entendeu relevante comemorar os 40 anos de atividade do Fundo de Garantia Automóvel, assinalando a efeméride com um conjunto de iniciativas que celebrassem e fizessem justiça ao importante papel económico e social do FGA.

Nesse sentido, o Conselho de Administração da ASF decidiu começar por constituir uma Comissão de Honra, convidando um conjunto de personalidades com funções de liderança em instituições que, de alguma forma, se relacionam com a atividade do Fundo de Garantia Automóvel, para integrarem este órgão.

Para além do prestígio, notoriedade e reconhecimento que a associação de figuras e instituições de relevo aporta a estas celebrações, esta iniciativa pretendeu também criar condições para envolver e empenhar estas mesmas instituições em relacionamentos futuros que valorizem o papel do Fundo e acrescentem valor à sociedade.

A Comissão de Honra dos 40 anos do FGA é constituída pelas seguintes individualidades: Rui Leão Martinho, Bastonário da Ordem dos Economistas, que preside à Comissão, Carlos Marques, Ex-Diretor do Fundo de Garantia Automóvel, Isabel Carrola, Diretora do Fundo de Garantia Automóvel, José Galamba de Oliveira, Presidente da Associação Portuguesa de Seguradores (APS), Luís Alberto Rodrigues Alves Meira, Presidente do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), Manuel Augusto Magina da Silva, Diretor Nacional da Polícia de Segurança Pública

(PSP), Rui Manuel Carlos Clero, Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana (GNR) e Rui Ribeiro, Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

No âmbito das iniciativas comemorativas, o Conselho de Administração da ASF desafiou os CTT - Correios de Portugal, S.A., a criarem um selo que assinalasse os 40 anos do Fundo de Garantia Automóvel. Esta ação materializou-se na emissão, a título gracioso, de um selo com o valor facial de 0,53€, com o *design* a cargo de Fernando Pendão do *atelier* Pendão & Prior.

A apresentação desta emissão filatélica decorreu no quadro de uma Conferência realizada pela ASF no dia 25 de setembro de 2020 para assinalar os 40 anos de atividade do Fundo e Garantia Automóvel, sob o lema «40 anos ao serviço da comunidade».

A sinistralidade automóvel em que o responsável não possui seguro de responsabilidade civil automóvel válido foi o tema em debate ao longo desta Conferência comemorativa, cuja sessão de abertura esteve a cargo da Senhora Presidente da ASF, Margarida Corrêa de Aguiar, e do Senhor Ministro da Administração Interna, Eduardo Cabrita.

Rui Ribeiro, Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e Pedro Romano Martinez, Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, foram os oradores do painel dedicado à prevenção da condução sem seguro.

No decurso da sessão houve ainda lugar à realização da cerimónia de obliteração do selo comemorativo dos 40 anos do Fundo de Garantia Automóvel, que contou com a presença do Presidente Executivo dos CTT, João Bento, da Senhora Presidente da ASF, Margarida Corrêa de Aguiar e do Senhor Secretário de Estado das Finanças, João Nuno Mendes, a quem coube assegurar o encerramento da Conferência.

Por força da situação de pandemia que atualmente flagela o país e pela necessidade de adoção de medidas de contenção para limitar a propagação da COVID-19, a Conferência decorreu em formato presencial apenas para os oradores, no auditório da ASF, e em videoconferência para os convidados, tendo sido transmitida em direto através do site desta Autoridade de Supervisão.

Esta Conferência serviu também de palco à apresentação dos resultados preliminares do estudo «Caracterização dos sinistros em que o responsável não possui seguro válido», trabalho coordenado pela AIDA-Portugal, Secção Portuguesa da Associação Internacional de Direito dos Seguros, e que nasce da necessidade de se materializar em livro um acervo informativo sobre a atividade do FGA que possa servir simultaneamente o público em geral e o universo profissional que se relaciona com estas matérias.

Estando o FGA, pela natureza da missão lhe que está confiada, ao serviço da sociedade, é importante que os cidadãos em geral conheçam bem as instituições de que dispõem para salvaguarda dos seus interesses, quando necessário.

Mas, para além da divulgação de índole mais generalista que importará disponibilizar a todo o tempo aos cidadãos sobre a forma como podem usufruir da proteção conferida pelo FGA, procurou-se ir um pouco mais longe neste desígnio de disponibilizar informação mais detalhada de natureza mais técnica, que possa ser utilizada por um conjunto de profissionais que de alguma forma se relacionam com o universo do Fundo de Garantia Automóvel e com o seguro de responsabilidade civil automóvel, disponibilizando informação sistematizada sobre a dimensão jurídica das experiências passadas, bem como do tratamento estatístico da atividade desenvolvida ao longo deste últimos 40 anos.

Neste quadro, procurou-se identificar no universo académico uma equipa que pudesse assumir a responsabilidade de desenvolver e concretizar este projeto, tendo a escolha recaído na professora Margarida Lima Rego, atual vice-Diretora da Faculdade de Direito da Universidade Nova e Presidente do Conselho Diretivo da Associação AIDA-Portugal, Secção Portuguesa da Associação Internacional de Direito dos Seguros, que reuniu uma equipa multidisciplinar, incluindo as vertentes do direito e da estatística e respondeu a este desafio em tempo útil com a apresentação de resultados, ainda que preliminares, assegurada pelas equipas responsáveis pelo estudo, no quadro da conferência comemorativa do dia 25 de setembro de 2020.

A coordenação da vertente jurídica ficou a cargo de Margarida Lima Rego, Presidente da AIDA-Portugal e Professora Associada e Subdiretora da Nova *School of Law*, e de Francisco Rodrigues Rocha, Assistente Convidado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa e Vogal da Direção da AIDA-Portugal.

Este trabalho, intitulado Estudo multidisciplinar sobre o Fundo de Garantia Automóvel, descreve a missão e atribuições legais do FGA, bem como a evolução do quadro legal, incluindo desafios futuros e estudo comparado. Efetua um levantamento jurisprudencial e acessoriamente doutrinário sobre matérias de intervenção do FGA, fazendo também uma análise da jurisprudência, com particular destaque para o tipo de ações mais frequentes e os motivos da procedência ou improcedência das ações contra o FGA e pelo FGA.

Por seu turno, a dimensão estatística foi abordada no estudo intitulado *Caraterização dos sinistros em que o responsável não possui seguro válido*, a cargo de Fernando Bação e Bruno Damásio, respetivamente Professor Associado e Assistente Convidado da Nova *Information Management School*, e debruça-se sobre o perfil dos sinistros em que o responsável não possui seguro válido, utilizando os registos existentes na base de informação do FGA para fazer uma caraterização sobre a tipologia dos sinistros (localização geográfica, tipo de via, número de intervenientes, tipo de viatura, velocidade, entre outros) mas também sobre o perfil socioeconómico do condutor/responsável pelo sinistro.

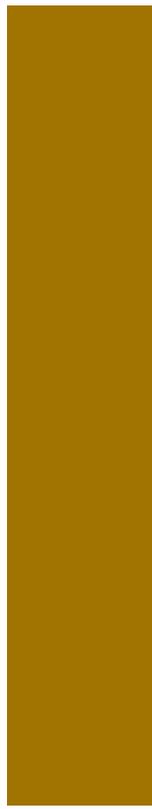
O estudo procede, ainda, a uma análise exploratória dos impactos das intervenções e campanhas mais relevantes na história do FGA e examina também a previsão dos principais agregados de interesse, fazendo observação acurada da análise sistemática do binómio Indemnizações-Reembolsos. Com o recurso a técnicas de análise econométrica, procura-se realizar um exercício preliminar que permita diagnosticar oportunidades de investigação e análise futuras.

Pretende-se, assim, apresentar uma caracterização da evolução do FGA ao longo do tempo.

Os anos futuros representam novos desafios em face da cada vez mais rápida evolução de soluções e inovações associadas à mobilidade, às quais o Fundo de Garantia Automóvel dará resposta, assumindo as suas responsabilidades e mapeando e caracterizando os novos riscos face à sua missão de proteção e garante das vítimas de acidentes rodoviários.



Prefácio





Pedro Romano Martinez

Professor Catedrático, Faculdade de Direito
da Universidade de Lisboa

I.

O seguro tem larga tradição na ordem jurídica portuguesa. Sem descurar o tratado de seguros de Pedro de Santarém (*Tractatus de Assecurationibus et Sponsionibus* ou *Tractatus de Assecurationibus et Fideissionibus Mercatorum*), cuja redacção terá sido iniciada em 1488 e publicado, em 1.ª edição, no ano de 1552, pioneiro na análise das questões jurídicas do seguro e que influenciou sobremaneira as várias legislações, nomeadamente as portuguesas, durante cinco séculos. Tem-se entendido que a primeira lei nacional dedicada aos seguros corresponde à Carta de D. Fernando de instituição da Companhia das Naus, em 1367, ainda que tendo origem na lei de D. Dinis de 1293 e desenvolvida pelo último monarca da 1.ª dinastia em 1371. Além de diversas leis com especial repercussão no plano de fiscalização e judicatura da actividade seguradora, através da instituição do Escrivão de Seguros (1529), da Casa de Seguros (1573), do Consulado do Mar (1593) e da Junta de Comércio (1755), cabe atender à regulamentação do contrato de seguro constante, primeiro, do Código Comercial de 1833 e, seguidamente, do ainda (parcialmente) em vigor Código Comercial de 1888 (Código Veiga Beirão).

Ferreira Borges, na apresentação do Código Comercial de 1833, refere que teve em conta as leis comerciais então vigentes na Prússia, em França, em Espanha e na Rússia e um projecto italiano, mas esclarece que a grande referência a recebeu de «preciosos monumentos da antiguidade escapados á fouce do tempo, e golpes do despotismo». No Código Ferreira Borges, a matéria respeitante aos seguros consta da Parte II (Comércio marítimo), mas incluindo muitas regras sobre regime geral e regimes especiais de seguros não marítimos, como o seguro contra fogo. Na referida Parte II, os seguros vêm regulados em dois títulos: no Título XIII (artigos 1 621.º a 1 671.º) encontra-se a disciplina dos contratos de risco, os designados empréstimos a risco em que o dador de risco paga um prémio ao tomador do risco; e no Título XIV (artigos 1 672.º a 1 812.º), regulamentam-se os contratos de seguro de risco. Neste extenso articulado, de quase duzentos artigos, nota-se uma nítida aproximação com as soluções indicadas por Pedro de Santarém, ainda que com uma acentuada influência francesa, seguindo, porém, um estilo dispositivo.

Por sua vez, no Código Comercial de 1888, distinguindo-se os seguros marítimos dos restantes, de forma enxuta e em pouco mais de oitenta artigos, prescrevem-se as mesmas soluções que constavam da legislação precedente. Assim, o disposto nos artigos 1 677.º e 1 678.º do Título XIV do Código Comercial de 1833 corresponde à solução e até à terminologia constante do artigo

429.º do Código Comercial de 1888 – nomeadamente a expressão «seguro nulo», cujo sentido tem suscitado bastantes dúvidas, já constava da legislação de 1833 –; a mesma identificação de termos e soluções encontra-se por exemplo nos artigos 1 682.º, 1 683.º e 1 684.º (Título XIV) com o artigo 426.º e no artigo 1 686.º (Título XIV) com o artigo 442.º dos dois códigos comerciais portugueses.

Sem atender a algumas intervenções legislativas na segunda metade do século XX, frequentemente relacionadas com a fiscalização da actividade seguradora, o regime do contrato de seguro resulta basicamente das soluções delineadas em 1833 que, por sua vez, eram tributárias da análise deste instituto feita por Pedro de Santarém no século XV.

No fundo, a tradição legislativa portuguesa decorre da natural aversão ao risco com que a humanidade sempre se debateu, tendo procurado múltiplas vias de o minimizar. Ainda antes da implementação na técnica seguradora da base matemática da teoria das probabilidades, os mecanismos de seguro foram-se diversificando na tentativa de reduzir o risco de múltiplos efeitos negativos, primeiro no património e depois nas pessoas, tanto em resultado de forças da natureza como de actos humanos lesivos.

II.

O século XX trouxe um incremento muito relevante na actividade seguradora, mormente no que respeita à proliferação do recurso ao contrato de seguro e, em especial, pela diversificação de seguros, com particular significado no âmbito do seguro de pessoas a partir da segunda metade desse século. Mas mesmo no tradicional seguro de danos, o incremento de previsões específicas aumentou substancialmente no decurso do século XX, em grande medida fruto do desenvolvimento tecnológico e do conseqüente risco. De entre novidades no plano dos seguros cabe destacar o surgimento do seguro de responsabilidade civil – que era quase irrisório no século XIX –, particularmente na modalidade de seguro obrigatório, em que o automóvel foi o seu motivo determinante.

Não só em razão do incremento da actividade seguradora, mas igualmente pela necessidade sentida de regulação do mercado segurador, mormente para melhor tutela do segurado, o último quartel do século XX foi especialmente prolixo na regulação do seguro; para esta proliferação legislativa tiveram um papel determinante as directivas europeias.

III.

No século XXI, sem atender a múltiplos diplomas relevantes, podem mencionar-se dois regimes estruturantes. O Regime Jurídico do Contrato de Seguro, também designado por Lei do Contrato de Seguro (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril) e o Regime Jurídico de Acesso e Exercício da Actividade Seguradora e Resseguradora, também conhecido, abreviadamente, pelo Regime da Actividade Seguradora (aprovado pela Lei n.º 147/2015, de 9 de Setembro).

No fundo, dividindo os seguros em duas áreas: contratual e institucional, estes são os diplomas fundamentais, cabendo fazer uma breve explicação histórica de ambos.

IV.

A regulamentação do contrato de seguro constante do Código Comercial de 1888 – seguindo as soluções do precedente Código Comercial de 1833 –, e parcialmente em vigor quanto ao seguro marítimo (artigos 595.º a 615.º), funda-se na perspectiva liberal baseada na igualdade formal das partes, às quais era reconhecida ampla autonomia dispositiva, pelo que a actuação do legislador, para além de parca, deveria ser predominantemente supletiva e neutra relativamente às partes juridicamente iguais. Nessa perspectiva liberal é relevante referir que no ano em que entrou em vigor do Código Ferreira Borges (1833) extinguiu-se a Casa de Seguros, que se pode considerar como o embrião do regulador deste sector.

A regulação do contrato de seguro de 1888 (Código Comercial), sem se afastar da tradição nacional e mantendo em grande parte as soluções do Código Comercial de 1833, teve por influência predominante a lei belga de 1874 e o Código Comercial italiano de 1882.

O ideário liberal foi atenuado na maioria das intervenções legislativas noutros ordenamentos jurídicos no final do século XIX e começo do século XX, tendo em conta as limitações estabelecidas quanto às empresas de seguro: v. g., Suíça (1885), Luxemburgo (1891), Alemanha (1901), Itália (1901), Suécia (1903), Brasil (1903), Dinamarca (1904), França (1905, embora exigisse um mero registo), Portugal (1907) e Espanha (1908). E mesmo em relação ao contrato de seguro, em alguns Estados houve alterações legislativas no sentido da limitação da autonomia privada, onde relevam concepções sociais, traduzidas na regulação legal do contrato de seguro mais detalhada e imperativa, por forma a defender o co-contratante da empresa de seguros, aceite como a parte (pelo menos tecnicamente) mais débil da relação contratual: Suíça (1908), Alemanha (1908), Grécia (1910), Áustria (1917), Suécia (1927), França (1930), Dinamarca (1930) e Itália (1942).

Refira-se ainda que, numa análise de direito comparado, as intervenções legislativas caracterizaram-se pela adequação da regulação estadual às novas realidades do contrato de seguro, como a afirmação dos seguros de responsabilidade civil, com destaque para o seguro automóvel, o incremento dos seguros obrigatórios – onde releva um novo valor da regulação dos seguros: o da protecção do terceiro lesado – e bem assim dos seguros de vida.

A reforma do regime dos seguros desde há muito que vinha sendo reclamada por diversas entidades e prometida por sucessivos governos. De facto, no artigo 7.º do Decreto n.º 17 555, de 5 de Novembro de 1929, foi incumbida a então criada Inspeção de Seguros de elaborar um código de seguros, onde se reunissem todas as disposições referentes à constituição e funcionamento das sociedades seguradoras e ao contrato de seguro. A solução foi reafirmada no Parecer n.º 13/X (1970), da Câmara Corporativa, relativo à proposta de Lei n.º 10/X (1970), sobre a actividade seguradora, fazendo expressa menção à necessidade de preparação de um código de seguros. Em 1992, no Livro Branco sobre o Sistema Financeiro – Seguros e Pensões, equacionava-se igualmente a hipótese de ser elaborado um código dos seguros. Por seu turno, mais recentemente, no Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho, fazia-se alusão a «uma lei sobre as bases gerais do contrato de seguro, que se encontra em preparação».

Com a sobredita Lei do Contrato de Seguro, que entrou em vigor a 1 de Janeiro de 2009, o regime português, na senda do que decorria do Código Civil (p. ex., artigos 443.º e seguintes, contrato a favor de terceiro, e regras gerais sobre boa fé) e da Lei das Cláusulas Contratuais Gerais (Decreto-Lei n.º 446/85, de 25 de Outubro), acompanhou o parâmetro europeu, na referida perspectiva social, sendo relevante notar que as soluções ora vigentes vieram, em grande medida, a constar do *Restatement of European Insurance Contract Law*.

V.

No outro pólo, o institucional, a regulamentação dos seguros, como mencionado, remonta a D. Fernando ou, numa perspectiva mais restrita, ao século XVI, com a instituição do Escrivão de Seguros (1529) e da Casa de Seguros (1573), mas importa atender à evolução mais recente.

Ainda que a Casa de Seguros se possa considerar a base da regulação de seguros em Portugal, a institucionalização da supervisão de seguros surge com o Decreto de 21 de Outubro de 1907. Determinava-se que as seguradoras seriam necessariamente sociedades anónimas, prevendo-se mecanismos de funcionamento e fiscalização, nomeadamente impondo um fundo de reservas, reservas matemáticas e reservas de garantia, e uma fiscalização a cargo do Conselho de Seguros. A supervisão estadual foi depois confiada à Inspecção de Seguros (Decreto n.º 17 555, de 5 de Novembro de 1929), cabendo a supervisão corporativa ao Grémio dos Seguradores (Decreto-Lei n.º 24 041, de 20 de Junho de 1934). Posteriormente, a supervisão dos seguros e do sector bancário foi agregada na Inspecção-Geral de Crédito e Seguros (Decreto-Lei n.º 37 470, de 6 de Julho de 1949) – como embrião da *bancassurance* –, mas, aquando das nacionalizações destes sectores económicos, cindiu-se renascendo a Inspecção de Seguros (Decreto-Lei n.º 301/75, de 20 de Junho). Concomitantemente, parte das funções do Grémio dos Seguradores transitaram para o, então criado, Instituto Nacional de Seguros (Decreto-Lei n.º 11-B/76, de 13 de Janeiro). Mantinha-se, assim, a dualidade inspectiva: Inspecção de Seguros (depois denominada Inspecção-Geral de Seguros, Decreto-Lei n.º 513-B1/79, de 27 de Dezembro) e Instituto Nacional de Seguros.

A solução altera-se com a extinção destas duas entidades e a criação do Instituto de Seguros de Portugal (Decreto-Lei n.º 302/82, de 30 de Julho). A supervisão a cargo do ISP, ainda que com várias alterações legislativas, manteve-se durante três décadas, até à constituição da nova entidade supervisora, a Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (Decreto-Lei n.º 1/2015, de 6 de Janeiro).

O direito institucional dos seguros, depois do Decreto de 21 de Outubro de 1907, sem prejuízo de múltiplas intervenções legislativas complementares, encontrou a sua regulamentação – por vezes, só parcelar –, sucessivamente, na Lei n.º 2/71, de 12 de Abril, no Decreto-Lei n.º 188/84, de 5 de Junho, no Decreto-Lei n.º 102/94, de 20 de Abril, no Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de Abril (republicado duas vezes), e, finalmente, no actual e já referenciado Regime da Actividade Seguradora, de 2015 (Lei n.º 147/2015).

VI.

Na confluência dos regimes contratual e institucional dos seguros cabe atender à obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil automóvel e à tutela de efectividade deste seguro por via do Fundo de Garantia Automóvel (FGA).

Com particular projecção prática (e teórica) entre os seguros de danos cabe destacar o seguro de responsabilidade civil automóvel. Pode afirmar-se que é o seguro mais popular.

Relativamente à circulação automóvel, além dos dois Regulamentos de Circulação de Automóveis (3 de Outubro de 1901 e 27 de Maio de 1911), registam-se cinco Códigos da Estrada (6 de Fevereiro de 1928, 14 de Abril de 1928, 31 de Maio de 1930, 20 de Maio de 1954 e 3 de Maio de 1994). O 5.º Código da Estrada, com mais de duas décadas de vigência e quase vinte alterações,

a última em Fevereiro de 2020, prescreve a obrigatoriedade do seguro, remetendo o regime de responsabilidade para as regras comuns.

Apesar de reclamado desde o tempo de vigência do 3.º Código da Estada (anos 30 do século passado) e previsto em diploma de 1975 que não chegou a entrar em vigor, o regime do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel só surgiu com o Decreto-Lei n.º 408/79, de 25 de Setembro (complementado pelo Decreto-Regulamentar n.º 58/79 da mesma data), encontrando-se regulado, depois, com detalhe, no Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, e consta hoje do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto. O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, com início de vigência a 1 de Janeiro de 1980, teve nos quarenta anos de aplicação um papel dinamizador do seguro de responsabilidade civil e, especialmente, do desenvolvimento científico de diversas questões centrais da responsabilidade civil, tanto nos tribunais como na doutrina, como o dano morte, a fixação de danos não patrimoniais, o nexo de causalidade ou as causas de exclusão e limitação da responsabilidade. Sendo problemas gerais de responsabilidade civil aquiliana têm sido recorrentemente discutidos a propósito de acidentes rodoviários, em que a existência de seguro ou de cobertura subsidiária do FGA propiciou um amplo debate.

A responsabilidade civil automóvel é um dos exemplos paradigmáticos da interacção entre o direito contratual e o direito institucional dos seguros, porquanto no mesmo diploma disciplina-se o seguro obrigatório e a sua relação com o Fundo de Garantia Automóvel.

O FGA, instituído pelo Decreto-Regulamentar n.º 58/79, iniciou a sua actividade em 1980 e, nos seus quarenta anos, tem tido um papel relevante de garantia subsidiária do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, essencialmente para os acidentes em que não foi possível determinar a identidade do responsável ou em que o veículo causador do sinistro não dispunha de seguro válido. Nesta sua função de garante complementar do seguro obrigatório automóvel, o FGA conferiu confiança no sistema com a consequente dinamização do seguro automóvel, que é hoje o seguro mais conhecido na população, atenta a generalização do uso do automóvel. Além da perspectiva económico-social, em que o FGA contribuiu significativamente para a confiança no sistema e o consequente desenvolvimento do seguro automóvel, importa destacar a multiplicidade de vezes em que o Fundo foi chamado a indemnizar lesados que, de outro modo, não veriam os seus prejuízos ressarcidos, sendo que, muito frequentemente, estavam em causa danos corporais.

Ao FGA colocam-se múltiplos problemas no futuro próximo e no futuro longínquo. Há questões relevantes a repensar a longo prazo, como o dos veículos autónomos que podem determinar uma reconfiguração da responsabilidade civil e, conseqüentemente, do seguro automóvel. Mas relevam substancialmente as questões jurídicas que se colocam, do ponto de vista temporal, no futuro imediato.

Sem carácter exaustivo, cabe atender às conseqüências que decorrerão da pandemia, com situações especiais de não pagamento do prémio de seguro automóvel, que, temporariamente, permitem a subsistência dos contratos de seguros sem pagamento antecipado do prémio. De igual modo, importa implementar políticas, para o que todas as entidades deverão contribuir, que visem alcançar um número diminuto de veículos em circulação sem seguro válido. É ainda reflectir sobre alguns aspectos do regime jurídico do FGA, tendo presente as dúvidas jurídicas que se têm discutido nos tribunais. A título exemplificativo, perguntaria se a solução complexa de anulabilidade do contrato de seguro, que determina alguma incerteza, atento o disposto

nos artigos 22.º e 54.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, não deve ser reponderada à luz do artigo 147.º da Lei do Contrato de Seguro; ou se, na eventualidade de um veículo ser dolosamente usado como arma de crime, pode, ainda assim, a indemnização ser paga pelo seguro e, subsidiariamente, pelo FGA.

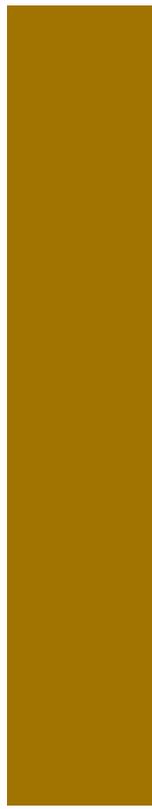
Repensando as instituições são as mesmas vivificadas e, no caso do FGA, a sua relevante missão melhor se executa tendo presente os problemas que se colocam no futuro próximo.

Bibliografia

Diogo Leite de Campos, *Seguro de Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação. Da Natureza Jurídica*, Coimbra, 1971; Maria Manuela Chichorro, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra, 2010; Ruy de Carvalho, *O Seguro em Portugal, Factos e Histórias 1974-2007*, Lisboa, 2016; António Menezes Cordeiro, *Direito dos Seguros*, 2.ª edição, Coimbra, 2017; Maria Clara Lopes, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Lisboa, 1987; Pedro Martínez, *Teoria e Prática dos Seguros*, 2.ª edição, Lisboa, s.d. (1961); Arnaldo Costa Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel. Síntese das Alterações de 2007 - DL 291/2007, 21 Ago.*, Coimbra, 2008; Luís Poças, *Seguro Automóvel. Oportunidade de Meios de Defesa aos Lesados*, Coimbra, 2018.



Apresentação do Fundo de Garantia Automóvel





O Fundo de Garantia Automóvel (FGA) é um Fundo público dotado de personalidade judiciária e de autonomia administrativa e financeira cuja missão é garantir a proteção das vítimas de acidentes rodoviários, na medida dos seus direitos, assegurando o rigor na instrução dos processos, a celeridade e fundamentação das suas decisões, com vista à sua justa compensação.

O FGA foi criado pelo Decreto-Lei n.º 408/79, nos termos do Decreto Regulamentar n.º 58/79, ambos de 25 de setembro e, atualmente, o seu âmbito de intervenção e atribuições legais encontram-se previstos no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto.

A gestão do FGA é assegurada pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF).

Atribuições legais

No cumprimento das atribuições legais que lhe estão confiadas, o FGA responde pela reparação dos danos de acidentes que sejam causados por veículo:

- sujeito ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, com estacionamento habitual em Portugal ou matriculado num País que não tenha Serviço Nacional de Seguros (Carta Verde), ou cujo Serviço não tenha aderido ao Acordo entre Serviços Nacionais de Seguros;
- sujeito ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel sem chapa de matrícula, ou que possua uma chapa de matrícula falsa;
- não sujeito ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel em razão do veículo em si mesmo, ainda que com estacionamento habitual no estrangeiro;
- sujeito ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, que tenha sido importado de um Estado-Membro, por um período de 30 (trinta) dias a contar da data da aceitação da entrega pelo adquirente, mesmo que o veículo não tenha sido formalmente registado em Portugal.

O FGA satisfaz, até ao limite do capital mínimo do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, por acidente, as indemnizações que se mostrem devidas por:

- danos corporais quando o responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido e eficaz, ou for declarada a insolvência da empresa de seguros do veículo causador.
- danos materiais, quando o responsável, sendo conhecido, não beneficie de seguro válido e eficaz.
- danos materiais quando, sendo o responsável desconhecido, deva o FGA satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos ou o veículo causador, não beneficiando de

seguro válido e eficaz, tenha sido abandonado no local do acidente e a autoridade policial confirme a sua presença no respetivo auto de notícia ou a prova produzida permita proceder, acima de qualquer dúvida razoável, à sua identificação.

Ao FGA cabe também reembolsar o Gabinete Português de Carta Verde em consequência de acidentes regularizados no âmbito do Regulamento Geral do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros, que tenham sido causados por veículos sem seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, com estacionamento habitual em Portugal.

A nível europeu, o FGA exerce ainda as funções de Organismo de Indemnização e de Centro de Informação nos termos da Diretiva 2009/103/CE, de 16 de setembro do Parlamento Europeu e do Conselho.

Neste domínio, o FGA satisfaz indemnizações às pessoas lesadas residentes em Portugal que tenham sido vítimas noutra Estado-Membro, ou num país aderente ao Sistema Carta Verde, de acidente rodoviário causado por veículo habitualmente estacionado e segurado noutra Estado-Membro, que não o da sua residência, quando:

- a seguradora não tiver designado um representante para sinistros em Portugal;
- no prazo de três meses, a contar da data em que apresentou o pedido de indemnização à seguradora do veículo do responsável ou ao respetivo representante para sinistros, nenhum deles tiver apresentado uma resposta fundamentada;
- não tiver sido instaurada ação judicial diretamente contra a seguradora do veículo do responsável.

Os lesados que tenham sido vítimas de acidente noutra Estado-Membro, podem ainda dirigir um pedido de indemnização nas seguintes situações:

- se não for possível identificar o veículo cuja utilização causou o sinistro;
- se no prazo de dois meses após o sinistro, não for possível identificar a seguradora do veículo do responsável, ainda que este esteja matriculado num país terceiro à União Europeia, aderente ao Sistema Carta Verde.

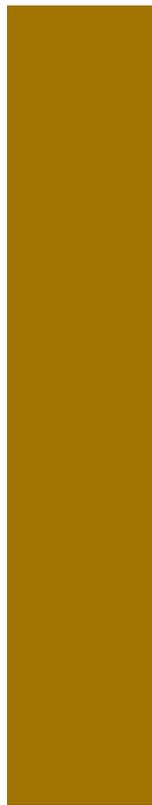
No exercício das funções de Centro de Informação, o FGA responde aos pedidos de Informação dos Utentes e dos Centros de Informação congéneres, no que respeita à identificação de empresas de seguros e dos seus representantes para sinistros e, quando justificadamente, dos proprietários dos veículos.

Certificação de qualidade

O Sistema de Gestão de Qualidade do FGA está certificado desde 2004 pela APCER – Associação Portuguesa para a Certificação e pelo IQNET – *The International Certification Network*.



**Comissão de Honra
dos 40 anos do Fundo
de Garantia Automóvel**





Com o objetivo de acompanhar as iniciativas realizadas no quadro da celebração das quatro décadas de existência do Fundo de Garantia Automóvel (FGA), foi constituída uma Comissão de Honra, composta por um conjunto de personalidades representativas dos setores de atividade que se relacionam com o FGA, refletindo o carácter transversal que a missão do Fundo assume relativamente a toda a sociedade.

Integram a Comissão de Honra dos 40 anos do FGA as seguintes personalidades:

RUI LEÃO MARTINHO

Bastonário da Ordem dos Economistas, que preside;

CARLOS MARQUES

Diretor do Fundo de Garantia Automóvel (FGA) no período de 1994 a 2019;

ISABEL CARROLA

Diretora do Fundo de Garantia Automóvel (FGA);

JOSÉ GALAMBA DE OLIVEIRA

Presidente da Associação Portuguesa de Seguradores (APS);

LUÍS ALBERTO ALVES MEIRA

Presidente do Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM);

MANUEL AUGUSTO MAGINA DA SILVA

Diretor Nacional da Polícia de Segurança Pública (PSP);

RUI MANUEL CARLOS CLERO

Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana (GNR);

RUI RIBEIRO

Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

Rui Leão Martinho

Bastonário da Ordem dos Economistas

Este ano completam-se 40 anos da criação e regulamentação do Fundo de Garantia Automóvel (FGA).

Na verdade, foi através do Decreto-Lei n.º 408/79, seguido pelo Decreto Regulamentar n.º 58/79, ambos de 25 de setembro, que este fundo público autónomo foi instituído e, cujo objectivo é responder perante os danos causados aos lesados em acidentes de viação, quando o veículo causador do sinistro não tiver seguro obrigatório ou quando o responsável do acidente for desconhecido.

Trata-se, pois, de um fundo que ajuda pessoas que não tenham um seguro de responsabilidade civil em caso de acidente automóvel. No entanto, o seguro automóvel é um dos dois seguros obrigatórios em Portugal. À partida, todos aqueles que possuem um veículo automóvel deveriam possuir o seguro do mesmo. Porém, a falta de civismo, a ignorância ou outros factores diversos poderão estar na origem de alguns (muitos) condutores não estarem na posse do respectivo seguro automóvel e, que ao terem um acidente, poderão provocar danos e criar a obrigação de assegurar o pagamento de valores indemnizatórios a terceiros.

O FGA é financiado pela generalidade de cidadãos que têm o seguro de responsabilidade civil, sendo que uma parte do prémio do seguro pago é para custear a existência e aplicação deste fundo cujo objectivo é regular a atribuição das indemnizações que são devidas em consequência dos acidentes de viação.

A vítima do acidente de viação ou o seu representante legal e devidamente mandatado poderão acionar o FGA, respondendo o condutor responsável pelo acidente e que, à data, não tenha seguro pelos danos corporais e materiais que tenha provocado.

Os danos corporais são devidos sempre que o responsável do acidente seja desconhecido ou não possua seguro ou quando a companhia seguradora do responsável pelo acidente se encontre em processo de insolvência ou ainda se se verificou atropelamento e fuga do condutor responsável do mesmo.

Os danos materiais são cobertos mesmo que a viatura tenha sido abandonada no próprio local da ocorrência, não tendo seguro e com o auto policial elaborado pelas autoridades a confirmar a presença do veículo no local do acidente.

O FGA exige sempre, aos condutores que tenham infringido a lei e tenham sido causadores de acidentes de viação, o reembolso total dos montantes de indemnização que tenham sido pagos, acrescidos dos juros de mora.

Desde o início da sua actividade, o FGA já assistiu mais de 13 mil pessoas e foi efectivamente decisivo na resolução de muitos acidentes provocados por condutores irresponsáveis sem seguro e que provocaram avultados danos materiais e graves danos corporais a vítimas desses acidentes.

O FGA tem sido, desde a sua criação, tal como acontece também com o Fundo de Acidentes de Trabalho (FAT), autónomo na sua gestão e direcção, sob a coordenação e supervisão da Autoridade de Seguros e Fundos de Pensões (ASF).

Foi uma ideia muito oportuna esta da ASF ter decidido organizar a comemoração do 40.º aniversário da criação do FGA.

Embora com os condicionamentos derivados das limitações da pandemia que devasta presentemente o mundo, foi possível à administração da ASF organizar uma série de iniciativas públicas para divulgar o papel que este Fundo tem desempenhado e aproveitar a ocasião para divulgar ainda mais as funções do FGA e os serviços que já prestou aos portugueses.

Tive oportunidade de presidir, entre 1999 e 2006, aos destinos do Instituto de Seguros de Portugal (actual ASF) e, em consequência também do FGA, o que me deu uma visão aprofundada destas Entidades.

Este ano, e por convite da Presidente do Conselho de Administração, tive o gosto de ser Presidente da Comissão de Honra destas comemorações e tenho podido dar uma renovada atenção ao trabalho desenvolvido ao longo dos anos, tendo comprovado a eficácia dos seus procedimentos na resolução de tantos acidentes provocados por condutores de veículos sem seguro.

Esperemos que a responsabilidade dos condutores vá melhorando, compreendendo a gravidade de não possuírem seguro automóvel e que os casos de recurso ao FGA vão diminuindo, porque vai sendo tomada consciência dessa obrigação legal que todos temos ao conduzir um veículo com o respectivo seguro.

O FGA foi sempre e, decerto irá continuar a ser, gerido de forma profissional e irá continuar a cumprir as suas atribuições e a resolver situações que, de outra forma, ficariam sem solução e arrastariam consequências que são resolvidas ou minimizadas pela sua actividade e eficiência na resolução daquelas.

Carlos Marques

Diretor do Fundo de Garantia Automóvel
no período de 1994 a 2019

Pena é que a natureza se tenha revoltado contra o ser humano, enviando-lhe um vírus letal que vai devastando vidas, perigando a saúde das pessoas, subtraindo postos de trabalho, minando as famílias e a economia, pondo tudo e todos num verdadeiro estado de risco permanente.

Porém, esta pandemia que vai dominando a vida de governantes e governados não pode, com o máximo respeito pelo que representa, suspender as nossas vidas na sua essência de serem vividas, na condição de se cumprir individual e coletivamente um conjunto de regras básicas e fundamentais, que visam proteger um bem superior a cada um de nós, chamado saúde pública.

É essencialmente uma questão comportamental.

Como é comportamental a causa original das diversas causas dos acidentes rodoviários.

Acidentes que como a COVID ceifam vidas, destroem famílias, arruinam sonhos e acarretam elevadíssimos custos sociais.

Disse-o algumas vezes, a sinistralidade automóvel deve ser combatida em três patamares:

- na prevenção
- na fiscalização
- no sancionamento

Prevenir impõe educar nas famílias, no sistema escolar, nas escolas de condução e finalmente, na verificação do perfil e da habilitação para conduzir. Prevenir exige ainda disponibilizar aos condutores vias de circulação seguras, bem conservadas e não menos importante, devidamente sinalizadas.

Fiscalizar significa dispor de recursos humanos e meios tecnológicos apropriados a uma vigilância adequada no tempo e na localização, contudo uma vigilância visível, avisadora, verdadeiramente preventiva.

Sancionar justamente determina celeridade e proporcionalidade.

Em todos estes aspetos muito se tem feito, muito há ainda por se fazer.

No domínio das consequências da sinistralidade rodoviária é nuclear a proteção das vítimas à qual, verdade seja dita e justiça feita, tem sido dada a maior atenção nas últimas décadas.

Sinais dessa proteção foram a legislação europeia e nacional relativa ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e a criação do Fundo de Garantia Automóvel, reduto ressarcitório dos lesados quando inexistente seguro para o veículo do responsável ou, em determinadas circunstâncias, se for desconhecido o causador.

Seria injusto não deixar uma palavra de apreço ao desempenho dedicado e competente de todos aqueles com quem tive o privilégio de trabalhar ao longo de mais de trinta anos, que em tudo contribuíram para hoje ser reconhecido ao FGA um merecido estatuto de serviço público de qualidade.

Não obstante a garantia indemnizatória das vítimas, importa combater a condução automóvel sem seguro, por ser um incumprimento da lei.

O incumprimento das obrigações legais, outra questão comportamental, requer respostas atempadas e acertadas. O nosso regime legal atual parece satisfazer as necessidades tanto preventivas como sancionatórias nesta matéria, designadamente com as coimas aplicáveis e possibilidade da apreensão dos veículos sem seguro.

Outro importante fator que tem sustentadamente contribuído para a redução do parque automóvel sem seguro são as campanhas lançadas pela ASF, sensibilizando as cidadãs, os cidadãos e a sociedade em geral, da gravidade de se conduzir sem o seguro de responsabilidade civil automóvel.

Não menos relevante no combate à condução sem seguro automóvel é o trabalho desenvolvido pelo FGA, na liquidação e cobrança dos reembolsos devidos pelos responsáveis. Como é de lei, o FGA tem o direito a exigir dos responsáveis sem seguro o retorno dos montantes despendidos, acrescidos juros. Persistindo na localização dos devedores e de bens penhoráveis, o FGA tem consolidado uma política preventiva muito séria, tanto individual como coletiva.

Pode incrementar-se a fiscalização do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, potenciando as funcionalidades hoje oferecidas pelas tecnologias de informação, sem perigar a reserva imposta pela proteção de dados pessoais.

Numa perspetiva de densificação da fiscalização nos grandes centros urbanos, seria impróprio atribuir função fiscalizadora do seguro automóvel aos agentes de controlo de estacionamento pago?

Acredito que a Supervisão de Seguros, o Mercado Segurador e todas as Autoridades e Entidades envolvidas na circulação rodoviária e nos acidentes de viação, estarão sempre atentas e bem apetrechadas para identificar as soluções mais apropriadas.

Isabel Carrola

Diretora do Fundo de Garantia Automóvel

A Sinistralidade Rodoviária é uma tragédia com consequências económicas muito relevantes e um impacto avassalador na vida das vítimas.

O conhecimento dos elevados números da sinistralidade em Portugal alerta-nos, diariamente, para a dimensão deste fenómeno, mas é o confronto com as situações de vida real (pais e mães que perderam os seus filhos, filhos que ficaram órfãos, sinistrados que viram a sua vida alterada de uma forma irreversível) que, verdadeiramente, nos consciencializa para o drama desta realidade.

O esforço empenhado e concertado de todas as Entidades e Organizações que têm, como objetivo comum, o combate contra este flagelo é essencial para o sucesso deste propósito.

Ao contrário de outras tragédias, um acidente rodoviário pode e deve ser evitado com a certeza de que este combate só será bem-sucedido se os vários intervenientes do sistema e toda a comunidade, em geral, assumirem a sua responsabilidade e o seu compromisso no cumprimento deste objetivo coletivo.

Nesta matéria, a prevenção e a fiscalização são essenciais.

Ao nível da prevenção é necessário consolidar uma estratégia articulada que vise a introdução de conteúdos programáticos sobre esta temática nos níveis básicos de formação.

De igual modo, é necessário garantir a exigência na aprendizagem da condução, o contacto dos jovens com os resultados dos comportamentos estradais imprudentes e o desenvolvimento de eficazes campanhas de sensibilização.

Ciente da sua responsabilidade, o Fundo de Garantia Automóvel tem, ao longo dos seus 40 anos de existência, cumprido as suas atribuições legais com rigor e isenção.

A nossa missão é garantir a proteção das vítimas de acidentes rodoviários, na medida dos seus direitos, assegurando o rigor na instrução dos processos, a celeridade e a fundamentação das decisões, com vista à sua justa compensação.

Tendo em consideração as suas atribuições, o FGA tem, naturalmente, uma especial importância socioeconómica, hoje sobejamente reconhecida, nomeadamente:

- na proteção das vítimas de acidentes de viação que, de outro modo, muito dificilmente seriam apoiadas e compensadas;
- no combate à condução sem seguro automóvel, promovendo campanhas com o objetivo de sensibilizar a comunidade em geral para os riscos e para as consequências da condução sem seguro;
- na execução de uma política rigorosa de gestão dos processos de reembolsos, outra medida adequada a reduzir a circulação automóvel sem seguro.

Conscientes do nosso papel, temos vindo a desenvolver e a implementar um processo de transformação gradual com vista a uma maior otimização dos recursos, aumentando, dessa forma, a eficácia e a qualidade dos nossos serviços.

Nesse sentido, temos promovido, de forma permanente, comportamentos responsáveis, essenciais para a diminuição da sinistralidade rodoviária e temos fomentando a partilha de experiências com as mais relevantes partes interessadas.

Com esse mesmo propósito e tendo em consideração que o FGA dispõe de um vastíssimo conjunto de dados relativos à atividade desenvolvida ao longo dos seus 40 anos, considerou-se oportuno promover, por ocasião da celebração desta efeméride, um estudo coordenado e realizado por uma reputada Equipa da Nova *Information Management School* e da AIDA Portugal que constituirá um documento de grande interesse prático.

O Fundo de Garantia Automóvel continuará, num esforço de melhoria contínua, a servir a Comunidade, protegendo as vítimas de acidentes rodoviários, preparando a resposta a desafios futuros que já se perspetivam e acreditando que todos podemos contribuir para que a sinistralidade rodoviária não seja uma fatalidade.

José Galamba de Oliveira

Presidente da Associação Portuguesa
de Seguradores

A sinistralidade rodoviária constitui um motivo de preocupação para a sociedade em geral e também para o setor segurador.

O número de pessoas que perdem a vida ou ficam gravemente feridas em consequência de acidentes rodoviários na União Europeia atinge, diariamente, os milhares. Apesar de entre 2010 e 2019 o número de mortes nas estradas da Europa ter diminuído cerca de 23%, o objetivo traçado pela União Europeia de redução deste número para metade entre 2010 e o final de 2020 parece longe de poder ser alcançado.

Sendo enormes os progressos em termos de sinistralidade rodoviária feitos por Portugal, já que é um dos países da União Europeia onde, desde 2010, se tem vindo a verificar uma maior redução do número de vítimas de acidente de viação, a verdade é que o número de vítimas mortais está ainda acima da média da União Europeia, além de que a tendência de redução da sinistralidade não teve seguimento a partir de meados da década, quando a atividade económica nacional começou a recuperar.

Conforme referido pelo Presidente da República «A sinistralidade rodoviária tem uma trágica e imensa dimensão para todos os que, diretamente, vivem com as memórias dolorosas, na maior parte das vezes permanentes, causadas pela privação traumática de alguém próximo. É um problema grave à escala mundial, mas também à escala nacional».

Os custos humanos, sociais e económicos da sinistralidade rodoviária são demasiado importantes, devendo ser tomadas medidas, a vários níveis, para melhorar a segurança rodoviária e salvar vidas.

Apesar de nos últimos anos se ter verificado uma melhoria ao nível da segurança dos veículos e das estradas, fatores que contribuíram para uma redução da sinistralidade e sua gravidade, torna-se imperativo desenvolver iniciativas dirigidas a uma mudança de comportamentos dos condutores, uma vez que cerca de 95% dos acidentes rodoviários envolvem erro humano.

Sendo a sinistralidade particularmente grave nas cidades, nunca será de mais promover campanhas de sensibilização dos condutores, não só ao nível dos *media*, mas também na formação de novos condutores, para a necessidade de uma condução adequada nas áreas urbanas, nomeadamente no que respeita à velocidade de circulação tendo em vista a proteção dos utentes mais vulneráveis (peões e ciclistas).

Ciente da sua importância, o setor segurador tem vindo a levar a cabo – ou a associar-se a – campanhas com o objetivo de contribuir para essa sensibilização, além de participar em iniciativas articuladas com a ANSR e as autoridades policiais com este mesmo objetivo genérico de prevenção da sinistralidade rodoviária.

Uma preocupação paralela prende-se com a circulação sem seguro válido de responsabilidade civil automóvel.

Neste aspeto, é importante levar a cabo iniciativas para que as pessoas ganhem uma consciência acrescida quanto à necessidade e aos benefícios de efetuarem o seguro. Importa alertar os proprietários e condutores para o facto de se tratar de uma obrigação que decorre da lei e para as consequências legais do incumprimento dessa obrigação.

Importa também lembrá-los de que, em caso de acidente, a não existência de seguro pode acarretar para o causador responsabilidades gravíssimas que podem afetar o seu património de uma maneira decisiva, já que estará obrigado a indemnizar as vítimas dos danos que lhes tenha causado. E importa sensibilizá-los para as virtualidades da responsabilidade social inerente ao seguro de responsabilidade civil automóvel, que protege virtualmente toda a sociedade.

A existência de seguro garante, por um lado, o devido ressarcimento ao terceiro lesado e, por outro, a proteção dos próprios interesses do causador, uma vez que o seu património ficará assim salvaguardado em caso de acidente.

Resta, por fim, uma referência à proteção dos próprios condutores, as vítimas mais frequentes dos acidentes rodoviários, mas muitas vezes excluídos da proteção do seguro obrigatório de responsabilidade civil do automóvel, porque o acidente ocorreu sem que houvesse qualquer outro veículo envolvido ou porque foram eles próprios os responsáveis pela sua ocorrência. Também para estes importaria garantir uma adequada proteção seguradora, desejavelmente através de um seguro também obrigatório, de alcance comparável ao de responsabilidade civil.

Manuel Augusto Magina da Silva

Superintendente-Chefe

Diretor Nacional da Polícia de Segurança Pública

A circulação rodoviária assume um papel preponderante no desenvolvimento económico e social das sociedades atuais, no entanto, esta realidade também representa um grave problema de segurança dos cidadãos, atendendo às consequências da sinistralidade rodoviária, sendo considerado como um dos grandes problemas de saúde mundial, representando uma das principais causas de morte dos jovens e um impacto económico e social elevado.

Nesta perspetiva, o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel assume um papel relevante na segurança rodoviária, na medida em que protege os interesses dos lesados dos acidentes rodoviários, na garantia de serem indemnizados, independentemente do responsável pelo acidente ter ou não condições financeiras para cobrir os danos emergentes e os lucros cessantes resultante do acidente rodoviário.

Conforme já reconhecido no preâmbulo do anterior regime jurídico do seguro de responsabilidade civil automóvel *«a institucionalização do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel revelou-se uma medida de alcance social, inquestionável, que, com o decurso do tempo, apenas impõe reforçar e aperfeiçoar, procurando dar uma resposta cabal aos legítimos interesses, dos lesados por acidentes de viação»*.

Conscientes que o caminho a percorrer para se evitarem sinistros é a modificação do comportamento para a promoção do trânsito seguro, a PSP assume como um dos eixos prioritários da sua atuação a prevenção e segurança rodoviária através da realização de ações de sensibilização e fiscalização, de forma permanente e intensiva, sobre condutas que têm elevada prevalência e maior impacto na sinistralidade rodoviária, alicerçada na gestão do risco decorrente da sinistralidade rodoviária, através da identificação e antecipação das consequências de determinada conduta e da probabilidade da sua ocorrência.

Creemos que a intervenção policial direta no exercício de fiscalização é um dos elementos fundamentais de regulação de comportamentos, bem como se constitui como elemento preventivo da sinistralidade rodoviária.

Por outro lado, entendendo a segurança rodoviária como um conjunto de normas, técnicas e procedimentos que visam a proteção de pessoas e bens em circulação, tendo como objetivo a redução da sinistralidade rodoviária, a fiscalização do seguro de responsabilidade civil dos veículos apresenta um papel preponderante na prevenção das garantias dos diversos utentes da via.

Nesta senda, a PSP tem desenvolvido uma atividade fiscalizadora da existência de seguro de responsabilidade civil relativamente a veículos com estacionamento habitual em Portugal, tendo nos últimos 5 (cinco) anos registado uma média anual de 18 750 veículos sem seguro de responsabilidade civil.

Nesta perspetiva, realça-se a importância de melhorar o acesso e a fiabilidade da base de dados do seguro de responsabilidade civil, de forma a permitir uma fiscalização mais eficaz, designadamente nas situações de acidentes de viação, em que a apreensão do veículo se deve manter até que se encontrem satisfeitas as indemnizações devidas.

Apenas com uma abordagem integrada à segurança rodoviária, o envolvimento de toda a sociedade e a adoção de políticas de segurança rodoviária efetivas e eficientes será possível reduzir em 50% o total de mortes na estrada até 2030 e atingir zero acidentes em 2050, conforme declarado na 3.^a Conferência Mundial Sobre Segurança Rodoviária, realizada em finais de fevereiro de 2020, em Estocolmo, sendo que nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável.

Rui Manuel Carlos Clero

Tenente-General

Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana

No âmbito das comemorações do 40.º aniversário do Fundo de Garantia Automóvel, a Guarda Nacional Republicana felicita a Sra. Presidente da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões e todos aqueles que fizeram com que a história se encarregasse de comprovar que existem instituições de enorme relevo em Portugal.

Como Comandante da Guarda, e como representante de todos os militares que diariamente desempenham a sua missão a socorrer e a auxiliar todos os utentes das vias intervenientes em acidentes de viação, ao longo de cerca de 94% do território nacional continental, reconhecemos o elevado mérito das funções estatutárias desempenhadas pelo Fundo de Garantia Automóvel.

No desempenho de um serviço fundamental e de utilidade pública para o regular funcionamento das relações interpessoais, o Fundo de Garantia Automóvel, como Organismo de Indemnização, tem sido capaz de assegurar as expectativas em si depositadas, revelando estar à altura dos anseios de todos aqueles que se vêm envolvidos em acidentes rodoviários, e para os quais não existe outra alternativa possível na resolução das reparações ou no pagamento das indemnizações devidas.

A todos aqueles que fizeram e fazem parte do Fundo de Garantia Automóvel, ciente que de vós dependeu e depende a excelente obra que vem sendo construída e colocada diariamente à disposição de todos os portugueses, a Guarda Nacional Republicana, como Força de Segurança Humana, Próxima e de Confiança, felicita pela passagem de mais um aniversário e congratula-se por poder contar com tão nobre Instituição no nosso Portugal.

Rui Ribeiro

Presidente da Autoridade Nacional
de Segurança Rodoviária

É para mim uma honra e um privilégio, enquanto Presidente da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), cidadão, condutor, passageiro e peão, associar-me às comemorações dos 40 anos do Fundo de Garantia Automóvel, FGA.

A Sinistralidade Rodoviária é um dos mais graves problemas das sociedades atuais e um problema de saúde pública. A nível mundial é a primeira causa de morte entre os 5 e os 29 anos e a oitava em todas as idades, com um total de mais de 1,3 milhões de vítimas anuais, prevendo-se 500 milhões de mortes na próxima década. Apesar dos progressos assinaláveis que Portugal fez em matéria de segurança rodoviária nos últimos 25 anos, com uma redução superior a 75% no número de mortos, perderam a vida na estrada, em 2019, mais de 600 pessoas. São pais, mães, filhos, avós, netos, amigos, colegas, que partiram cedo demais e deixaram de estar entre nós. Milhares de famílias destroçadas e um enorme custo económico e social para todos nós. Números inaceitáveis a pagar pela mobilidade numa sociedade evoluída. Não há outro sistema de transporte onde sejam tolerados estes valores. A premissa de que nenhuma perda de vida é aceitável tem que estar na base de todas as decisões tomadas na mobilidade e na segurança rodoviária. Zero é o único número de vítimas que podemos aceitar.

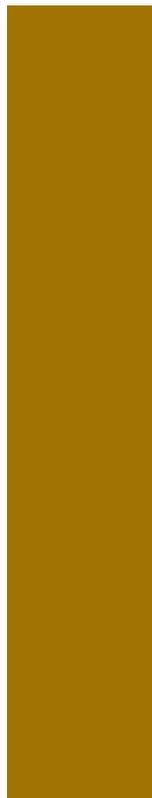
Prestes a iniciar uma nova década, este é o momento para reforçarmos a ação no combate a este flagelo. A Sinistralidade Rodoviária não é uma fatalidade ou uma situação inevitável, e pode ser combatida com sucesso. É necessário reforçar o compromisso de todos com a segurança rodoviária, através da definição e aplicação de políticas públicas eficazes e eficientes que mobilizem toda a administração pública central e local, o setor privado e a sociedade em geral. Só assim se conseguirá uma diminuição sustentada e consistente da sinistralidade rodoviária e só assim se obterão resultados significativos na luta contra as suas consequências.

Infelizmente, a «Visão Zero» não é uma realidade no imediato. Até alcançarmos esse desígnio, vão continuar a ocorrer acidentes rodoviários, tendo a atividade seguradora e o FGA um importante papel para mitigar parte das consequências destes acidentes. Não obstante a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil automóvel constata-se, através dos dados da fiscalização, um aumento do número de veículos que não possuem seguro válido. Em 2019 foram detetadas 23 800 infrações de veículos sem seguro, o que representa um aumento de 11,4% relativamente a 2018, e do triplo em relação a 2010. No período entre 2010 e 2019, os acidentes que envolveram pelo menos um veículo sem seguro representaram 3,1% do total de acidentes com vítimas, causaram 6% das vítimas mortais e 6,2% dos feridos graves. Perante este problema tão real,

o FGA tem vindo a assumir nas últimas quatro décadas um importante papel na proteção das vítimas de acidentes rodoviários em que os outros intervenientes não possuíam seguro válido. Os dados da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões são expressivos: desde a criação do FGA, 13 000 pessoas foram já assistidas na recuperação de danos corporais e perto de 50 000 pessoas foram ressarcidas de danos materiais resultantes de acidentes de viação, assumindo assim um importante papel na sociedade civil, contribuindo para um sentimento de justiça e equidade e protegendo vítimas de acidentes que de outra forma não veriam os seus direitos garantidos.

Como Presidente da ANSR destaco ainda um outro papel, igualmente importante, que o FGA tem tido em prol da segurança rodoviária: a atribuição de verbas destinadas à prevenção rodoviária e o seu contributo, entre outros, para a sensibilização da sociedade sobre esta realidade.

Para terminar, deixo as minhas saudações ao FGA pelos seus 40 anos, fazendo votos para que continue a desempenhar o importante papel que tem vindo a assegurar na sociedade. Termino com o mote da campanha que assinalou esta efeméride, reforçando a mensagem: «Sem Seguro não é Seguro».



Estudo multidisciplinar sobre o Fundo de Garantia Automóvel



PARTE I .
Enquadramento Geral



Margarida Lima Rego¹

Introdução

Na sociedade pré-industrial, a tomada de consciência e identificação dos riscos, pressuposto da sua gestão, centrava-se na perceção da fragilidade humana perante os fenómenos da natureza. Os riscos eram das pessoas, individualmente, e como tal eram geridos, ainda que por vezes, para o efeito, estas se organizassem em grupos comparativamente pequenos, tais como os grupos de comerciantes que se dedicavam ao comércio marítimo e estiveram na origem do mais antigo dos ramos de seguro.

A existência de riscos que afetam comunidades inteiras e que, em grande medida, resultam de decisões humanas, e não apenas dos fenómenos naturais, é um produto da industrialização. As novas formas de produção e distribuição de riqueza envolvem a criação de riscos que impendem sobre universos cada vez maiores de pessoas, produto, também, da globalização. Esses novos riscos dão origem a uma modernidade reflexiva, a uma sociedade confrontada com os riscos que ela própria cria². A modernidade encerra em si mesma, simultaneamente, as novas ameaças e as formas de lidar com elas.

A democratização do conhecimento e da discussão pública dos riscos vai tomando a primazia no debate social e político. A análise dos dados disponíveis diz-nos que há atividades humanas mais perigosas do que outras. Politicamente, há então que decidir se o seu exercício deve ou não ser permitido, o que pressupõe uma contraposição entre os respetivos prós e contras. Uma resposta permissiva carece de uma tomada de consciência de que quem decide, e quem beneficia dessa decisão, em certo sentido admitem a aceitabilidade do correspondente risco, pelo que são responsáveis – política e moralmente, pelo menos – pelas consequências da sua verificação, entre as quais se contam os danos decorrentes do seu exercício.

Surge então, num primeiro patamar, o regime jurídico da responsabilidade pelo risco, que entre nós tem a sua sede principal nos artigos 499.^o e seguintes do Código Civil. Este regime tem subjacente a ideia de que quem desenvolve certa atividade perigosa em seu próprio interesse, i.e. para seu benefício, na medida em que retira dessa atividade as suas vantagens deve arcar também com as respetivas desvantagens, i.e. o prejuízo que possa vir a causar a terceiros.

¹ Professora associada da NOVA School of Law e Presidente da AIDA Portugal. Coordenadora científica do estudo de natureza multidisciplinar cujos resultados se dão a conhecer nesta obra comemorativa dos 40 anos do Fundo de Garantia Automóvel.

² Neste sentido, veja-se a obra de U. Beck, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Suhrkamp 1986, *maxime* pp. 16-18 e 25-66. Para além dessa obra, veja-se ainda, a este respeito, os desenvolvimentos desta linha de pensamento em A. GIDDENS, «Risk and responsibility» (1999) 62-1 *Modern Law Review* 1-10, a pp. 1-4.

É o caso dos danos provenientes dos riscos próprios dos veículos a que alude o art. 503.^o do Código Civil.

A responsabilidade pelo risco dispensa a culpa, juízo de censura que incide sobre as condutas dolosas ou negligentes, precisamente porque se entende que quem assume o risco deve também assumir as consequências da sua verificação, ainda que a sua conduta tenha sido sem mácula, irrepreensível.

Num segundo patamar, todavia, toda a sociedade beneficia com as decisões políticas permissivas da prática destas atividades perigosas, não obstante os riscos que lhes são inerentes. Enquanto sociedade, dispomos de dados estatísticos que nos revelam que a circulação automóvel todos os anos vitima muitas pessoas, entre mortos e feridos, além do/as muito/as que apenas sofrem danos materiais. A probabilidade de num qualquer ano não haver mortos nem feridos é nula. Enquanto sociedade, a existência de tais vítimas são uma certeza, embora seja incerta a sua identidade, à data da decisão. Se soubéssemos exatamente quem iria sofrer um acidente e quando, a decisão de permitir a atividade seria obviamente inadmissível, porque violadora dos direitos fundamentais mais básicos. Não o sabemos, o que tem afastado esta modalidade de decisões de um veredito de inadmissibilidade jurídica. A decisão é tomada, nesta como nas demais sociedades organizadas, porque, tudo visto, se entende que as vantagens que retiramos da circulação automóvel justificam o sacrifício. Por esse motivo, política e moralmente, enquanto sociedade, somos especialmente responsáveis pelo destino dessas vítimas. Não é que sejam mais importantes do que outras vítimas – por exemplo, mas vítimas de homicídio doloso. Simplesmente há um especial dever de providenciar pela minimização do impacto necessário dos acidentes que, quando decidimos, sabemos não conseguir evitar, que não existe com a mesma força perante quem sofre uma adversidade equivalente em circunstâncias não relacionadas com uma atividade arriscada previamente autorizada, dada a estreita relação entre o sofrimento das primeiras, e já não das segundas, e a anterior decisão de autorizar a atividade geradora de danos.

É sob este prisma que deve ser compreendido o importantíssimo papel social desempenhado pela obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil por acidentes de viação e, nesse contexto, a importância, enquanto complemento desse mecanismo, da existência e atuação de um mecanismo da índole do Fundo de Garantia Automóvel.

Se, no primeiro patamar, quando se institui um regime de responsabilidade pelo risco, este regime põe em prática a decisão de que quem retira os benefícios imediatos de uma atividade perigosa deve responsabilizar-se pelos eventuais prejuízos dela decorrentes, neste segundo patamar de reflexão social procede-se à socialização do risco de circulação automóvel. Esta evolução funda-se numa tomada de consciência de que, sem prejuízo do benefício que cada um de nós individualmente retira da circulação do seu veículo, a própria sociedade também beneficia e muito com a permissão que os decisores políticos em seu nome concedem para a circulação automóvel em geral.

Uma sociedade consciente dos riscos que cria e da certeza de que a sua verificação necessariamente se fará à custa do prejuízo de alguns deve ser também uma sociedade que não foge à responsabilidade moral e política de minorar o seu impacto nas suas vítimas. A instituição de um regime de obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil permite, pois, socializar tais riscos, garantindo a disponibilidade de meios para ressarcir de forma célere e eficaz as vítimas dos acidentes de viação³.

3 Cfr., neste sentido, o Preâmbulo do DL n.º 291/2007.

Neste como nos demais casos de criação de deveres legais de celebrar seguros de responsabilidade civil, lança-se mão de um mecanismo – o seguro – que à partida corresponderia a um instrumento da autonomia privada destinado a servir, em primeira linha, o interesse do respetivo segurado, cobrindo o risco de vir a constituir-se na sua esfera uma obrigação de indemnizar terceiros. A obrigatoriedade legal transforma o seguro num instrumento destinado a proteger, em primeira linha, as vítimas dos acidentes de viação, titulares do direito à indemnização⁴. Esta metamorfose não se faz sem algumas consequências de regime, para cuja análise não deverá olvidar-se a função social que o instrumento é chamado a desempenhar.

Os seguros de responsabilidade civil não foram uma criação pacífica. Resultaram, sim, de uma longa caminhada histórica, por vezes árdua, tendo sido necessário desmistificar uma enorme desconfiança inicial. Entendia-se que o sinistro, por natureza, deveria ser uma ocorrência fortuita, independente da vontade do segurado⁵.

Atualmente a lei ainda proíbe o seguro de responsabilidade penal, contraordenacional ou disciplinar, ressalvando no entanto a segurabilidade da responsabilidade civil associada à responsabilidade criminal, contraordenacional ou disciplinar⁶. Mas nem sempre a separação foi tão clara. Entre nós, a segurabilidade do dolo só se tornaria pacífica com a entrada em vigor da atual Lei do Contrato de Seguro em 1 de janeiro de 2009⁷.

Discutia-se a eventual contrariedade à ordem pública da cobertura de tais riscos⁸. Esta contrariedade adviria das finalidades preventivas que inspiram as sanções penais, contraordenacionais ou disciplinares, que exigiriam que fosse o infrator a sentir na sua pessoa ou património o sacrifício associado à sanção, assim se desincentivando condutas desconformes e evitando a desconsideração ou menosprezo dos deveres gerais de cuidado e diligência. A existência de um seguro de responsabilidade civil origina, por si só, o risco moral inerente à eliminação de um incentivo económico à adoção de comportamentos que previnam o sinistro ou minimizem os seus efeitos negativos. É um aspeto a ponderar sempre que se cria um novo dever legal de celebrar e manter em vigor um seguro de responsabilidade civil.

Tudo visto e ponderado, entendeu-se que a importância social de garantir a disponibilidade de meios para ressarcir de forma célere e eficaz as vítimas dos acidentes de viação prevaleceria sobre o receio de eliminar este incentivo económico a uma condução defensiva, prudente.

4 J. SINDE MONTEIRO, «Responsabilidade por culpa, responsabilidade objetiva, seguro de acidentes» (1979) 5 RDE 317-368; (1980) 6-7 RDE 123-265, a p. 336 do n.º 5, referia-se já ao «lento deslizar do seguro automóvel obrigatório de um seguro de responsabilidade para um seguro de danos». Cfr. ainda, do mesmo Autor, *Reparação dos danos em acidentes de trânsito, Um estudo de Direito comparado sobre a substituição da responsabilidade civil por um novo seguro de acidentes de trânsito*, Coimbra 1974.

5 Cfr., por exemplo, POTHIER, *Traité du contrat d'assurance*, orig. 1775, publicado em *Oeuvres de Pothier*, III, Paris 1830, pp. 235-281, a p. 236 (n.º 2). Sobre o tema, cfr. a monografia de D. ALSLEBEN, *Zufall und subjektives Risiko: eine Betrachtung zu den systematischen Grenzen der Versichbarkeit von industriell verursachten Umweltschäden auf der Grundlage alten und neuen Haftungsrechts mit einem Nachtrag zum neuen Umwelthaftpflichtmodell*, Karlsruhe 1993. Cfr. M. LIMA REGO, *Contrato de seguro e terceiros. Estudo de direito civil*, pp. 158-167. Encontramos traços desta desconfiança inicial, por exemplo, no art. 437.º, n.º 3, do Código Comercial: «O seguro fica sem efeito (...) [s]e o sinistro tiver sido causado pelo segurado ou por pessoa por quem ele seja civilmente responsável».

6 Art. 14.º da Lei do Contrato de Seguro aprovada pelo DL n.º 72/2008 («LCS»). Art. 14.º, n.º 2, da LCS.

7 Cfr. P. PAIS DE VASCONCELOS, «*D&O insurance: o seguro de responsabilidade civil dos administradores e outros dirigentes da sociedade anónima*» em *Prof. Doutor Inocência Galvão Telles: 90 anos. Homenagem da Faculdade de Direito de Lisboa*, Almedina 2007, pp. 1154-1182, a pp. 1175-1181.

8 A referência à ordem pública, hoje meramente implícita, era expressa no já revogado art. 191.º, n.º 3, do DL n.º 98-B/94.

A primeira tentativa remonta a 1935⁹. A iniciativa que viria a vingar surge-nos, contudo, por intermédio da então denominada Comunidade Económica Europeia.

A obrigatoriedade do seguro remonta ao art. 6.º do Anexo I à Convenção Europeia sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aberta à assinatura dos Estados-Membros do Conselho da Europa em Estrasburgo em 20 de abril de 1959. Muito embora não se aplicasse diretamente em Portugal, esta Convenção foi determinante para entrada em vigor, entre nós, do primeiro sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, em 1 de Janeiro de 1980¹⁰.

O sistema foi criado para proteção das vítimas de acidentes de viação, mas cedo se compreendeu que não era, por si só, suficiente para que essa proteção se estendesse a todas as vítimas. Para garantir o acesso das vítimas à proteção do seguro foi muito importante o reconhecimento de um direito de ação direta contra o segurador. O estabelecimento deste direito de ação direta só viria a surgir, numa primeira fase, para os acidentes transfronteiriços, já no início do séc. XXI¹¹. Poucos anos depois, essa necessidade estender-se-ia a todos os acidentes de viação ocorridos no território da União Europeia¹².

Para reduzir ao mínimo os casos de desproteção das vítimas, o sistema instalou entraves muito fortes à consagração de causas de exclusão da cobertura do seguro, impedindo os seguradores de aplicar algumas das exclusões mais elementares¹³. De tal forma assim é que ficam a coberto deste seguro casos tão afastados do que seria a tradicional lógica dos seguros como aqueles em que o veículo é usado pelo segurado como arma, servindo de instrumento para a prática de um homicídio doloso, ou em que é o ladrão que, depois de roubar o veículo, se vê envolvido num acidente, assim acionando a cobertura do seguro celebrada pelo legítimo proprietário¹⁴.

Como proporcionar às vítimas de acidentes de viação uma proteção assim tão ampla sem beliscar as razões de ordem pública que desaconselham a supressão do incentivo económico decorrente da suportaçãõ pessoal e direta, pelo agente, das consequências patrimoniais negativas do seu comportamento, pelo menos nos casos em que este se reveste de maior gravidade? A resposta

9 Cfr. o Preâmbulo do DL n.º 408/79.

10 Por obra do DL n.º 408/79. À Convenção seguiu-se a Diretiva 72/166/CEE, do Conselho, de 24 de abril de 1972 (1.ª Diretiva Automóvel). No contexto da sua adesão à Comunidade Económica Europeia, a República Portuguesa ver-se-ia formalmente abrangida por este sistema, tendo o DL n.º 522/85 resultado da necessidade de transpor a Diretiva 84/5/CEE, do Conselho, de 30 de dezembro de 1983 (2.ª Diretiva Automóvel). O diploma viria a ser substituído pelo DL n.º 291/2007 aquando da transposição da Diretiva 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005 (5.ª Diretiva Automóvel). A Diretiva 2009/103/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, ainda é a mais recente de uma já longa lista de diretivas sobre o tema, nela se tendo consolidado as alterações que as anteriores diretivas europeias tinham vindo a introduzir no sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel vigente em toda a União Europeia. Em 2016 a Comissão Europeia anunciou a intenção de alterar este instrumento, tendo-se iniciado os correspondentes trabalhos. Todavia, até à data não foi aprovada nenhuma alteração.

11 Com a transposição da Diretiva 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de maio de 2000 (4.ª Diretiva Automóvel). Cfr. os Considerandos 10 e 14 e o art. 3.º.

12 Com a transposição da Diretiva 2005/14/CE, do Parlamento e do Conselho, de 11 de maio (5.ª Diretiva Automóvel). Cfr. o Considerando 21 e os arts. 4.º e 5.º.

13 Cfr., designadamente, o disposto no art. 13.º da Diretiva 2009/103/CE. Este aspeto foi sublinhado, entre nós, no Acórdão de Uniformização de Jurisprudência (STJ) n.º 11/2015.

14 Cfr., por exemplo, o Ac. STJ de 17.01.2013, proc. n.º 358/08.3TBVLP.P1.S1 (Maria dos Prazeres Beleza) (disp. em www.dgsi.pt). Cfr., ainda, M. J. RANGEL DE MESQUITA, «Seguro automóvel obrigatório e (des)proteção do lesado» (2009) 25 *Cadernos de Direito Privado* 24-33 (em notaçãõ crítica a um aresto que decidira caso análogo em sentido distinto, negando a indemnizaçãõ ao lesado).

a este dilema passaria, entre nós, pela consagração de um direito de regresso do segurador contra o segurado nos casos em que o seu comportamento se reveste de maior gravidade¹⁵.

Em qualquer caso, por mais completo e abrangente que seja o regime do seguro obrigatório, haveria sempre casos que ficariam de fora da proteção de um seguro, ou porque há quem conduza sem seguro, ou porque não se conseguiu identificar os responsáveis, nalguns dos casos de abandono dos sinistrados. Um bom sistema nunca poderia permitir que a sorte das vítimas ficasse dependente da boa ou má conduta dos responsáveis pelos acidentes de viação.

Haveria, pois, que dotar o sistema de uma resposta de último recurso, digna de um Estado social, consciente das suas responsabilidades em matéria de responsabilidade pelo risco. A responsabilidade pela proteção dessas vítimas caberia, em última análise, sempre aos Estados-Membros da União Europeia¹⁶. No entanto, só uns anos mais tarde surgiria o dever de constituição, por cada Estado-Membro, de um organismo destinado a garantir a proteção dessas vítimas que de contrário ficariam sem proteção, suportando a reparação dos danos corporais e materiais decorrentes da circulação de veículo não identificado ou sem seguro contratado e em vigor¹⁷.

Em Portugal, essa importantíssima função social foi acometida ao Fundo de Garantia Automóvel¹⁸, em existência desde 25 de setembro de 1980, nobre instituição que ora se homenageia por ocasião do seu 40.º Aniversário.

¹⁵ O art. 64.º do DL n.º 291/2007, à semelhança do anterior art. 29.º do DL n.º 522/85, determina que, desde que o pedido formulado esteja contido dentro do valor do capital mínimo obrigatório do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a ação destinada a efetivar a responsabilidade civil decorrente de um acidente de viação deve ser intentada apenas contra o segurador, e nunca contra o segurado responsável pelo acidente. Como é referido no Acórdão de Uniformização de Jurisprudência n.º 11/2015, as circunstâncias que dão azo à constituição de um direito de regresso do segurador constituem «condutas graves e particularmente censuráveis que ultrapassam manifestamente o perímetro dos riscos que devem razoavelmente ter-se por protegidas com a vigência de um contrato de seguro de responsabilidade civil – levando o papel ou função social do seguro obrigatório a que a garantia do pagamento das indemnizações deva ainda funcionar perante os terceiros lesados, mas podendo ulteriormente a seguradora, por via da ação de regresso, repercutir tais indemnizações pagas às vítimas no património dos responsáveis por tais comportamentos». DR 1.ª Série, n.º 183 de 18.09.2015, a p. 8366.

¹⁶ Uma solução já anunciada na Diretiva 72/166/CEE, do Conselho, de 24 de abril de 1972 (1.ª Diretiva Automóvel) (art. 2.º, n.º 2).

¹⁷ Diretiva 84/5/CEE, do Conselho, de 30 de dezembro de 1983 (2.ª Diretiva Automóvel) (art. 1.º, n.º 4).

¹⁸ Cfr., atualmente, o disposto no art. 47.º, n.º 1, do DL n.º 291/2007. Além da garantia de reparação dos danos decorrentes de acidentes decorrentes da circulação de veículo não identificados ou sem seguro, garante-se ainda a reparação dos danos causados por responsáveis isentos da obrigação de seguro.

Francisco Rodrigues Rocha

Estrutura

I.

Os capítulos que se seguem contêm uma análise do regime do FGA¹⁹, dividida entre uma parte de teor jurídico (II) e uma segunda estatística (III).

Na parte II, o primeiro capítulo respeita à criação do FGA e à evolução do respetivo quadro legal. Neste foi dada especial atenção ao FGA enquanto instituição e à determinante influência do direito da Comunidade Económica Europeia (CEE), depois União Europeia (UE), nesta matéria.

Os sete capítulos seguintes abordam: (i) o âmbito material e geográfico de cobertura do FGA; (ii) a extensão da indemnização; (iii) os meios de defesa oponíveis pelo FGA; (iv) o fundado conflito; (v) os limites especiais; (vi) os reembolsos; e (vii) as disposições processuais. Ultimam o estudo um capítulo sobre desafios futuros e as conclusões, a que se segue uma relação das decisões dos tribunais que mencionam o FGA e uma secção bibliográfica donde constam os não muitos estudos portugueses que, a título principal ou acessório, respeitam ao FGA.

Na parte III, depois da introdução, os capítulos seguintes encontram-se distribuídos pelos seguintes temas: (i) caracterização temporal do FGA: a evolução do volume de processos; (ii) distribuição espacial da atividade do FGA; (iii) indemnizações e reembolsos; (iv) análise dos determinantes das indemnizações e dos reembolsos. A parte III termina com uma conclusão e referências.

II.

Os estudos da parte II acompanham, no seu núcleo, os preceitos legais que disciplinam a atuação do FGA. Apesar de, no limite, as alterações do âmbito material do seguro obrigatório terem impacto sobre o âmbito de cobertura do FGA, de fora do presente estudo ficaram, à partida, problemas transversais àquele, que não fossem específicos do regime legal do FGA²⁰, sem prejuízo de, pontualmente, pela sua relevância e pelo reflexo que sobre o âmbito de intervenção do FGA possam ter, terem sido considerados.

¹⁹ Sob coordenação geral da Prof. Doutora Margarida Lima Rego e sob coordenação específica do Doutor Luís Poças na parte respeitante aos «Meios de defesa oponíveis pelo Fundo de Garantia Automóvel» e do Dr. Francisco Rodrigues Rocha nas restantes secções. Ao Dr. Francisco Luís Alves coube igualmente o acompanhamento da redação do capítulo sobre «Desafios futuros». Os estudos mantêm, no entanto, a autonomia e estilo próprios das diferentes autorias.

²⁰ Ou que por ele não fossem expressamente trazidos à colação: cf. por ex. o artigo 52.º/1 do RSORCA 07.

III.

Objeto de especial atenção, sem menoscabo da lei e da doutrina, foi a jurisprudência. Para o efeito, procedeu-se a um levantamento das decisões respeitantes ao FGA nos tribunais portugueses²¹. Também a jurisprudência do TJUE foi considerada. Usaram-se para o efeito as compilações públicas ou publicadas do *Boletim do Ministério da Justiça* (BMJ), da *Colectânea de Jurisprudência* (CJ), da Direcção-Geral dos Serviços de Informática do Ministério da Justiça (DGSi) e do Conselho Superior da Magistratura (CSM), bem como a relevante base de dados disponibilizada pelo próprio FGA²². Esta última teve a particularidade de, nalguns casos, incluir os processos desde o seu início, e não apenas em fase de recurso. Não obstante, por mais completa, tomou-se como ponto de partida a da DGSi²³. O levantamento mostrou um número expressivo de decisões dentro do universo das respeitantes ao seguro automóvel²⁴, num ramo do direito que se conta entre aqueles que mais vezes é objeto de pronúncias judiciais²⁵. Dentre os estudos jurídicos, o que mais diretamente se ocupou do tratamento quantitativo das decisões judiciais foi o relativo ao âmbito material e geográfico do FGA.

²¹ Não sendo possível coligir todas, porque delas divulgado, ao longo dos últimos 40 anos, apenas um número restrito, sobretudo a tribunais de recurso.

²² Esta ação foi dobrada pela confrontação de compilações de arestos e estudos (por ex. J. A. França Pitão, *Seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis* cit., 669 ss., A. Menezes Cordeiro, *Direito dos seguros* cit., 888-890, João Valente Martins, *A prática dos seguros. Como as seguradoras regularizam os sinistros*, QJ, Lisboa, 2008, 335, A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel* cit., 203-252 e 277-281, A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil* cit., 642, F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 559 ss., E. H. Consciência, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel* cit., 51 ss., *id.*, *Sobre acidentes de viação e seguro automóvel* cit., 104-107), bem como pela leitura das próprias decisões onde por vezes surgem citadas outras.

²³ Com um total de 1004 decisões judiciais: STJ 250, RLx 140, RPt 250, RCB 108, REv 87, RGM 90, STA 7, TCAS 4, TCAN 7, Julgados de Paz 61. A base de dados do CSM, baseada na da DGSi, devolveu ligeiramente menos resultados, ao todo 946, com uma anomalia em relação a RPt, por registar 323 acórdãos, ao contrário da DGSi com apenas 250: STJ 220, RLx 134, RPt 323, RCB 96, REv 80, TCAS 4, TCAN 6. As outras bases de dados são quantitativamente menos expressivas. Algumas decisões repetiam-se nos 5 acervos (o que ocorreu previsivelmente com frequência entre a base de dados da DGSi e do CSM). Noutras a referência ao FGA era apenas marginal, designadamente nos casos em que não era parte ou em que era mencionado na citação de uma norma legal. Estas foram de início tidas em conta e contabilizadas, mas no final desconsideradas para efeito da análise de conteúdo.

²⁴ Segundo a base de dados do CSM, para a pesquisa por «seguro automóvel» existem 965 resultados, por «seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel» 799 e por «seguro de responsabilidade civil automóvel» 654 (a base de dados da DGSi é menos fiável porque só devolve resultados até ao número de 250, o que foi o caso, de modo que, comparando com a do CSM, é de presumir que haja mais além dos 250). Aos dados da base de dados do CSM, há que juntar os da DGSi para os Julgados de Paz (não contemplados, se bem vemos, na base de dados do CSM): 152 resultados para «seguro automóvel», 45 para «seguro de responsabilidade civil automóvel» e 36 para «seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel».

²⁵ Uma pesquisa no motor de busca da base de dados do CSM, no dia 5-set.-2020, por «contrato de seguro» devolveu 8 083 resultados (e por «direito dos seguros» 256 e por «contrato de seguros» 205; a pesquisa apenas por «seguro», que devolveu 21 334 resultados, é pouco fiável, porque pode estar em causa apenas o uso do adjectivo fora do contexto deste ramo do direito). Trata-se de um número apenas ultrapassado pela pesquisa por «contrato de arrendamento», que devolveu 8 517 resultados (a que haverá que juntar os 859 por «contrato de aluguer» e 2 646 por «contrato de locação»). Em terceiro lugar, a pesquisa por «contrato de compra e venda» com 6 853 resultados. Seguem-se depois, por ordem decrescente, as pesquisas por «contrato de mútuo» com 3 693 (a que haverá que juntar aquela por «contrato de empréstimo» com 839), «contrato de empreitada» com 3 537 resultados, «contrato de concessão» com 1 974, «contrato de sociedade» com 1 590, «contrato de mandato» com 1 277, «contrato de depósito» com 684, «contrato de agência» com 647, «contrato de transporte» com 632 e «contrato de franquia» com 121. O levantamento que se apresenta está muito longe de representar o universo total de arestos sobre contrato de seguro, sobretudo se se tiver em vista um período mais alargado. A cópia de decisões judiciais em matéria de seguros, em Portugal, está longe de se apresentar como uma realidade recente: tenha-se em mente a longa relação apresentada por Pedro Martínez, *Teoria e prática dos seguros*, 2.ª ed., Lisboa, s/d, 584-620.

PARTE II .

Análise jurídica sobre matérias de intervenção do Fundo de Garantia Automóvel



**Criação do Fundo de
Garantia Automóvel
e evolução do quadro
jurídico**



Francisco Rodrigues Rocha

I.

A ideia que preside à criação de fundos de garantia automóvel é a de garantir, o mais possível, aos lesados de acidentes de viação que obtenham uma indemnização, mesmo em casos marginais em que a solução do seguro automóvel² não «funcione». Isto pode acontecer sobretudo perante responsável civil desconhecido, conhecido mas não coberto por seguro³ ou dele isento em razão da natureza do veículo, e segurador insolvente. Consegue-se, assim, uma socialização dos danos, financiada pelo universo de tomadores de seguro automóvel⁴. A multiplicação de fundos de garantia, que não só automóvel, é, de resto, um fenómeno conhecido, especialmente em França⁵, mas também em Portugal⁶.

1 Na presente secção colaboraram também os Drs. Isabel Matos Sequeira (prazos de regularização de sinistros) e Vítor Hugo Soares Dias (fundos de garantia estrangeiros e GPCV).

2 Falamos de seguro automóvel por comodidade de expressão. Julga-se que pela mesma razão foi atribuída a designação de «Fundo de Garantia Automóvel». Em rigor, é de veículos terrestres a motor que se trata (expressão usada nos artigos 4.º/1, 6.º/5, 16.º/1, 18.º/2, 29.º/5, 65.º/1, 67.º/1, 76.º/1 e 80.º/1; muito mais frequente é o uso isolado do termo veículo, subentendendo-se, via de regra, no RSORCA, terrestre a motor; no mesmo diploma recorrente é também o termo automóvel). Sobre o ponto *e. g.* R. Ferreira da Silva, *Algumas notas sobre a existência ou não de obrigação solidária de indemnizar o terceiro lesado no âmbito do contrato de seguro (obrigatório) de responsabilidade civil de veículos terrestres a motor*, RCEJ 13 (2008), 140-143.

3 Pois, como exarado em TJUE 4-dez.-2003, proc. n.º C-63/01 (*Evans*) ECLI:EU:C:2003:650, mesmo que o lesado consiga identificar o lesante e demandá-lo em tribunal, uma ação deste tipo correria o risco de ser as mais das vezes inútil por não dispor de património suficiente para pagar a indemnização e mesmo as despesas judiciais a que fosse condenado.

4 Diogo Leite de Campos, *Responsabilidade civil em acidentes de viação*, Almedina, Coimbra, 1971, 21-22, J. Sinde Monteiro, *Estudos sobre a responsabilidade civil* cit., 29 ss. e *passim*, J. Sousa Ribeiro, *O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidente de viação*, nos *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro*, II – *Jurídica*, BFD n.º especial, Coimbra, 1979, 454-45554, J. C. Brandão Proença, *A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual*, Almedina, Coimbra, 1997, 285 ss. e *passim*, ou F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 559-560; em França, Geneviève Viney, *Le déclin de la responsabilité individuelle*, prefácio de André Tunc, LGDJ, Paris, 1965, *passim* (com referências várias ao à data FGA francês); em Itália, E. di Jeso, *Diritto dell'assicurazione RC auto* cit., 357 (falando de uma «obrigação de solidariedade a cargo de todas as empresas de seguros, consentindo a socialização do risco»). Não falta quem, no entanto, aponte efeitos perversos resultantes da existência de fundos de garantia: Carlos Costa Pina, *Instituições e mercados financeiros*, Almedina, Coimbra, 2005, 126 ss., ou J. Vasques, *Contrato de seguro* cit., 323.

5 De que o primeiro foi precisamente o fundo de garantia automóvel. Vd. a lista de B. Beignier/S. Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances* cit., 32-3348 (11 fundos), ou A. Farshian, *Fonds de garantie* cit., 28-30.

6 Além do FGA, no mercado segurador também o FAT (anterior FUNDAP); no plano internacional, pense-se por ex. no Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (FIPOL), instituído pela homónima Convenção Internacional de 1971 (a que acrescem Protocolos de 1976, 1992 e 2003), suplementar à Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1969 (CLC; mais o Protocolo de 1992), a cujo abrigo é previsto um seguro obrigatório (artigo vii) (sobre o tema, M. Januário da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010, 435 ss.). Noutros quadrantes, o Fundo de Garantia dos Alimentos Devidos a Menores (FGADM ou FGAM; Decreto-Lei n.º 164/9, de 13-mai., alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 84/2019, de 28-jun.), o Fundo de Garantia Salarial (FGS;

A criação de fundos de garantia automóvel remonta à Convenção europeia relativa ao seguro obrigatório de responsabilidade civil em matéria de veículos automóveis, assinada em Estrasburgo, em 20-abr.-1959⁷.

Vários países europeus haviam já criado estruturas similares, como era, por exemplo, o caso, no Reino Unido, do *Motor Insurers' Bureau* desde 1946⁸, em França, do *Fonds de Garantie Automobile* desde 1951, mais tarde, em 2003, *Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommages*⁹,

Decreto-Lei n.º 59/2015, de 21-abr., alterado pela Lei n.º 71/2018, de 31-dez.), o Fundo de Resolução (FR; artigos 153.º-B ss. do RGICSF) o Fundo de Garantia de Depósitos (FGD; artigos 154 ss. *ibid.*); sobre o qual António Menezes Cordeiro, *Direito bancário*, colab. A. Barreto Menezes Cordeiro, 6.ª ed., Almedina, Coimbra, 2016, 1182 ss., M. Januário da Costa Gomes, *Contratos comerciais*, Almedina, Coimbra, 2012, 175 ss., ou João Calvão da Silva, *Fundo de Garantia de Depósitos em Portugal e na RAEM*, no *Boletim de Ciências Económicas* LVII (2014) III - *Homenagem ao Prof. Doutor António José Avelãs Nunes*, org. Luís Pedro Cunha/José Manuel Quelhas/Teresa Almeida, Coimbra Ed., Coimbra, 2014, 3237-3256; o Sistema de Indemnização de Investidores (sobre o qual e. g. Paulo Câmara, *Manual de Direito dos valores mobiliários*, 4.ª ed., Almedina, Coimbra, 2018, 259-271); cf. também nos artigos 35.º e 36.º do CVM a previsão da constituição de fundos de garantia para indemnização de investidores não qualificados por danos devidos à actuação de intermediário financeiro. Vários outros fundos existem, com âmbitos diversos, como, *colorandi causa*, o Fundo para a Promoção dos Direitos dos Consumidores (Portaria n.º 1340/2008, de 26-nov.), ou o Fundo de Estabilização Tributário (Decreto-Lei n.º 335/97, de 2-dez., alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 113/2017, de 7-set.). Em out.-2010 foi promovida pelo Ministério das Finanças e da Administração Pública, com o ISP, a consulta pública do anteprojeto de decreto-lei que instituiria o sistema de cobertura de riscos de fenómenos sísmicos e a criação do Fundo Sísmico (*Consulta pública. Sistema de cobertura de risco de fenómenos sísmicos. Fundo Sísmico. Fundo de Solidariedade*, 25-out.-2010, 9 pp.; sobre o tema, M. H. Santos Pinto, *Da (des)protecção dos credores de seguros* cit., 61 ss., para quem «não ser[ia] um verdadeiro fundo, como são [o] FGA e o FAT»). Do FGA são de distinguir os fundos de garantia das margens de solvência de seguradores.

7 Cf., além do preâmbulo (§ 4) e do artigo 10.º/2, o artigo 9.º/1 e 2, com seguinte teor respetivamente: «Chacune des Parties contractantes s'engage à prendre soit les mesures appropriées en vue de la constitution d'un fonds de garantie, soit toute autre mesure équivalente, afin d'indemniser les personnes lésées dans les circonstances où la responsabilité civile d'autrui est engagée pour le dommage, lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée ou lorsque la personne civilement responsable n'a pas été identifiée, ou encore dans les cas d'exclusion autorisés par la première phrase du paragraphe 1 de l'article 3 des dispositions annexées. Chacune des Parties contractantes déterminera les conditions d'octroi et l'étendue du droit à l'indemnisation» e «Les ressortissants de chacune des Parties contractantes pourront faire valoir dans un autre État contractant le droit prévu au paragraphe précédent dans la même mesure que les ressortissants de ce dernier État». Com relevo nesta matéria também, a Convenção Europeia sobre a responsabilidade civil por danos causados por veículos automóveis, assinada em Estrasburgo em 14-mai.-1973 (Adriano de Cupis, *Convenzione europea di Strasburgo sulla responsabilità civile automobilistica: aspetti privatistici*, *RDCDO* (1974) 1, 94 ss.), bem como a Convenção sobre a lei aplicável em matéria de acidentes de circulação rodoviária, assinada na Haia em 4-mai.-1971 (Y. Lambert-Faivre/L. Leveneur, *Droit des assurances* cit., 568-569; convenção assinada por Portugal mas não aprovada ou ratificada; estão-lhe vinculados 21 países), esta última a articular com o Regulamento (CE) n.º 864/2007, de 11-jul., relativo à lei aplicável às obrigações extracontratuais (Regulamento Roma II), cujo artigo 28.º/1 ressalva a aplicação de convenções de que um ou mais Estados sejam parte e estabeleçam regras de conflitos referentes a obrigações extracontratuais (artigo 28.º/1; cf. também o 38.º ii), cláusula de revisão que contempla precisamente a Convenção da Haia de 1971) (sobre o tema, M. J. Rangel de Mesquita, *Sistema de Certificado Internacional de Seguros* cit., 260 ss.).

8 Como o *Road Traffic Act* de 1930 não protegia terceiros lesados em acidentes automóveis e a jurisprudência de 1937 realçava este problema (*Peters v. General Accident Fire & Life Assurance Corp Ltd* (1937) LLR 59, 148, e *Jones v. Welsh Insurance Corporation* (1937), LLR 59, 13), uma comissão presidida por Felix Cassel produziu um relatório onde era sugerido que, nos acidentes provocados por veículo não segurado, o lesado que tivesse obtido a condenação do lesante pudesse obter compensação de um fundo central. Em consequência, depois de um interregno ditado pelos condicionalismos da II Grande Guerra, os seguradores de responsabilidade civil automóvel no Reino Unido, em acordo com o Ministério dos Transportes, constituíram em 1946 o *Motor Insurers' Bureau*. Vd. Donald B. Williams, *Guide to Motor Insurers' Bureau Claims*, 8.ª ed., Blackstone, Londres, 2000, 2 ss., Robert Merkin/Maggie Hemsworth, *The Law of Motor Insurance*, 2.ª ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2015, 21-22, ou Özlem Gürses, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Informa Law/Routledge, Oxon, 2020, 197-198.

9 Em função do alargamento das suas atribuições iniciais (lei n.º 51-1508, de 31-dez.-1951; antes mesmo da instituição em França da contratação obrigatória de seguro de responsabilidade civil automóvel em 1958, através da lei n.º 58-208, de 27-jan.) circunscritas aos acidentes de circulação causados por veículo terrestre a motor, o qual fora já iniciado em 1966, pela lei de 11-jul., em relação aos acidentes corporais de caça, e continuado em 1977 em relação a todos os acidentes corporais resultantes da circulação sobre o solo. Os artigos 9.º e 10.º da lei *Badinter* de 5-jul.-1985 visaram igualmente o *Fonds de Garantie* e a lei de 1-ag.-2003 estendeu-lhe a missão de proteger os segurados contra a insolvência de empresas de seguro em França. Vd. e. g. Gabriel Baron, *Le Fonds de garantie automobile*, *RTDC LXXII* (1974), 248-308, Jestaz, *Indemnisation par le Fonds de Garantie*, *RTDC* 76 (1977) 3, 638-639, Jean Lamure/Henri

em Espanha, do *Consortio de Compensación de Seguros* desde 1954¹⁰, na Irlanda, do *Motor Insurers' Bureau of Ireland* desde 1955, na Bélgica, do *Fonds Commun de Garantie Automobile* desde 1957, mais tarde *Fonds Commun de Garantie Belge*, ou no Luxemburgo, do *Fonds de Garantie Automobile* desde 1963¹¹. Na Alemanha a criação do *Verkehrsofferhilfe e.V.* e em Itália a do *Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada* hoje junto da Consap remontam a 1963¹² e 1969/1971¹³, respetivamente, na sequência da referida Convenção¹⁴.

Margeat/Jean Ripoll, *Les accidents de la circulation (loi du 7 juin 1977)*, RGAT 52 (1981) 2, 169-180, Catherine Renodon-Delubria/Jean Roussel, *Les assurances obligatoires. Caractères communs. Textes et commentaires*, prefácio de Georges Durry, L'Argus, 1984, Paris, 340-344, Y. Lambert-Faivre, rec. a Philippe Casson, *Les fonds de garantie. Accidents de circulation et de chasse, infractions pénales, actes de terrorisme et contamination par le VIH*, LGDJ, Paris, 1999, na RIDC 3 (2000), 669-670, Sabine Abravanel-Jolly, *Le Fonds de garantie des accidents de circulation et de chasse rebaptisé Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages*, RCA 17 (2004) 2, 4-9, Yvonne Lambert-Faivre/Laurent Leveueur, *Droit des assurances*, 14.ª ed., Dalloz, Paris, 2017, 698-699, Muriel Chagny/Louis Perdrix, *Droit des assurances*, 4.ª ed., LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2018, 429, Bernard Beignier/Sonia Ben Hadj Yahia, *Droit des assurances*, 3.ª ed., LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2018, 32, Jean Roussel, *Il faut sauver la mission défaillance du fonds de garantie!*, RGDA 6 (2016), 295-296, Loïc Bouchet, *FGA, loi Badinter et non-assurance automobile*, RCA (2015), 48-52, Alain Farshian, *Fonds de garantie. Une sécurité faisant à la solidarité*, L'Argus (Jun. 2000), 28-30, ou Frédéric Chandelle, *Protection des assurés: plaider pour des «fonds de garantie» reposant sur des «partenariats public-privé»*, *Forum de l'assurance* 110 (2011), 1-4.

¹⁰ O CCS resulta da fusão, pelo artigo 1.º da *Ley de 16-dez.-1954*, do *Consortio de Riesgos Catastróficos sobre las Cosas e do de Accidentes Individuales*. Só a partir de 1980, com a entrada em vigor da LCS, mais especificamente pelo *Real Decreto* de 13-nov.-1981, assumiu as funções antes cometidas ao *Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación*. Este fora previsto pelo artigo 45.º da *Ley del Automóvil* de 24-dez.-1962, em vigor a 1-jan.-1965, e implementado pelo *Decreto-Ley* de 3-out.-1964. Tratava-se o *Fondo* de um organismo autónomo dependente da *Dirección General de Seguros*, com autonomia patrimonial e financeira e personalidade judiciária, sem necessidade de reclamação administrativa prévia. Sobre o tema, Luis Segovia López, *Responsabilidad civil por accidente de circulación*, Edersa, Madrid, 1998, 669 ss., ou José Antonio Badillo Arias, *Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 5 de septiembre de 2011 (5887/2011)*. *Consortio de Compensación de Seguros. Consignación para recurrir*, em *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina civil y mercantil*, vol. 5 - (2011-2012), coord. Mariano Yzquierdo Tolsada, Dykinson, Madrid, 2016, 285-298, max. 292-294.

¹¹ Criado pela *Loi portant création d'un Fonds commun de garantie automobile*, de 16-dez.-1963, hoje previsto na *Loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs* (artigos 15.º e ss.) e pelo *Règlement grand-ducal relative au fonctionnement du Fonds de garantie automobile*, de 11-nov.-2003.

¹² O VOH assumiu as funções do *Fahrerfluchtfonds* voluntariamente constituído desde 1955 pelos seguradores alemães do ramo do seguro de responsabilidade civil de veículos a motor. Em 1937 discutira-se já a intervenção do universo de seguradores para o caso de atropelamento e fuga por lesante desconhecido sem identificação do veículo, o que não mereceu acolhimento no PflVG de 7-nov.-1939. Vd. Robert Koch, anotação ao § 12 do PflVG, em Bruck/Möller, *Versicherungsvertragsgesetz, XII – Kraftfahrtversicherung (PflVG. KfzPflVG. AuslPflVG. AKB 2015 (außer Kfz-Unfallversicherung)*, org. Horst Baumann/Roland Michael Beckmann/Katharina Johannsen/Ralf Johannsen/Robert Koch, Gruyter, Berlin-Boston, 2018, 150.

¹³ A Consap spa (*Concessionaria di servizi assicurativi spa*) é uma sociedade anónima controlada pelo *Ministero del tesoro* e cujo capital é na totalidade detido pelo *Ministero dell'economia e delle finanze*, constituída pelo Decreto legislativo n.º 301/1994, convertido na Lei n.º 403/1994, com efeitos desde 1-out.-1993. À Consap foram transferidas todas as funções de natureza publicística da competência do INA (*Istituto Nazionale delle Assicurazioni*), entre as quais a de gestão do FGVS. Este é hoje regulado no CAP, que substituiu a disciplina constante do artigo 20.º da Lei n.º 990/1969. O regime italiano prevê ainda que o pagamento seja feito por uma «empresa designada», à qual é também atribuída legitimidade passiva para a ação do lesado. Vd. e. g. Flavio Peccenini, *Fondamenti della responsabilità civile automobilistica*, Cedam, Pádua, 2000, 189 ss., Elio di Jeso, *Diritto dell'assicurazione RC auto*, Egaf, Forlì, 2015, 353 ss.; sobre o regime pretérito Aldo Durante, *L'assicurazione obbligatoria della responsabilità da veicoli a motore. Commento sistematico alla Legge n. 990 del 24-xii-1969*, Giuffrè, Milão, 1970, 122 ss., Gaetano Castellano, *Assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore e dei natanti*, DDP-Comm. I (1987), 373/1 ss.; a pluralidade de entidades induz a imbricados problemas no direito italiano: sobre um caso particular, Maria Stella Lopinto, *Inesecutività contro la gestione del Fondo per le vittime della strada della sentenza che ha condannato alle spese l'impresa di assicurazione in l.c.a.*, DEA 37 (1995) 2/3, 607-613.

¹⁴ Lei de 24-dez.-1969, n.º 990, sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil derivado da circulação de veículos a motor e embarcações, artigo 20.º (cf. também os artigos 22.º, 30.º, 31.º, 36.º, 37.º). Esta lei foi ab-rogada pelo artigo 354.º do CAP, que prevê e disciplina a atividade do Fundo nos artigos 285.º ss.

À constituição de tais fundos não foi alheia¹⁵ a criação de gabinetes no contexto do Sistema de Certificado Internacional do Seguro Automóvel, também dito de Carta Verde, que, remontando à Recomendação n.º 5 de 25-jan.-1949 do Grupo de Trabalho dos Transportes Terrestres da Comissão Económica para a Europa¹⁶, precedeu a Convenção de 1959 e as DSA. Com base na Recomendação, foi aprovada, em assembleia-geral do Conselho de Gabinetes¹⁷, em Nov.-1951, a Convenção-Tipo Intergabinetes, entretanto objeto de modificações, a última aprovada pela assembleia-geral do mesmo Conselho de 30 e 31-mai.-1996. A Convenção Tipo e o Acordo Multilateral foram substituídos por um acordo único denominado Regulamento Geral do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros, assinado em 30-mai.-2002¹⁸. O Sistema de Carta Verde conta hoje com 48 Estados-Membros¹⁹ representados por 47 serviços nacionais de seguros. Em Portugal, as funções de serviço nacional de seguros são asseguradas pelo GPCV (artigo

¹⁵ A ponto de, nalguns sistemas, como é o caso do britânico, o organismo de indemnização e o serviço nacional de seguros coincidirem.

¹⁶ Onde acordado, *i.a.*, que: (i) em cada país, os seguradores organizariam um organismo central (*Bureau*) reconhecido pelos respetivos governos (al. a)); (ii) fossem celebrados acordos entre os *Bureaux* para reembolso das indemnizações pagas (als. e e g)); (iii) em cada país cujo governo tivesse adotado a Recomendação, seriam as cartas verdes aceites, sem qualquer outra formalidade ou custo, como prova de um seguro conforme ao direito do seguro obrigatório de tal país em relação aos veículos para os quais tais cartas tivessem sido emitidas. A referida Recomendação foi depois completada pela Resolução n.º 43 adotada em 5-jun.-1952 pelo Sub-Comité dos Transportes Terrestres, pelo anexo 2 da Resolução de conjunto sobre a facilitação dos transportes rodoviários adotada na 74.ª sessão (especial) do grupo de trabalho dos transportes terrestres de 25-29-jun.-1984, e pelo anexo 2 da Resolução consolidada sobre a facilitação dos transportes rodoviários (R.E. 4) adotada na 94.ª sessão do grupo de trabalho sobre transportes terrestres da Comissão Económica para a Europa de 14-16-nov.-2000 (textos em A. Garção Soares/J. Maia dos Santos/M. J. Rangel de Mesquita, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Almedina, Coimbra, 2006, 683 ss. (III – O Sistema de Carta Verde). Sobre o tema, em termos que acompanhamos, A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório* cit., 301, M. J. Rangel de Mesquita, *O Regulamento Geral* cit., 16 ss., ou *ead.*, *Sistema de Certificado Internacional de Seguro Automóvel* cit., 246 ss.; cf. também M. M. Sousa Chichorro, *O contrato de seguro* cit., 24 ss.; no estrangeiro, D. B. Williams, *Guide to Motor Insurers' Bureau Claims* cit., 22 ss., ou as conclusões do advogado-geral Michael Bobek no proc. C-587/15 (falando de «sistemas paralelos»).

¹⁷ Hoje Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros.

¹⁸ O Acordo entre os serviços nacionais de seguros dos Estados-Membros do Espaço Económico Europeu e outros Estados associados, assinado em Rethymno (Creta) em 30-mai.-2002, aprovado pelo Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros, publicado em anexo à Decisão da Comissão, de 28-jul.-2003 (2003/564/CE), contém um apêndice 1 donde consta o Regulamento Geral do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros. O artigo 20.º do referido Regulamento revogou, com efeitos a partir de 1-jun.-2003, o Acordo Multilateral de Garantia entre Serviços Nacionais de Seguros, de 15-mar.-1991, o qual agrupava num documento único os acordos entre serviços nacionais de outros países posteriores ao Acordo Complementar entre serviços nacionais, assinado em 16-out.-1972, em relação ao Acordo entre Serviços Nacionais de Seguros de Nov.-1951 (cf. o último considerando da Decisão da Comissão, de 28-jul.-2003).

¹⁹ Países da UE, do EEE e outros Estados associados (os 27 países da UE, a Islândia (1970), Noruega (1949), Principado de Andorra (1996), Croácia (1992) e Suíça (e Liechtenstein) (1949)) e, ainda que adjacentes ao Mediterrâneo, outros países europeus (Albânia (1992), Bielorrússia (2003), Bósnia-Herzegovina (1996), Moldávia (1997), Macedónia do Norte (1994), Sérvia (1954), Montenegro (2012), Rússia (2009), Ucrânia (1997), Turquia (1964)) e não europeus (Irão (1976), Marrocos (1969), Tunísia (1969), Israel (1968), Azerbaijão (2016)). Informação disponível no sítio eletrónico do *Council of Bureaux* (CoB) em cobx.org.

90.º do RSORCA 07)²⁰⁻²¹. O Sistema continua a assentar na existência de uma carta verde, em caso de sinistros ocorridos num Estado-Membro do Sistema de Carta Verde que causem danos a um residente neste mesmo Estado mas que tenham sido causados por veículos provenientes de outro Estado-Membro do Sistema de Carta Verde (sinistros internacionais ou carta verde)²². As DSA foram regulando outros aspetos que o Sistema Carta Verde deixara por resolver, sem, no entanto, eliminar esta dualidade normativa, que convergiu, em apreciável medida, com a

20 Associação constituída por escritura pública de 9-out.-1986 (DR, III Série, de 21-nov.-1986, 13039). O seu precedente, o Gabinete Português do Certificado Internacional de Seguro Automóvel (GPCISA), estava integrado no INS e tinha apenas funções de gabinete instrutor de processos. O INS integrou todo o património e aproveitou as estruturas do Grémio dos Seguradores (artigo 6.º/1 e 3 do Decreto-Lei n.º 11-B/76, de 13-jan.; cf. também o artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 400/76, de 26-mai.), entre as quais o GPCISA (artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 400/76); o Gabinete, com efeito, iniciara as suas funções em 21-jan.-1955, na qualidade de gabinete instrutor (não podia ser gabinete gestor pois ainda não era obrigatório o seguro de responsabilidade civil automóvel), junto do Grémio dos Seguradores enquanto representante dos seguradores que, em Portugal, exploravam o ramo automóvel (autorizado pelo Decreto-Lei n.º 41 225, de 8-ag.-1957, «[d]entro da mesma orientação [do Decreto-Lei n.º 40 621, de 30 de Maio de 1950] e de acordo com as recomendações dos organismos competentes, nacionais e internacionais», a celebrar com os competentes organismos estrangeiros convenções bilaterais para recíproco reconhecimento dos certificados internacionais de seguro de automóveis (artigo 1.º); sobre este particular, Otília Guerreiro, *Grémio dos Seguradores (1934-1975)*, no *Dicionário de História Empresarial Portuguesa. Séculos XIX e XX*, vol. II – *Seguradoras*, coord. Miguel Figueira de Faria/José Amado Mendes, UAL/INCM, Lisboa, 2014, 230). Após a entrada em vigor do seguro obrigatório do RSORCA 79, em 1-jan.-1980, o GPCISA passou a ter as funções de gabinete gestor (artigo 16.º da Convenção-Tipo Intergabinetes). Pouco depois, a substituição do INS pelo ISP por via do Decreto-Lei n.º 302/82, de 30-jul., determinou que as competências que o INS detinha no âmbito do GPCISA (cf. a al. c) do n.º 1 do Despacho do Secretário de Estado do Tesouro de 24-nov.-1979, corrigido pelo Despacho Normativo n.º 51/80, de 5-dez.) não passassem para o recém-criado ISP, conforme disposto no artigo 5.º/3 c) do citado Decreto-Lei n.º 302/82, com o seguinte teor: «Encontra-se vedado ao ISP, por força do artigo 4.º, praticar actos cuja competência pertencia ao extinto Instituto Nacional de Seguros e que se prendam, nomeadamente, com os seguintes domínios: (...) c) Gabinete Português do Certificado Internacional do Seguro Automóvel». A partir de 1982, as funções do GPCISA passaram para a APS e, depois de autonomizado o GPCV mediante constituição por escritura pública em 1986, continua o mesmo a funcionar junto da APS (cf. o artigo 20.º/10 do RSORCA 85 que, antes da constituição do GPCV, ainda mencionava a «entidade que, nos termos da Convenção referida no número anterior [i.e. a Convenção Tipo Intergabinetes] exerça as funções do Gabinete Português do Certificado Internacional do Seguro Automóvel»). Vd. A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório* cit., 301-302, ou R. de Carvalho, *O seguro em Portugal* cit., 252 ss.. Sobre a relação entre FGA e GPCV e. g. M. J. Rangel de Mesquita, *O Regulamento Geral* cit., 16-26. Sobre a relação CCS e Ofesauto em Espanha, L. Segovia López, *Responsabilidad civil* cit., 690-691

21 Em 2002, no Acordo entre os serviços nacionais de seguros dos Estados-Membros do Espaço Económico Europeu e outros Estados associados, eram os seguintes os 24 serviços nacionais: *Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs* (Áustria), *Bureau Belge des Assureurs Automobiles* (Bélgica), *Swiss National Bureau of Insurance* (Suíça), Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων anglicizado *Motor Insurers' Fund* (Chipre), *Ceská Kancelár Pojistitelu* (República Checa), *Deutsches Büro Grüne Karte e.V.* (Alemanha), *Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring* (Dinamarca e Ilhas Feroé), *Oficina Española de Aseguradores de Automóviles* vulgo *Ofesauto* (Espanha), *Bureau Central Français* (França), *Liikennevakuutuskeskus* (Finlândia), *Motor Insurers' Bureau* (Reino Unido e Irlanda do Norte), Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης anglicizado *Motor Insurers' Bureau* (Grécia), *Hungarian Motor Insurance Bureau* (Hungria), *Hrvatski Ured Za Osiguranje* (Croácia), *Ufficio Centrale Italiano* (Itália), *Motor Insurers' Bureau* (Irlanda), *Alþjóðlegar Bifreiðatryggingar á Íslandi* (Islândia), *Bureau Luxembourgeois des Assureurs* (Luxemburgo), *Trafikkforsikringsforeningen* (Noruega), *Nederlands Bureau de Motorrijtuigverzekeraar* (Países Baixos), *Gabinete Português de Carta Verde* (Portugal), *Trafikförsäkringsföreningen* (Suécia), *Slovenská kancelária poistovatelov* (Eslováquia) e *Slovensko Zavarovalno Zdrueje* (Eslovénia).

22 Não contemplados são os sinistros transnacionais ocorridos fora do país de residência do lesado causados por veículos provenientes de um país diferente ou por veículos do país do acidente (problema que motivou a Convenção entre Gabinetes em matéria de protecção de visitantes estrangeiros, de 26-mai.-1994, permitindo ao lesado a obtenção de informação sobre o segurador do responsável). Vd., com indicações várias, M. J. Rangel de Mesquita, *Sistema de Certificado Internacional de Seguro Automóvel* cit., 249, que seguimos.

aprovação do Regulamento de 2002²³: «Sistema Carta Verde» e «Sistema das Diretivas de Seguro Automóvel»²⁴.

II.

A I Diretiva de Seguro Automóvel, de 1972 (DSA I)²⁵, não previa a criação dum fundo de garantia automóvel. Não obstante, forneceu o enquadramento necessário para o efeito, ao estabelecer a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil (artigo 3.º/1) e ao abolir a fiscalização do seguro de veículos que tivessem estacionamento habitual no território doutro Estado-Membro (artigo 2.º/1). Facilitava-se assim a circulação automóvel entre diversos países, dificultada pela prova de cobertura de viagens ao estrangeiro e, por vezes, pela imposição de contratar seguro automóvel junto de segurador local²⁶.

Tais obstáculos à circulação haviam já sido identificados e minorados por uma iniciativa das Nações Unidas de 25-jan.-1949 mediante a qual era facilitada a circulação entre países parte do sistema de carta verde conforme à lei local. A DSA I, com efeito, tendo como pano de fundo tal iniciativa, trabalhou sobre ela e aboliu, dentro da CEE, as fiscalizações fronteiriças da carta verde²⁷.

III.

Adriano Vaz Serra nos trabalhos preparatórios do CC defendera em 1959 e 1960 a obrigatoriedade do seguro automóvel e a instituição dum fundo de garantia²⁸. O RSORCA 75 e o Decreto n.º 166/75,

²³ Sobre o ponto, entre nós, M. J. Rangel de Mesquita, *Sistema de Certificado Internacional de Seguro Automóvel* cit., 253 ss., que, identificando 8 principais elementos convergentes e 4 divergentes, observa que «a evolução verificada foi no sentido da convergência», sendo hoje os traços divergentes superados pelos convergentes. Em 2020, segundo informação disponível em cobx.org, o Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros passou a integrar, como novos membros, os fundos de garantia, organismos de indemnização e os centros de informação. Nos estatutos do Conselho, atualizados por último em 2019, são tais entidades contempladas: o Conselho considera, na prossecução da sua atividade, os interesses não apenas dos Serviços Nacionais, como também dos Organismos de Indemnização, dos Fundos de Garantia e dos Centros de Informação (artigo 3.1.1), e tem como fim coordenar as atividades e a cooperação entre as referidas entidades (artigos 3.2.1, 3.3 (c)); dentro do Conselho, são formados comités vários, um dos quais o Comité dos Organismos de Indemnização e Fundos de Garantias, em matéria de legislação europeia de proteção de visitantes (artigo 14.1.1 (d)).

²⁴ Além destes, é necessária a consideração do conjunto, mais amplo, de direito dos seguros da UE: vd. Luís Morais, *Droit des assurances – L'intégration juridique dans l'espace de l'Union européenne en matière d'assurances*, RFDUL XLII (2001) 1, 201-228, ou Alexandre Dias Pereira, *A construção jurídica do Mercado Único dos Seguros*, nos *Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa*, coord. Júlio Gomes, UCP, Lisboa, 2002, 75-109 e, em geral, A. Menezes Cordeiro, *Direito dos seguros*, 136 ss. ou 875 ss., P. Romano Martinez, *Direito dos seguros. Relatório*, 18-20 e 46, *id.*, *Direito dos seguros – Apontamentos*, 37 s. J. Vasques, *Contrato de seguro* cit., 26 ss., *id.*, *Direito dos seguros*, 24, ou R. Ferreira da Silva, *Do contrato de seguro* cit., 56 ss.

²⁵ Precedida da Recomendação da Comissão n.º 68/289/CEE, de 21-jun.-1968, relativa às condições sob as quais se devia exercer o controlo aduaneiro de transeuntes de fronteiras intracomunitárias.

²⁶ Vd. e. g. R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance* cit., 26-27.

²⁷ A abolição de fiscalização fronteiriça dependia da celebração de um acordo entre os serviços nacionais de seguros dos Estados-Membros (artigo 2.º/2 da DSA), Acordo este chamado complementar assinado pouco depois em 16-out.-1972. A Recomendação n.º 73/185 declarou que o *Acordo Complementar* cumpria as condições da DSA I, tendo fixado a data da abstenção da fiscalização transfronteiriça em 1-jul.-1973. A esta recomendação seguiu-se, entre outras, a Decisão n.º 74/166, impondo a obrigação de abstenção da fiscalização a partir de 15-mai.-1974. Vd. R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance* cit., 27.

²⁸ *Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*, BMJ 90 (1959), 215-227 e 312-315 (artigo 9.º do articulado, com base na lei francesa), e *eiusd.* os artigos 778.º/1 e 2 e 779.º/3 do anteprojeto da parte relativa ao Direito das obrigações, BMJ 101 (1960), 154-156 (artigo 778.º/1 e 4). Existiram outras iniciativas. A primeira tanto quanto pudemos apurar, durante a vigência do CE aprovado pelo Decreto n.º 18 406, de 31-mai.-1930 (que nos artigos 138.º ss. previa, sem estabelecer a sua obrigatoriedade, regras respeitantes ao seguro, como já antes os artigos 30.º ss. dos dois CE de janeiro e abril de 1928), materializada no

ambos de 28-mar., previam já a criação do FGA²⁹. No entanto, estando prevista a sua entrada em vigor a 1-jul.-1975, foi a *vacatio* prorrogada até 1-out. pelo Decreto-Lei n.º 329-I/75, de 30-jun., e depois *sine die* pelo Decreto-Lei n.º 373/76, de 19-mai., em razão de vicissitudes no sector determinadas pela nacionalização da maioria das empresas seguradoras pelo Decreto-Lei n.º 135-A/75, de 15-mar.

A criação definitiva dar-se-ia 4 anos depois. Previsto no RSORCA 79³⁰, foi o FGA instituído pelo Decreto-Regulamentar n.º 58/79, de 25 Set.³¹, ambos com entrada em vigor em 1-jan.-1980³², e integrado no INS.

IV.

Já prevista a criação em Portugal do FGA, foi aprovada, ainda antes da adesão de Portugal à CEE³³, a DSA II, de 1983³⁴.

projecto de José Saudade e Silva de 25-nov.-1935 (Bases I a IV), apresentado à Assembleia Nacional na sessão n.º 51 de 17-dez.-1935 (*Diário das Sessões* n.º 55, 18-dez.-1935, 101), e rejeitado, com o contraprojecto de Mário de Figueiredo, no ano seguinte (*Diário das Sessões* n.º 69, 1-fev.-1936, 318-328, com intervenções de Cortês Lobão, Mário de Figueiredo, Carlos Borges, Águedo de Oliveira, Saudade e Silva, Proença Duarte, Cancela de Abreu, Pinto da Mota e Araújo Correia e onde a pp. 321-321 é reproduzido o contraprojecto de Mário de Figueiredo com x Bases). O Código da Estrada de 1954, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20-mai.-1954, manteria este estado de coisas, conforme exarado no ponto IV.2 do preâmbulo: «A conveniência da obrigatoriedade do seguro, tão frequentemente requerida, foi também encarada com particular cuidado. Todavia, surgiram razões de ordem económica insuperáveis, pois a imposição de tal obrigatoriedade exigiria o estudo e a reorganização de toda a indústria de seguros. Uma regulamentação parcial poderia, portanto, acarretar consequências dificilmente previsíveis. Estas considerações não impediram, contudo, que se mantivesse a obrigatoriedade já prescrita em certos casos, com um ou outro aperfeiçoamento que pareceu conveniente introduzir». Em 1963 foi elaborado um projeto pela Comissão de Estudo nomeada por Portaria de 28-jun.-1962 (*Relatório da Comissão de Estudo dos problemas relacionados com a opção do seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante de acidentes causados por veículos. Portaria de 28 de Junho de 1962, Diário do Governo* n.º 156, 2.ª Série, de 4 de Julho de 1962, s/l, 1963; cf. também *O seguro do ramo automóveis. Alguns elementos de informação*, Grémio dos Seguradores, Lisboa, 1967, 63 pp., ou, entre outros, os debates no *Diário das Sessões* n.º 97, de 23-nov.-1967, 1800-1805, com intervenção de Tito Arantes, ou *Diário das Sessões* n.º 110, de 13-dez.-1967, 2071-2078, sob presidência de Mário de Figueiredo, sendo intervenientes Cunha Araújo e Tito Arantes; J. C. Moitinho de Almeida, *O regime jurídico do seguro obrigatório da responsabilidade civil originada na circulação terrestre de veículos a motor: seus problemas fundamentais*, no *I Congresso Nacional de Seguros. Lisboa 25/29 Outubro 1971*, promovido pelo Grémio dos Seguradores com o apoio do Centro de Documentação e Informação de Seguros, s/d, Lisboa, 323 ss., refere um projecto de seguro automóvel que constituiu a base dos trabalhos do 1.º Colóquio da Secção Portuguesa da AIDA, cuja adopção, com as alterações propostas no dito Colóquio, recomendava; cf. também D. Leite de Campos, *Seguro e prevenção dos acidentes automóveis*, *ibid.*, 315 ss., *id.*, *Seguro e prevenção dos acidentes pessoais*, separata da CTF 165/166 (1973), 39 ss., J. Sinde Monteiro, *Estudos sobre responsabilidade civil* cit., 142184 e 147202, J. C. Brandão Proença, *A conduta do lesado* cit., 286906, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel* cit., 105, Maria Luísa Oliveira e Sousa, *A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950*, FCT-UNL, Lisboa, 2013, 125 ss., ou R. de Carvalho, *O seguro em Portugal* cit., 27 ss.).

²⁹ Cf. do RSORCA 1975, além do preâmbulo, os artigos 16.º a 21.º, 24.º a 27.º e 37.º; e do Decreto n.º 166/75 os artigos 13.º a 17.º Com efeito, conforme do seu preâmbulo consta, o RSORCA 75 «obedece, em geral, às regras definidas na Convenção Europeia Relativa ao Seguro Obrigatório da Responsabilidade Civil em Matéria de Veículos a Motor, assinada em Estrasburgo pelos membros do Conselho da Europa», pois «[e]mbora Portugal não tenha ainda a ela aderido, julgou-se oportuna a observância das suas directivas: não só porque consagra soluções desejáveis, como porque se afigura vantajosa a aproximação legislativa dos países em causa (...)». Sobre os diplomas de 1975, R. de Carvalho, *O seguro em Portugal* cit., 27 ss.

³⁰ 5 vezes: artigos 18.º, 20.º epígrafe e pr. (direitos dos lesados contra o fundo de garantia – *sic*, em minúsculas iniciais), 21.º/1 (acidentes de viação e de trabalho) e 22.º/3 (normas processuais).

³¹ Mesma data que o RSORCA 79.

³² Artigos 31.º e 14.º respetivamente.

³³ Mas, tal como o RSORCA 79, depois do pedido de adesão de 1977.

³⁴ Desta e das seguintes Directivas daremos conta das alterações que mais diretamente respeitaram ao FGA. Outros aspetos podiam ser trabalhados, posto que o escopo do presente trabalho o não consinta. Pensamos, desde logo, no âmbito de cobertura do seguro obrigatório. Este, sempre que alterado – normalmente aumentado –, traz consequências ao âmbito de intervenção do FGA, que, sob a perspetiva da sua atuação subsidiária, aumenta em igual medida.

Ao contrário da precedente, previa esta expressamente a obrigação dos Estados-Membros de criarem ou autorizarem a criação de um organismo que tivesse por missão «reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação, os danos materiais ou corporais causados por veículos não identificados ou relativamente aos quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro» (artigo 1.º/4 pr., 1.ª parte)³⁵.

Assim, além da previsão da sua constituição, estabeleceu-se que não ficava prejudicado «o direito que assiste aos Estados-Membros de atribuírem ou não à intervenção desse organismo um carácter subsidiário, nem o de regulamentarem os sistemas de recursos entre este organismo e o ou os responsáveis pelo sinistro e outros seguradores ou organismos de segurança social obrigados a indemnizar a vítima pelo mesmo sinistro» (artigo 1.º/4 pr., 2.ª parte). Estavam, deste modo, lançadas as bases para o regime do reembolso.

O lesado podia, «em qualquer caso», dirigir-se diretamente ao organismo que, com base nas informações fornecidas a seu pedido pelo lesado, devia responder fundamentadamente «quanto à sua intervenção» (artigo 1.º/4, § 1.º).

Seguia-se nos §§ 2.º a 5.º uma série de faculdades concedidas aos Estados-Membros.

Assim, podiam eximir o organismo de pagar os danos das «pessoas que, por sua livre vontade, se encontrassem no veículo causador do sinistro», mediante prova, pelo organismo, de que «elas tinham conhecimento de que o veículo não estava segur[ad]o» (artigo 1.º/4, § 2.º).

Em caso de sinistro por «veículo não identificado», os Estados-Membros podiam também limitar ou excluir o pagamento pelo organismo dos danos materiais (artigo 1.º/4, § 3.º). Em caso de sinistro por «veículo não seguro»³⁶, tinham também os Estados a faculdade de estabelecer uma «franquia oponível» ao lesado não superior a 500 ECUs (artigo 1.º/4, § 4.º).

Os Estados podiam, por último, «aplicar à intervenção do referido organismo as respetivas disposições legislativas, regulamentares e administrativas», «sem prejuízo de qualquer outra prática mais favorável às vítimas».

O organismo não era apenas contemplado no artigo 1.º da DSA II. Também o artigo 2.º/2 previa a sua intervenção «em substituição da seguradora», em caso de «veículos roubados ou obtidos por meios violentos» (*ibid.* pr., 1.ª parte) e que, tendo o veículo (roubado ou obtido por meios violentos) estacionamento habitual noutro Estado-Membro, o organismo não tinha possibilidade de «recurso» contra qualquer organismo desse Estado-Membro. Era admitida, nestes casos, a

³⁵ Cf. igualmente o preâmbulo e o artigo 2.º/2 referente aos veículos roubados ou obtidos por meios violentos. A redação inicial constante do artigo 1.º/3 da Proposta, contida num só parágrafo, era mais parcimoniosa: «Chaque État membre prévoit que l'indemnisation, dans les limites autorisées par le paragraphe 2, des dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance prévue au paragraphe 1 est supportée par un organisme qu'il crée ou agréé». O Parecer do CESE, de 25-fev.-1981, tendo presente que o referido organismo, já existente nalguns Estados-Membros, tinha aí carácter subsidiário, sugeriu que a Proposta de Directiva precisasse que o mesmo interviria apenas na medida em que o lesado não tivesse recebido indemnização por outra via. O Parlamento haveria de propor uma distinção entre indemnização por danos corporais e materiais (veículo identificado mas sem seguro) e apenas por danos materiais (veículo não identificado) e a possibilidade de fixação de franquia na hipótese de danos materiais. Na sequência das alterações sugeridas pelo Parlamento, a Comissão haveria de aditar um parágrafo ao referido n.º 3 do artigo 1.º com o seguinte teor: «Chaque État membre peut limiter ou exclure l'intervention de cet organisme pour les dommages matériels causés par un véhicule non identifié» (COM/1982/69/FINAL). O texto aprovado pelo Conselho, correspondente à versão final, haveria, no entanto, de ser muito mais extenso, regulando o regime do reembolso, das informações e da exclusão de passageiros que cientes da falta de seguro se encontrassem no veículo. Sobre o ponto, R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance* cit., 30-31, ou Ö. Gürses, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance* cit., 199-200.

³⁶ O que pressupõe que tenha sido identificado: caso contrário, não se saberia se tinha seguro.

estipulação de franquia por danos materiais oponível ao lesado não superior a 250 ECUs (artigo 2.º/2, §1.º).

V.

A III Diretiva de Seguro Automóvel, de 1990 (DSA III), deu especial atenção ao organismo de indemnização.

Aditou ao artigo 1.º/4 da DSA II um parágrafo impedindo a subordinação do pagamento pelo organismo de indemnização à prova pelo lesado, «seja por que meio for», de que o responsável não pode ou não quer pagar (artigo 3.º)³⁷.

Previu, ainda, o mecanismo de «fundado conflito»: caso surja entre o organismo de indemnização e o segurador de responsabilidade civil discórdia sobre quem deva indemnizar o lesado, devem os Estados-Membros tomar «as medidas adequadas para que seja designada a parte a quem, numa primeira fase, incumbe a obrigação de indemnizar imediatamente a vítima» (artigo 4.º, §1.º). Se, afinal, «for decidido» que a indemnização deveria ter sido, total ou parcialmente, paga «pela outra parte», deverá esta reembolsar, em conformidade, a parte que pagou³⁸ (artigo 4.º, §2.º)³⁹⁻⁴⁰.

VI.

A IV Diretiva de Seguro Automóvel, de 2000 (DSA IV)⁴¹, trouxe significativas novidades, com repercussão sobre os organismos de indemnização⁴².

Estes, sob certas condições, passaram a indemnizar também: (i) os lesados em resultado de sinistros ocorridos num Estado-Membro que não o de residência, causados pela circulação de veículos habitualmente estacionados e segurados num Estado-Membro; e (ii) os lesados residentes num Estado-Membro com direito a indemnização por qualquer dano sofrido em

³⁷ Assim já também o artigo 3.º da Proposta de Diretiva, que não mereceu do Parlamento Europeu contrapropostas.

³⁸ Neste § 2.º subentende-se o seguinte segmento do § 1.º: «Os Estados-Membros tomarão as medidas adequadas para que».

³⁹ A Proposta da Comissão era a seguinte: «Os Estados-Membros devem designar um responsável pela indemnização imediata da vítima para os casos de conflito entre o organismo referido no n.º 4 do artigo 1.º da Diretiva 84/5/CEE e um segurador de responsabilidade civil sobre qual deles deve indemnizar a vítima. Se no final for decidido que a outra parte deveria ter pago toda ou parte da indemnização, esta deve reembolsar, em conformidade, aquele que pagou». O Parlamento sugeriu, no entanto, a seguinte redação: «Em caso de desacordo entre o organismo referido no n.º 4, primeiro parágrafo, do artigo 1.º da Diretiva 84/5/CEE e um segurador de responsabilidade sobre qual deles deve indemnizar a vítima, os Estados-Membros incumbirão uma das partes de indemnizar de imediato a vítima. Caso se verifique posteriormente que a outra parte deveria ter pago toda ou parte da indemnização, esta deve reembolsar as despesas que a outra parte custeou».

⁴⁰ O Parlamento sugeriu ainda o aditamento de um artigo 3.º bis à Proposta, com o seguinte teor: «O organismo referido no n.º 4, primeiro parágrafo, do artigo 1.º, da Diretiva 84/5/CEE, deverá, pelo menos dentro dos limites da obrigatoriedade do seguro, pagar a indemnização, mesmo no caso de as condições legais de responsabilidade estarem reunidas, mas a vítima não poder identificar o segurador de responsabilidade civil. A indemnização não é obrigatória, desde que o referido organismo comunique à vítima os elementos relativos à apólice da pessoa responsável». Esta proposta haveria de ser o artigo 5.º da DSA III.

⁴¹ Em geral, sobre a DSA IV, entre nós, A. Garção Soares, *As normas comunitárias e o seu reflexo no Direito português relativo ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, no *II Congresso Nacional de Direito dos Seguros. Memórias*, coord. A. Moreira/M. Costa Martins, colab. T. Coelho Moreira, Almedina, Coimbra, 2001, 129-137, max. 132-135, ou M. J. Rangel de Mesquita, *A proposta de 4.ª Directiva Automóvel: que contributo para a mobilidade territorial do cidadão europeu?*, nos *Estudos jurídicos e económicos em homenagem ao Professor João Lumbrals*, FDUL, Lisboa, 2009, 741-778, max. 754 ss.

⁴² O artigo 6.º/1 pr. da DSA previa que cada Estado criasse ou autorizasse um organismo para o efeito. A opção seguida em Portugal foi a de integrar tal competência no organismo já existente, o FGA.

resultado de sinistros ocorridos num país terceiro cujo serviço nacional de seguros tenha aderido ao regime da carta verde, se os sinistros forem causados pela circulação de veículos habitualmente estacionados e segurados num Estado-Membro (artigos 1.º pr. e 6.º/1 pr. e § 1.º). Foram estabelecidos determinados requisitos para que, em tais casos, pudesse ser o organismo demandado:

- i. após 3 meses desde a data da apresentação de pedido indemnização pelo lesado ao segurador do veículo ou ao seu representante para sinistros, nem um nem outro terem apresentado resposta fundamentada; ou
- ii. o segurador não ter designado representante para sinistros no Estado de residência do lesado.

Os lesados não podem apresentar um pedido ao organismo de indemnização se o tiverem já feito diretamente ao segurador do veículo e tiverem dele recebido resposta fundamentada no prazo de 3 meses desde a entrega do pedido.

O organismo de indemnização deve «intervir» no prazo de 2 meses a contar da data da apresentação do pedido pelo lesado. O segurador pode, no entanto, durante estes 2 meses, já depois dos 3 de que inicialmente dispusera para responder, apresentar uma resposta fundamentada ao pedido do lesado. Neste caso, cessa a «intervenção» do organismo de indemnização.

O organismo informa imediatamente, após a receção do pedido, de que recebeu um pedido de indemnização do lesado e de que lhe responderá em 2 meses, 3 sujeitos: (i) o segurador; (ii) o organismo de indemnização do Estado-Membro de estabelecimento do segurador que celebrou o contrato; (iii) caso conhecido, o lesante (artigo 6.º/1, § 4).

Os Estados-Membros podem considerar a indemnização «paga» por parte do organismo subsidiária ou não, bem como disciplinar a regularização de sinistros entre o organismo de indemnização e os lesados e outros seguradores ou organismos de segurança social «cujos serviços sejam necessários para indemnizar a vítima dos danos sofridos em virtude do mesmo sinistro» (artigo 6.º/1, § 5, 1.ª parte = DSA II). Não podem, contudo, permitir que o organismo subordine o pagamento da indemnização a «condições diferentes das estabelecidas na presente directiva», nomeadamente à prova pelo lesado, seja por que meio for, de que o lesado não pode ou não quer pagar (artigo 6.º/1, § 5, 2.ª parte = DSA II).

A Directiva prevê também um processo de reembolso entre organismos de indemnização: aquele que indemnize o lesado no seu Estado de residência tem direito a pedir ao organismo do Estado de estabelecimento do segurador do contrato o reembolso (artigo 6.º/2 pr.), caso em que este organismo ficará sub-rogado nos direitos do lesado face ao lesante ou seu segurador (artigo 6.º/2, § ún.)⁴³.

Ao organismo de indemnização do Estado da residência do lesado pode também ser apresentado um pedido ressarcitório se não for possível a identificação do veículo ou se, no prazo de dois meses após o sinistro, não for possível identificar o segurador (artigo 7.º pr., 1.ª parte; cf. os artigos 74.º e 75.º do RSORCA 07). Este organismo pode depois pedir o reembolso ao fundo de garantia do Estado onde o veículo tem estacionamento habitual (se não identificável o segurador) ou ao

⁴³ Sobre o ponto vd. infra «Reembolsos».

do Estado do sinistro (se não identificável o veículo ou no caso de veículo de países terceiros) (artigo 7.º pr., 2.ª parte, a) a c))⁴⁴.

Os procedimentos de reembolso são, hoje, também regulados no Acordo entre as Entidades Indemnizatórias e entre Entidades Indemnizatórias e Fundos de Garantia, de 29-abr.-2002 (artigos 4.º ss.)⁴⁵.

Outro aspeto regulado na DSA IV, que veio a repercutir-se no regime do organismo de indemnização português, foi o dos centros de informação, que cada Estado devia criar ou autorizar (artigo 5.º). Os centros de informação são responsáveis por: (a) manter um registo com informações sobre (1) números de matrícula dos veículos a motor habitualmente estacionados no seu território, (2) números das apólices de seguro que cobrem a utilização destes veículos relativamente aos riscos de responsabilidade civil por veículos terrestres motorizados⁴⁶, com exceção do transportador, e, se o prazo de validade tiver caducado, o termo da cobertura, (3) seguradores que cobrem a utilização dos veículos relativamente aos referidos riscos, e representantes para sinistros por eles designados, cujos nomes devem ser comunicados ao centro de informação, (4) lista dos veículos que, em cada Estado, beneficiam da derrogação da obrigação de cobertura de seguro de responsabilidade civil⁴⁷; (b) coordenar a recolha e divulgação destas informações; e (c) auxiliar as pessoas com poderes para tal a obterem as informações (artigo 5.º/1 da DSA IV; cf. o artigo 76.º/1 do RSORCA 07). As informações devem ser conservadas por um prazo de sete anos a contar da data de caducidade do registo do veículo ou do termo do contrato de seguro (artigo 5.º/1, § final; cf. o artigo 76.º/3 do RSORCA 07). O lesado pode, no prazo de sete anos após o acidente, obter, «sem demora», do centro de informação do Estado em que reside ou do Estado onde o veículo tem o seu estacionamento habitual ou onde ocorreu o sinistro informações sobre: (a) o nome e endereço do segurador; (b) o número da apólice de seguro; e (c) o nome e endereço do representante para sinistros do segurador no Estado de residência do lesado (artigo 5.º/3; cf. o artigo 77.º/1 do RSORCA 07). Da mesma forma, tem o lesado, «se tiver um interesse legítimo», direito a obter do centro de informação informações sobre: (i) o nome e endereço do proprietário, (ii) do condutor habitual, ou (iii) da pessoa em cujo nome está o veículo registado (artigo 5.º/4; cf. o artigo 77.º/2 do RSORCA 07); para este efeito, deve o centro de informação dirigir-se ao segurador ou ao serviço de registo do veículo. Os seguradores devem comunicar aos centros de informação o nome e endereço do representante para sinistros por si designado em cada um dos Estados (artigo 5.º/2). A nível da UE, sob a égide do Conselho de Gabinetes, foi assinado em Atenas em 4-nov.-2010 o Acordo sobre a troca de informações entre Centros de Informação nos termos da Diretiva 2009/103/EC, que regula os procedimentos associados aos pedidos entre centros de informação⁴⁸.

⁴⁴ Sobre o ponto vd. infra «Reembolsos».

⁴⁵ Entretanto objeto de 2 adendas: a primeira de 1-mai.-2004 (integra organismos de indemnização e fundos de garantia do Chipre, Estónia, Letónia, Lituânia, Hungria, Malta, Polónia, República Checa, Eslovénia e Eslováquia) e de 1-jan.-2007 (*idem* para Bulgária e Roménia).

⁴⁶ Classificados no ramo 10 do ponto A do anexo da Diretiva 73/239/CEE.

⁴⁷ Isenção prevista nas als. a) e b) do artigo 4.º da DSA I. Quanto a estes veículos, a DSA IV impôs que o centro de informações dispusesse de informação sobre (i) o nome da autoridade ou organismo designado responsável pela indemnização das pessoas lesadas; (ii) o nome do organismo que garante a cobertura do veículo no Estado onde este tem o seu estacionamento habitual.

⁴⁸ No original inglês *Agreement on the Exchange of Information between Information Centres under Article 23 of Directive 2009/103/EC*. Foi aprovado com o anexo *Working Arrangements for the Signatories to the Agreement on the Exchange of Information between Information Centres under Article 23 of Directive 2009/103/EC*. Entrou em vigor em 1-dez.-2010. Em 2020 foi aprovado um novo *Agreement on the Exchange of Information between Information Centres under Article 23 of Directive 2009/103/EC*, que entra em vigor em 1-jan.-2021 e revoga o acordo de 2010 (artigo 20.º/1

VII.

A V Diretiva de Seguro Automóvel, de 2005 (DSA V)⁴⁹, à imagem das anteriores, prestou atenção ao organismo de indemnização, densificando o regime.

Assim, proibiu, no caso de veículo não identificado, a exclusão do pagamento dos danos materiais sempre que paga uma indemnização por danos pessoais significativos a qualquer lesado do mesmo acidente, sem prejuízo da possibilidade de fixação de franquia por danos materiais, oponível ao lesado, não superior a 500€ (artigo 1.º/6, § 1.º na redação do 2.º da DSA V)⁵⁰. Remetida para os direitos nacionais foi a determinação do carácter significativo dos danos pessoais, ainda que adiantando um critério: os danos sofridos exigirem a prestação de cuidados hospitalares (*ibid.* § 2.º). Eliminada foi também a possibilidade, prevista no artigo 1.º/4 da DSA, de estabelecer uma franquia, não superior a 500€, relativamente a danos materiais por veículos identificados não seguros⁵¹.

A DSA V estabeleceu como Estado-Membro em que se situa o risco o do destino do veículo a partir da data da aceitação da entrega pelo adquirente⁵² por prazo de 30 dias, mesmo que⁵³ o veículo não tenha sido formalmente registado no Estado-Membro de destino⁵⁴ (artigo 4.º A aditado à DSA III pelo 4.º da DSA V; artigo 5.º/1 do RSORCA 07). A situação base é a compra e venda de veículos automóveis, novos ou usados, entre Estados. A perspetiva principal é a da compra que implique uma importação⁵⁵. O propósito é de facilitar a obtenção de seguro automóvel no país de destino⁵⁶ e a um preço razoável comparando com o valor de 30 dias no preço a pagar num contrato anual⁵⁷. Em tais casos, pode suceder durante os 30 dias no país de destino⁵⁸ um acidente envolvendo o veículo vendido sem que este esteja já coberto por seguro. A indemnização será

e 2). O Conselho de Gabinetes pela assinatura do *Transfer Agreement* de 7-dez.-2009 está encarregado de coordenar a atuação dos centros de informação. A necessidade de um novo acordo prendeu-se com a revisão estatutária e dos procedimentos operacionais do Conselho de Gabinetes, aprovados na assembleia-geral extraordinária de 15-jan.-2020. Anteriormente, ao abrigo da DSA IV, fora assinado um acordo em 20-fev.-2003 pelos centros de informação da Áustria, Bélgica, Alemanha, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Reino Unido, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Holanda, Portugal, Suécia, Islândia, Liechtenstein e Noruega, estendido em 1-mai.-2004 aos centros de informação do Chipre, República Checa, Estónia, Hungria, Lituânia, Letónia, Malta, Polónia, Eslovénia e Eslováquia (adenda n.º 1) e depois em 1-dez.-2008 aos da Roménia e Suíça (adenda n.º 2).

⁴⁹ Em 21-dez.-2000 a Direcção-Geral competente da Comissão Europeia (Mercado Interno) divulgou um documento para discussão sobre a modernização das DSA. Em 11-jan.-2001, a Comissão dos Assuntos Jurídicos e do Mercado Interno do Parlamento Europeu elaborou um projeto de relatório com recomendações à Comissão para uma DSA V. A Proposta de DSA V foi apresentada pela Comissão em 7-jun.-2002 e, depois de discussões várias, aprovada, quase 3 anos depois, sob a forma da Diretiva n.º 2005/14/CE, em 11-mai.-2005 (DSA V). Sobre a DSA V, M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva automóvel cit.*, 559 ss., e A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, passim*.

⁵⁰ Sobre o ponto M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva automóvel cit.*, 593-594.

⁵¹ Que ditou a eliminação do n.º 3 do artigo 21.º do RSORCA 85. Vd. M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva automóvel cit.*, 593-594.

⁵² Considerando 18, § 1.º: «entregue, disponibilizado ou enviado ao adquirente».

⁵³ A oração concessiva é problemática. Consultadas, outras versões vão no mesmo sentido: «even though», «selbst wenn», «aunque», «même si», «anche se».

⁵⁴ Sobre o quadro normativo à data e as alterações necessárias ao direito interno, M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel cit.*, 602 ss.

⁵⁵ Mas com reflexos ao nível da exportação: cf. também o artigo 5.º do RSORCA 07. Na doutrina, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel cit.*, 33-34 (que entende excluído do regime «um veículo que o comprador entenda registar definitivamente no Estado-Membro de aquisição e de imediato enviar (portanto com a matrícula desse Estado-Membro) para o estrangeiro»).

⁵⁶ Considerando 18 pr.

⁵⁷ A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel cit.*, 3348 e 35.

⁵⁸ Ou noutro, pois, como nota M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel cit.*, 605 e 60655, à letra a DSA V não distingue em função do local do acidente (por ex. um automóvel vendido da Alemanha a Portugal pode, entregue e recebido em Portugal, circular até Espanha e aí, sem seguro, colidir com outro veículo).

paga pelo organismo de indemnização – em Portugal o FGA⁵⁹ – do Estado-Membro de destino (artigo 5.º/3 do RSORCA 07), que, por conseguinte, não poderá pedir o reembolso ao organismo do Estado-Membro da expedição⁶⁰. Findos os 30 dias, o Estado-Membro do risco é o da matrícula⁶¹.

Procedeu-se ainda a uma extensão do procedimento de oferta: (i) por um lado, procedimento idêntico ao do artigo 4.º/6 da DSA IV devia ser estabelecido para a regularização de sinistros resultantes de «qualquer acidente» causado por veículos cobertos pelo seguro⁶²; (ii) por outro, caso regularizados pelo sistema de serviços nacionais, devia ser estabelecido procedimento idêntico ao mesmo artigo 4.º/6 da DSA IV (artigo 4.ºE da DSA III aditado pelo artigo 4.º da DSA V; cf., para o FGA e o GPCV, os artigos 32.º/4 e 5 do RSORCA 07⁶³).

Quanto aos centros de informação, devem prestar as informações a qualquer parte envolvida num acidente com veículos automóveis causados por um veículo coberto por seguro (artigo 5.º/1 da DSA III na redação do 4.º/5 da DSA V⁶⁴).

Relativamente ao organismo central de informação, os Estados devem tomar todas as medidas adequadas a facilitar aos lesados, seus seguradores ou representantes legais o acesso, em tempo útil, aos dados de base necessários à regularização de sinistros, num depósito central eletrónico, a pedido expresso das partes envolvidas no sinistro (artigo 6.ºA aditado à DSA IV pelo 5.º da DSA V)⁶⁵.

A DSA V foi parcialmente transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3-mai., e depois pelo RSORCA 07⁶⁶. A importância do FGA na filosofia deste último diploma é de tal ordem que o próprio preâmbulo o considera um dos seus dois pilares: o « pilar-seguro obrigatório » e o « pilar-FGA »⁶⁷.

VIII.

Em 2009 foram consolidadas as DSA. O regime do FGA, nas suas três vertentes, vem fundamentalmente previsto nos artigos 10.º, 11.º, 23.º e 24.º

Atenta a sua natureza, não careceu o documento de transposição.

59 Não fora o artigo 4.ºA/1 aditado pela DSA V à DSA III, seriam tais sinistros em Portugal pagos pelo GPCV enquanto serviço nacional de seguros, que pediria o reembolso ao serviço nacional do Estado do estacionamento habitual, o qual pediria o montante ao organismo de indemnização desse mesmo Estado (assim M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel* cit., 606/55), que, por último, o pediria ao responsável.

60 M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel* cit., 602-603 e 607. Os efeitos benéficos da solução, no que aos Estados de destino ou importação, como Portugal, concerne, são discutíveis. Não obstante, vd. as razões para a sua consagração em *ead.*, *ibid.*, 607-608.

61 A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel* cit., 34.

62 Portanto, aos «sinistros internos», que não apenas aos «sinistros DSA IV». Sobre o tema, M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel* cit., 612 ss.

63 O Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3-mai., já aditara ao RSORCA 85 a secção «Da regularização e sinistros» que eliminou a restrição geográfica até aí existente; o processo culminaria com a aprovação do RSORCA 07. Criticamente, M. J. Rangel de Mesquita, 612 ss. ou 634-635, ou *ead.*, *Sistema de Certificado Internacional de Seguro Automóvel* cit., 258. Sobre o tema em geral F. Albuquerque Matos, *O regime de regularização de sinistros definido no Dec.-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto*, nos *Estudos Comemorativos dos 20 anos da FDUP*, vol. I, org. Helena Mota/Juliana Ferraz Coutinho/Maria Raquel Guimarães/Miguel Pestana de Vasconcelos/Paulo de Tarso Domingues/Rute Teixeira Pedro, Almedina, Coimbra, 2017, 509-534.

64 Vd. M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel* cit., 617-618.

65 Crítica M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel* cit., 619-620.

66 Cujo artigo 94.º/1 e) revogou o anterior diploma. Sobre o processo, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 11 ss.; duma perspectiva crítica, M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel* cit., 622 ss., 629 ss., 632 ss. e *passim*.

67 É o seguinte o passo: «O vector do aumento da protecção dos lesados de acidentes de viação assegurada pelo sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (...) enforma diversas matérias ao nível de ambos os pilares do sistema (o pilar-seguro obrigatório e o pilar-FGA).

IX.

Existem, no direito da CEE/UE, vários modelos de organismos de indemnização, que oscilam entre entidades de natureza pública e privada. Esta diversidade foi, aliás, admitida pela DSA II ao prever dever cada Estado «criar ou autorizar a criação» de um tal organismo (artigo 1.º/4 pr.; cf. também o § últ.)⁶⁸.

Em Portugal, o FGA é um fundo público⁶⁹ dotado de autonomia administrativa e financeira⁷⁰ (artigo 47.º/2 do RSORCA 07), cuja gestão é, no entanto, assegurada pelos órgãos da ASF (artigo 47.º/3 *ibid.*), designadamente pelo seu conselho de administração, ao qual compete assegurar a prática pela ASF de todos os atos necessários à gestão do FGA, «representando o mesmo e exercendo todos os seus direitos e obrigações, incluindo a renúncia ou a cessão de créditos, o perdão de dívidas, o pagamento ou aceitação de dações em pagamento e a transação em juízo ou fora dele» (artigo 16.º/9 a) dos EASF⁷¹). O modelo nacional é, com variantes, seguido no direito lusófono, de que destacamos Angola⁷², Cabo-Verde⁷³, São Tomé e Príncipe ou Macau⁷⁴⁻⁷⁵. Na designação, Portugal, como outros países, seguiu a orientação francófona (*Fonds de garantie*).

68 Cf. TJUE 4-dez.-2003 (*Evans*), proc. n.º C-63/01 – ECLI:EU:C:2003:650, § 32; na doutrina alemã, falando de uma alternativa privada a par doutra pública, R. Koch, anotação ao § 13 cit., 211 ss., max. 214.

69 J. Vasques, *Direito dos seguros* cit., 330. C. Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil* cit., 91, entende tratar-se de um «instituto público».

70 De modo que assume a natureza de fundo público autónomo: RPt 17-dez.-2014 (Aristides Rodrigues de Almeida), proc. n.º 3541/10.8TBGDM.P1; mais genericamente, falando de «entidade de direito público inserida na orgânica» do à data ISP RPt 16-dez.-2015 (Alberto Ruço), proc. n.º 21/14.6TBST5-A.P1.

71 Cf., anteriormente, o artigo 13.º/1 a) dos EISP.

72 Em Angola, o FGA foi criado pelo Decreto n.º 10/09, de 13-jul., com sede em Luanda, sob tutela do Ministério das Finanças, adstrito ao Instituto de Supervisão de Seguros (ISS), agora Agência Angolana de Regulação e Supervisão de Seguros (ARSEG), como unidade independente, configurando um fundo público dotado de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, com isenção de custas e impostos. Vd. e. g. Lino Diamvutu, *Para uma melhor compreensão do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. A questão do ressarcimento de danos resultantes de lesões corporais e materiais nos acidentes de viação*, 3 e 21.

73 A experiência jurídica de Cabo-Verde é singular. Pelo Decreto-Lei n.º 17/2003, de 19-mai., o Fundo de Reserva Especial passou a designar-se FGA. Contudo, o Decreto-Lei n.º 70/2015, de 31-dez., que regulou o seguro de responsabilidade civil previsto no Código Marítimo (CM), conferiu ao FGA previsto no Decreto-Lei n.º 17/2003 «competência para se ocupar de indemnização no setor de seguro marítimo», passando a denominar-se Fundo de Garantia Automóvel e Marítimo (FGAM), «mantendo-se sem qualquer outra alteração as normas que o regulam, que passam a ser extensivas ao seguro estabelecido pelo presente diploma [i.e. de créditos marítimos]» (artigo 43.º do Decreto-Lei n.º 70/2015). Entretanto, foi alterado o regime do RSORCA cabo-verdiano, constante do dito Decreto-Lei n.º 17/2003, pelo Decreto-Lei n.º 57/2018, de 14-nov., cujo artigo 4.º revogou os artigos 36.º a 44.º respeitantes ao FGA, para, conforme exarado no preâmbulo, cumprir o desiderato da instituição do FGAM do Decreto-Lei n.º 70/2015. Porém, menos de 1 ano volvido, o Decreto-Lei n.º 45/2019, de 24-set., que aprovou o regime jurídico do FGA, abandonou o projeto, pois «chegou-se à conclusão de que o Fundo de Garantia [Automóvel e] Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei n.º 70/2015 (...) não é viável, não se encontrando semelhante instituto nos ordenamentos jurídicos próximos ao nosso, sendo improvável a sua capitalização, bem assim a criação de um corpo único de normas gerais para os ramos automóvel e marítimo colocaria em causa a sustentabilidade financeira do FGA. Assim, procede-se, com o presente diploma à revogação da disposição que instituiu o Fundo de Garantia Marítimo, passando a existir apenas o FGA». O FGA cabo-verdiano é um património autónomo que funciona junto do Banco de Cabo Verde e sob sua gestão (artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 45/2019).

74 Em Macau, o FGA foi instituído junto do Instituto Emissor de Macau, E.P., pelo Decreto-Lei n.º 53/83/M, de 26-dez. O seu estatuto foi regulado no RSORCA de Macau de 1994 aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/94, de 28-nov. (artigos 23.º a 39.º). Em virtude do n.º 1 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 104/99/M, de 13-dez., que estabeleceu o seguro obrigatório de responsabilidade civil das embarcações de recreio, o FGA passou a Fundo de Garantia Automóvel e Marítimo (FGAM), alargando o seu âmbito de atuação, designadamente à responsabilidade civil por navegação de embarcações de recreio. O FGAM é uma pessoa coletiva de direito público com autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

75 A Guiné-Bissau encontra-se vinculada ao *Code des Assurances* da CIMA, de 10-jul.-1992 – que ratificou em 2002 e de que é o primeiro estado não francófono a aderir –, com sucessivas alterações até Abr.-2018, que prevê e disciplina, no livro 6, intitulado *Organismes particuliers d'assurance*, o *Fonds de Garantie Automobile* (artigos 600.º a 621.º), a ser instituído em cada Estado-Membro (Benim, Burquina Faso, Camarões, República Centro-Africana, Congo, Comores, Costa do Marfim, Gabão, Guiné, Guiné Equatorial, Mali, Níger, Senegal, Chade e Togo, além da Guiné-Bissau).

O FGA tem personalidade judiciária (cf. os artigos 61.º a 63.º do RSORCA 07 e 11.º do CPC)⁷⁶ e tributária (artigos 15.º e 16.º da LGT). Os tribunais comuns são competentes para o «recurso» dos atos e decisões do FGA (artigo 61.º).

A autonomia financeira do FGA é mantida através das receitas (artigos 58.º do RSORCA 07 e 12.º a 14.º da NR 4/2016, de 12-mai.) provenientes: (i) da contribuição⁷⁷ resultante da aplicação de uma percentagem (2,5%/ano) sobre o montante total dos prémios comerciais⁷⁸ de contratos de seguro direto da cobertura obrigatória do seguro de responsabilidade civil automóvel (incidência objetiva), «processados» no ano anterior, líquidos de estornos e anulações; (ii) da contribuição resultante da aplicação de uma percentagem (0,21%/ano) sobre o montante total dos prémios comerciais⁷⁹ de todos os contratos de «seguro automóvel» (incidência objetiva⁸⁰) «processados» no ano anterior, líquidos de estornos e anulações, destinada à prevenção rodoviária (consignação objetiva⁸¹); (iii) do resultado dos reembolsos ao FGA «ao abrigo da sub-rogação nos direitos

⁷⁶ A personalidade judiciária do FGA é comumente aceite, sem discussão relevante, nos nossos tribunais (por ex. sentença do J2 da Secção Cível da Instância Central de Penafiel da Comarca do Porto Este de 30-jan.-2015, proc. n.º 1273/12.1TBMCN). No sentido do texto, J. Santos Batista, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 23: «O FGA está integrado no Instituto de Seguros de Portugal. O diploma legal que o criou não lhe conferiu personalidade jurídica autónoma, sendo pacífica a interpretação de que goza de personalidade judiciária, dirimindo em juízo os pleitos de que é parte»; ou E. Heitor Consciência, *Sobre acidentes de viação* cit., 104-105, refere-se ao FGA como «organismo integrado» e como «órgão» do ISP (de cujos meios, em particular para efeito do conhecimento da existência ou não de seguro, beneficária); na jurisprudência e.g. STJ 7-nov.-2000. Diversamente, C. Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil* cit., 91, a respeito da natureza jurídica do FGA, escreve: «o art. 22.º dispõe, em termos que se afiguram algo equívocos, que: «O Fundo de Garantia Automóvel está integrado no Instituto de Seguros de Portugal». Porém, muitas outras disposições do DL n.º 522/85 revelam inquestionavelmente que o FGA é um verdadeiro *instituto público*, dotado de personalidade jurídica e judiciária, para além de dispor de autonomia financeira (...) – surgindo como entidade titular de direitos e obrigações (...) e podendo beneficiar nas acções indemnizatórias ou de regresso como parte activa (...) ou passiva (...), beneficiando de isenção de custas»; ou Francisco Manuel Lucas Ferreira de Almeida, *Direito processual civil*, vol. I, Almedina, Coimbra, 2010, 419, a respeito da legitimidade das partes no contencioso administrativo, em particular da regra segundo a qual parte passiva é a pessoa colectiva pública, que não o órgão a que é o acto impugnado imputável ou obrigado à emissão do acto, considera o à data ISP e o FGA; para o autor, assiste ao ISP «por isso» (pensamos que por causa do artigo 4.º/1 f) do EISP) «a *legitimatío ad causam* (isolada ou conjunta) passiva para as acções contra si [pensamos que FGA] dirigidas». O artigo 9.º/3 do anteprojecto de A. Vaz Serra, *Fundamento da responsabilidade civil* cit., 313, estabelecia que «O Fundo goza de personalidade jurídica»; assim também o 16.º/1 do RSORCA 75: «É instituído no Ministério das Finanças o Fundo de Garantia Automóvel, entidade dotada de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira (...)». Em França, o FGAO é uma pessoa coletiva de direito privado. Reúne todos os seguradores que garantem riscos objecto de uma obrigação de seguro (artigo L. 241 do CA). Tem uma assembleia plenária, cujas decisões não têm carácter regulamentar, e é administrado por um conselho de administração de 12 membros (artigo R. 421-25-1). Vd. Jérôme Bonnard, *Droit des assurances*, 5.ª ed., LexisNexis, Paris, 2016, 30-31, Y. Lambert-Faivre/L. Leveneur, *Droit des assurances* cit., 699. Em Itália, o FGVs, constituído junto da Consap e por esta gerido (neste particular tendo semelhanças com a situação portuguesa: cf. A. Costa Oliveira, *A protecção dos credores* cit., 232), sujeito ao controlo do *Ministero dello sviluppo economico*, não tem personalidade jurídica própria, constituindo, ao invés, um património autónomo, destinado ao ressarcimento de danos em relação aos quais a cobertura seguradora não opera. Vd. sobre o tema A. Durante, *L'assicurazione obbligatoria della responsabilità da veicoli a motore* cit., 123-128 e 229-230, ou E. di Jeso, *Diritto dell'assicurazione RC auto* cit., 357606 (afastando outras teses, como a de que fosse uma fundação, associação não reconhecida ou comissão).

⁷⁷ Questiona se taxa se imposto J. Vasques, *Contrato de seguro* cit., 323659.

⁷⁸ Consideram-se como tais os valores correspondentes àquela cobertura contabilizados no ramo 43 a que se refere a Tabela 1 – Ramos «Não vida» do plano de contas para as empresas de seguros (artigo 13.º/3 da NR 4/2016).

⁷⁹ Consideram-se como tais todos os prémios contabilizados no grupo de ramos «4 – Automóvel» a que se refere a Tabela 1 – Ramos «Não vida» do plano de contas para as empresas de seguros, incluindo, assim, os prémios contabilizados nos ramos 41 a 44 da mesma Tabela.

⁸⁰ Na formulação do artigo 13.º/2 da NR 4/2016: «prémios comerciais de contratos de seguro direto processados (...) da modalidade e dos ramos incluídos sob a denominação «Seguro automóvel». Crítico J. Vasques, *Contrato de seguro* cit., 323.

⁸¹ Apenas neste caso é ela especificada. Nos demais casos, servem as receitas à prossecução das atribuições do FGA, designadamente a de reparação de danos causados por responsável desconhecido ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo, ou por responsável incumbidor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel (artigo 47.º/1). Vd. Rogério M. Fernandes Ferreira/João R. B. Parreira Mesquita, *As taxas de regulação económica no sector dos seguros, n'As taxas de regulação económica em Portugal*, coord. Sérgio Vasques, Almedina, Coimbra, 2008, 458, *iid.*, *A parafiscalidade na actividade seguradora*, Almedina, Coimbra, 2012, 38-39.

do lesado»⁸² e dos acordos celebrados com entidades congéneres; (iv) das taxas de gestão cobradas aos organismos de indemnização dos demais Estados-Membros aquando da percepção dos reembolso do título II; (v) da remuneração de aplicações financeiras bem como dos rendimentos dos imóveis da propriedade do FGA; (vi) doações, heranças ou legados; (vii) valores recebidos de contratos de resseguro.

As contribuições devem ser cobradas não pela ASF ou FGA, mas pelos seguradores «conjuntamente com o prémio do seguro» (artigo 58.º/4, 1.ª parte), que são «responsáveis por essas cobranças perante o Fundo» (*ibid.*; cf. também o artigo 14.º/1 da NR 4/2016). Os seguradores abrangidos são os sediados em Portugal, como os não sediados que atuem em regime de estabelecimento ou livre prestação de serviços explorando a modalidade e ramos denominados «Seguro automóvel» em Portugal (artigos 203.º e 241.º do RJASR e 12.º da NR 4/2016; cf. também o artigo 12.º-A da Diretiva n.º 88/357/CEE introduzido pelo 6.º da Diretiva n.º 90/618/CEE⁸³). As contribuições para o FGA assim como as respetivas bases de incidência devem ser especificamente mencionadas no recibo do prémio emitido pelo segurador (artigo 58.º/4, 2.ª parte). O pagamento pelo segurador ao FGA deve ser feito até ao mês seguinte a cada trimestre civil de cobrança (artigo 58.º/6)⁸⁴. Havendo a estornar todo ou parte do prémio de seguro em razão da extinção do contrato, o estorno das contribuições cobradas pelo segurador em benefício do FGA é efetuado nas mesmas percentagens (artigo 58.º/5).

O FGA pode efetuar o resseguro das suas responsabilidades (artigo 47.º/5 e também 58.º/1 g) e 59.º e)). Esta possibilidade só em 2007 foi expressamente prevista⁸⁵.

X.

O FGA desdobra-se hoje em fundo de garantia⁸⁶, organismo de indemnização⁸⁷ e centro de informação⁸⁸.

Enquanto fundo de garantia, compensa os danos causados por responsável desconhecido, isento de seguro ou conhecido mas incumpridor da obrigação de seguro, ou compensa o lesado em caso de insolvência do segurador (artigos 47.º/1, 48.º/1 c), ou 49.º/1 a), b) e c)). O regime do FGA não prescinde, em larga medida, da responsabilidade civil⁸⁹. Mesmo em relação a danos causados por desconhecidos, chamados «veículos não identificados» na DSA II (artigo 1.º/4), o FGA só indemniza se este for «responsável» (artigos 47.º/1, 49.º/1 a) e c) ou 62.º/2 do RSORCA 07):

⁸² E não só: vd. a 2.ª parte do n.º 1 do artigo 54.º

⁸³ Em relação à adesão ao GPCV pelas empresas em livre prestação de serviços o artigo 243.º a) do RJASR, sem prejuízo da contribuição ao FGA.

⁸⁴ Sobre a identificação do devedor da contribuição, se tomador, se o segurador, vd., duma perspetiva fiscal, Rogério M. Fernandes Ferreira/João R. B. Parreira Mesquita, *As taxas de regulação económica no sector dos seguros* cit., 455.

⁸⁵ Vd. *O Fundo de Garantia Automóvel. Apresentação*, Mai.-2019, 12 (inédito).

⁸⁶ Também dito, em particular no *corpus* normativo de direito da CEE/UE, organismo de indemnização.

⁸⁷ Portugal designou o FGA como organismo de indemnização, à imagem, por ex., da França, Alemanha, Itália, Bélgica, Luxemburgo e Liechtenstein. Sobre o ponto, Carlos Marques, *O Organismo de Indemnização* cit., 51 ss.

⁸⁸ Sobre o tema e. g. M. J. Rangel de Mesquita, *Direito administrativo dos seguros* cit., 406-408.

⁸⁹ A posição assumida pelo FGA nos processos judiciais consultados confirmam-no. O «sistema» não tende, portanto, a uma configuração *no fault*, tanto ao nível do direito legislado como da jurisprudência. Vd. J. Sinde Monteiro, *Estudos sobre a responsabilidade civil* cit., *passim*, ou D. Moura Vicente, *Direito comparado* cit., II, 464. Sobre a relação, em particular no seguro automóvel, entre direito dos seguros e da responsabilidade civil, J. Sinde Monteiro, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade civil. Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE, RLJ 142/3977 (2012)*, 82 ss.

o ponto é, todavia, controverso⁹⁰. As DSA não tiveram nem têm, no entanto, como propósito alterar as regras sobre responsabilidade civil⁹¹.

Em Portugal, o centro de informação designado, em transposição da DSA IV, foi o ISP, hoje ASF (artigo 76.º/1 pr. do RSORCA 07). Hoje, ao abrigo do artigo 23.º da DSA consolidada, assume o FGA as funções de centro de informação português (artigos 138.º do RegFGA; cf. também o artigo 78.º/1 do RSORCA 07).

Como organismo de indemnização, o FGA satisfaz indemnizações fora das suas estritas funções como fundo de garantia, ou seja, em casos em que não tem estrita e forçosamente de estar em causa um veículo não identificado, um veículo sem seguro ou um segurador insolvente. As condições em que o FGA responde, enquanto tal, encontram-se definidas nos artigos 69.º ss. do RSORCA 07⁹²: estão essencialmente em causa pretensões indemnizatórias de lesados residentes em Portugal por acidente causado por veículo habitualmente estacionado e segurado em Estado-Membro e ocorrido ou em Estado-Membro que não Portugal ou em país aderente ao sistema da «Carta Verde». Pelo Decreto-Lei n.º 72-A/2003, de 14-abr., foi o FGA designado organismo de indemnização português.

⁹⁰ De modo que, existindo elementos que permitam concluir que, apesar de interveniente no acidente um desconhecido, este não foi responsável, o FGA não responde. Assim, na jurisprudência, a título ilustrativo, STJ 11-nov.-1999, ou STJ 26-set.-2000 (onde, após afirmar não ter o legislador do RSORCA 85 querido derrogar o regime da responsabilidade civil constante do CC para os casos de desconhecimento do veículo que causou o acidente e do seu condutor, expressivamente se lê: «a não ser assim facilmente responsáveis por acidentes de viação que tivessem sofrido em consequência destes poderiam onerar gravosamente o Fundo, fazendo-o responder em condições ma[i]s gravosas e de mais difícil defesa que as seguradoras, bastando-lhes para tanto accionar o Fundo mas ocultando a identificação dos veículos intervenientes nos acidentes, o que (...) lhes permitiria obter indemnizações pelos danos por si próprios causados»); no direito italiano, Flavio Peccenini, *Fondamenti della responsabilità civile automobilistica* cit., 191. Diversamente, F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 561-5629 (onde jurisprudência).

⁹¹ Ainda que não possam esquecer-se os efeitos reflexos que o seguro automóvel tem, na prática judiciária mas também legislativa, sobre o regime de responsabilidade civil, de modo nem sempre linear ou consensual. Sobre o ponto, desenvolvidamente, J. Sinde Monteiro, *Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil* cit., 82-131; no direito britânico, R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance* cit., 678; na jurisprudência, TJUE 17-mar.-2011, proc. n.º C-484/09 (*Carvalho Ferreira Santos*), TJUE 21-fev.-2008, proc. n.º C-356/06 (*Farrell*), TJUE 30-jun.-2005, proc. n.º C-537/03 (*Candolin*) ou TJUE 9-jun.-2011, proc. n.º 409/09 (*Lavrador*). Defende uma harmonização dos regimes de responsabilidade civil M. J. Rangel de Mesquita, *Sistema de Certificado Internacional de Seguro Automóvel* cit., 259-260 («A evolução do sistema global de protecção das vítimas, em especial a sua vertente europeia, não poderá, pois, deixar de passar (...) por uma aproximação dos regimes nacionais de responsabilidade civil e das regras relativas ao cálculo do montante indemnizatório em razão da natureza dos danos sofridos»). O ponto não é simples. É, em primeiro lugar, necessário identificar claramente tais diferenças. É, depois, necessário aquilatar se as diferenças legislativas, evidentes ou não, são a causa determinante de tais discrepâncias. De qualquer modo, baseados no direito romano e na tradição romanística, os regimes continentais europeus e, em menor ou diversa medida, o anglo-saxónico são já próximos nos seus fundamentos; acresce a existência de processos de influência, umas vezes recíprocos, outras vezes unilaterais, entre si. É importante ter igualmente em conta que regimes de responsabilidade civil existem já, noutros âmbitos, no direito da UE.

⁹² O regime é analisado infra nas secções 4 e 9.

Âmbito material e geográfico de cobertura



Hugo Isidro

Filipa Sabrosa

Rita Neves

1. INTRODUÇÃO

O FGA garante a reparação de danos em caso de acidente de viação causados a terceiros por veículo terrestre a motor¹ (artigo 47.º, n.º 1, do RSORCA 07) por:

- i. responsável desconhecido²;
- ii. responsável isento da obrigação de seguro³; ou

1 Conjugando o artigo 4.º, 9.º e 48.º n.º 1 c) do RSORCA 07, verificam-se quatro categorias de veículos: (i) veículos não sujeitos à obrigação de seguro (i.e. cadeiras de rodas); (ii) veículos isentos da obrigação de seguro, mas cuja responsabilidade civil automóvel não determina a atuação do FGA (previstos no artigo 9.º); (iii) veículos isentos da obrigação de seguro e cuja responsabilidade civil automóvel pode determinar a intervenção do FGA (artigo 4.º n.º 2 e 3); (iv) veículos sujeitos à obrigação de contratar seguro (os restantes). – Cfr. ARNALDO FILIPE DA COSTA OLIVEIRA, «Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel», Almedina, p. 55.

2 A função de garante do FGA encontra paralelo nas principais funções do *Motor Insurers' Bureau*, tal como destacado por DONALD B. WILLIAMS, *Guide to motor insurers' bureau claims*, 8.ª ed., Blackstone, Londres, 2000, vide prefácio – «The Motor Insurers' Bureau has, over the years since its inception in 1946, increased in importance in its role as provider of compensation for those injured in road traffic accidents for whom redress is not otherwise available. The chief functions of the Bureau relate to claims which would otherwise have been pursued against the «hit and run» driver and the uninsured driver. The range of circumstances for which the Bureau provides has increased as the risks compulsory insurable by motorists have widened. The Bureau now covers damage to property in addition to personal injury claims relating to uninsured motorists.» Contudo, nem sempre foi assim, como assinala O. GURSES, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Informa Law/Routledge, Oxon, 2020 p. 197: «There used to be a gap in the case of accidents the drivers of which were either uninsured or untraced. The RTA 1930 gave no protection to third parties injured in motor vehicles accident where there was no insurance cover. The lack of a fund to which the victims of uninsured drivers can apply had been drawn attention by judiciary». Para que o *Motor Insurers' Bureau* passasse a servir de função de garante foi necessário celebrar acordos específicos, decorrentes das conclusões do Comité Cassel (cfr. n. 2), para abranger as situações de incumprimento do dever de segurar (*uninsured drivers agreement*) e de responsáveis desconhecidos (*untraceable drivers agreement*).

3 O artigo 4.º, n.º 2 e 4 do RSORCA 07 estabelece sobre a isenção da obrigação de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel em razão do veículo em si mesmo (i.e. máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula e veículos utilizados em funções meramente agrícolas). Por outro lado, há que distinguir esta previsão legal, do disposto no artigo 9.º cuja isenção da obrigação resulta de características dos sujeitos e não dos veículos em si mesmos. Relativamente ao artigo 9.º do RSORCA 07, no «caso de os Estados isentarem aqueles veículos da obrigação de segurar, devem tomar todas as medidas para assegurar o ressarcimento dos danos por eles causados, não só no território de qualquer outro Estado-Membro (regra já prevista) mas agora também no seu território, e devem comunicar à Comissão a lista daquelas pessoas isentas e dos organismos responsáveis pela indemnização.» (considerando (7) e artigo 1.º n.º 3 alínea a), ii)). – Cfr. MARIA JOSÉ RANGEL DE MESQUITA, *A Quinta Directiva Automóvel e a ordem jurídica portuguesa – subsídios para a modificação do Direito nacional, Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais. Homenagem aos Profs. Doutores A. Ferrer Correia, Orlando de Carvalho e Vasco Lobo Xavier*, vol. III – Vária, Coimbra Ed./FDUC, Coimbra, 2007, p. 587.

- iii. responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel⁴.

A nível geográfico, o FGA garante as indemnizações decorrentes de acidentes rodoviários ocorridos em Portugal e originados por:

- i. veículo cujo responsável pela circulação esteja sujeito ao seguro obrigatório e, seja com estacionamento habitual em Portugal, seja matriculado em países que não tenham serviço nacional de seguros, ou cujo serviço não tenha aderido ao acordo entre os serviços nacionais de seguros (artigo 3.º/1 e));
- ii. veículo cujo responsável pela circulação esteja sujeito ao seguro obrigatório sem chapa de matrícula ou com uma chapa de matrícula que não corresponde ou deixou de corresponder ao veículo, independentemente de esta ser portuguesa;
- iii. veículo cujo responsável pela circulação esteja isento da obrigação de seguro em razão de veículo em si mesmo⁵, ainda que com estacionamento habitual no estrangeiro; e por
- iv. veículo sujeito ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel que tenha sido importado de um Estado-Membro, por um período de 30 (trinta) dias a contar da data da aceitação da entrega pelo adquirente, mesmo que o veículo não tenha sido formalmente registado em Portugal.⁶

4 No caso inglês, embora a Lei de 1930 estabelecesse a obrigatoriedade de existência de um seguro que cobrisse os danos causados a terceiros, não previa qualquer solução para acidentes em que o responsável incumprisse a obrigação de segurar o veículo. Assim sendo, foi criado o denominado Comité Cassel, composto por advogados e seguradores, para analisar os problemas em torno do seguro obrigatório.

As conclusões do sobredito Comité foram as seguintes, tal como refere DONALD B. WILLIAMS, *Guide to motor insurers' bureau claims*, p. 2.

- a) «Where a claim was established against an uninsured motorist by a third party, the third party should have the right to recover from a central fund.
- b) Where a motorist was unable to meet a claim brought by a third party, the same right should be available.
- c) Where, however, a negligent motorist could be traced (the «hit and run» type of case), it was not feasible to extend a right to recover against a central fund.

Provision should be made for a solvency test of insurance companies to be administered by the Board of Trade, which would have power to grant or withhold a license to carry on business as an insurer, and for a fund to be set as a «second line of defense» to meet claims due to be paid by insurance companies which became insolvent.»

5 Trata-se das «máquinas agrícolas não sujeitas a matrículas e veículos de caminhos de ferro, que «não sejam eléctricos circulando sobre carris», quanto aos acidentes rodoviários». – Cfr. Arnaldo Filipe da Costa Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, cit., p. 55.

6 Cfr. artigo 5.º n.º 3 do RSORCA 07.

O FGA garante, em território nacional⁷, a satisfação de indemnizações por⁸⁻⁹:

- i. danos corporais, quando o responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido e eficaz, ou for declarada a insolvência da empresa de seguros;
- ii. danos materiais¹⁰, quando o responsável sendo conhecido, não beneficie de seguro válido e eficaz;
- iii. danos materiais, quando, sendo o responsável desconhecido, deva o FGA satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos¹¹, ou tenha o veículo causador do acidente sido abandonado no local do acidente, não beneficiando de seguro válido e eficaz, e a autoridade policial haja efetuado o respetivo auto de notícia, confirmando a presença do veículo no local do acidente (embora fiquem excluídos os danos causados no próprio veículo)¹²⁻¹³.

⁷ Cfr. artigo 48.º do RSORCA 07. O regime do RSORCA 79 era omissivo quanto ao âmbito territorial do FGA, apenas referindo o âmbito territorial do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

⁸ No caso francês, como assinala Loïc BOUCHET, antigo Diretor do FGAO (Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages) no artigo intitulado «Le FGAO, un acteur de lutte contre la non-assurance», a missão de garante do FGAO é similar ao seu homónimo português, porquanto: «Le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) a été créé par la loi du 1er août 2003 (nº 2003-706). Il vient aux droits du Fonds de garantie automobile (FGA) créé en 1951 avant même l'institution de l'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile en 1958. Au fil de son existence, le législateur lui a confié petit à petit de nouvelles missions, qui ont fait de lui un acteur multifacette indispensable en termes d'indemnisation au titre de l'intérêt général.

Au sein de son large périmètre d'intervention, il a une mission essentielle – sa mission principale (et sa mission originelle) visée à l'article L. 421-1 du code des assurances –, l'indemnisation des victimes (ou des ayants droit des victimes) de dommages corporels et matériels nés d'accidents causés par des responsables non assurés ou inconnus ou insolubles». No mesmo sentido apontam SYLVIE CHANH e JEAN PÉCHINOT em «Manuel de l'Assurance Automobile» pág. 139 «Créé par la loi n.º 51-1508 du 31 décembre 1951 (JO du 1er janv. 1952) et le décret n.º 52-763 du 30 juin 1952, le Fonds de garantie automobile prend en charge les dommages subis par les victimes d'accident de la circulation, lorsque le responsable n'est pas identifié ou n'est pas assuré, ou lorsque son assureur est totalement ou partiellement insoluble. Puis son rôle a été étendu aux accidents de chasse par la loi du 11 juillet 1966, aux accidents matériels automobiles par la loi du 30 novembre 1966 (JO 1er déc.) et à tous les accidents «résultant de la circulation sur le sol».

⁹ Em Itália, cfr. Coletânea de doutrina e jurisprudência intitulada «Le assicurazioni» com edição de ANTONIO LA TORRE pág. 978 «1. Il Fondo di garanzia per le vittime della strada, costituito presso la CONSAP, risarcisce il danno causato dalla circolazione dei veicoli e dei natanti, per i quali vi è obbligo di assicurazione, nei casi in cui:

a) il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato;

b) il veicolo o natante non risulti coperto da assicurazione;

il veicolo o natante risulti assicurato presso una impresa operante nel territorio della Repubblica, in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi, e che al momento del sinistro si trovi in stato di liquidazione coatta o si venga posta successivamente;

v) il veicolo sia posto in circolazione contro la volontà del proprietario, dell'usufruttuario, dell'acquirente com patto di riservato dominio o del locatario in caso di locazione finanziaria.»

No mesmo sentido, Cfr. G. CASTELLANO em «Assicurazione Obbligatoria dei Veicoli a Motore e dei Natanti» pág. 373. e Il «Codice delle Assicurazioni Private» Vol II pág. 3 – comentário ao artigo 283.º.

¹⁰ O artigo 34.º, n.º 7, do RFFGA prevê que para a avaliação do dano material deve o lesado disponibilizar ao FGA o veículo para inspeção, ainda que a reparação não tenha sido efetuada com peritagem, sob pena de recusar a indemnização. As ferramentas de cálculo utilizadas para avaliação do dano material, podem ser desenvolvidas internamente desde que autorizadas pelo Conselho Diretivo do ISP, sob proposta do Diretor do FGA.

¹¹ Os danos corporais significativos correspondem à lesão corporal que determine morte ou internamento hospitalar igual ou superior a sete dias, ou incapacidade temporária absoluta por período igual ou superior a 60 dias, ou incapacidade permanente igual ou superior a 15% nos termos do artigo 49.º n.º 1 alínea a) do RSORCA 07. O documento de referência para determinação do quadro sequelar a ter em consideração no cálculo indemnizatório, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 352/2007, de 23 de outubro, é a Tabela Nacional para Avaliação de Incapacidade Permanentes em Direito Civil – Cfr. artigo 38.º, n.º 1, do RFFGA.

¹² O âmbito material da garantia do FGA, previsto no artigo 49.º do RSORCA 07, é objeto de análise infra.

¹³ No caso do regime espanhol «el Consorcio sólo debe indemnizar daños corporales; en los supuestos de vehículo hurtado o robado responde también de daños materiales, si bien aplicando una franquicia de treinta y cinco mil pesetas; y en los casos de vehículo sin seguro indemnizará también tanto daños corporales como materiales, si bien estos últimos con una franquicia de setenta mil pesetas.». Cfr. Luis Segovia López, Libro cuarto – el aseguramiento de la responsabilidad civil, Edersa, Madrid, 1998, p. 683.

Por último, o FGA garante ainda a indemnização dos lesados residentes em Portugal com direito a indemnização por dano sofrido em resultado de acidente causado pela circulação de veículo terrestre a motor habitualmente estacionado e segurado num Estado-Membro e ocorrido ou em um Estado-Membro que não Portugal ou em país terceiro aderente do sistema da «carta verde» nos termos previstos no artigo 65.º e 69.º do RSORCA 07.

2. OBJETO

A presente análise incide sobre os fundamentos legais que têm legitimado a intervenção do FGA nos nossos tribunais. Pretende-se aquilatar o universo de processos judiciais em que o FGA é chamado ao processo¹⁴, bem como a dispersão temporal em que o mesmo incidem¹⁵.

Na figura seguinte, particularizamos a evolução cronológica da transposição para o ordenamento de um conjunto de diretivas atinentes ao seguro automóvel:



Com especial relevo para a análise do presente capítulo, assinalamos em primeiro lugar a DSA I, que institui a obrigatoriedade em segurar a responsabilidade civil relativa à circulação de veículos¹⁶ com estacionamento habitual no território de um Estado-Membro. Por outro lado, a DSA II estabelece o dever dos Estados-Membros de criarem um organismo que tenha por função reparar, pelo menos dentro dos limites do dever de segurar, os danos materiais e pessoais causados por:

- i. veículos não identificados; e
- ii. veículos em relação aos quais não tenha sido respeitado o dever de contratação de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

¹⁴ Da análise levada a cabo nem sempre foi possível identificar o fundamento legal da intervenção do FGA.

¹⁵ A dispersão temporal dos acórdãos analisados tem como consequência a aplicação de diplomas legais diferentes.

¹⁶ A Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a DSA VI, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade veio, aparentemente, ampliar o âmbito material de intervenção dos Fundos de Garantia. Com efeito, à luz do acórdão do TJUE Rodrigues de Andrade (C-514/16), de 28 de novembro de 2017 (que clarificou que só a «utilização habitual do veículo como meio de transporte» e «independentemente do terreno» deve estar coberta por um seguro automóvel de responsabilidade civil, excluindo acidentes em que o veículo foi utilizado exclusivamente para fins agrícolas). A Proposta vem aditar o conceito de utilização de um veículo como sendo «qualquer utilização desse veículo, que se destine habitualmente a servir de meio de transporte, que esteja em conformidade com a função habitual desse veículo, independentemente das características do veículo e independentemente do terreno em que o veículo automóvel seja utilizado, e quer se encontre estacionado ou em movimento».

Sem prejuízo de restar saber de que forma o legislador nacional irá, mais tarde, transpor para o direito nacional a presente proposta, é expectável que a proposta venha a ser recebida no texto da futura DSA VII e, conseqüentemente, recebida no ordenamento jurídico português. Neste sentido assistiremos a uma evolução legislativa significativa já que se abandonará o conceito de «circulação de veículo», recebido em todas as DSA até ao momento, em prol do novo conceito de «utilização do veículo» que nos parece ser um conceito mais abrangente e que terá, naturalmente, reflexo no âmbito de intervenção material dos Fundos de Garantia, já que terão de dar resposta a situações não abarcadas pelo conceito em crise.

No que respeita à legislação nacional, através do RSORCA 79, os lesados por acidentes com veículos sujeitos ao seguro obrigatório podiam fazer valer os seus direitos e, como tal, demandar o Fundo nas seguintes situações:

- i. Responsável desconhecido;
- ii. Responsável que não beneficiasse de seguro válido e eficaz;
- iii. Declaração de falência do segurador¹⁷⁻¹⁸.

O RSORCA 85 foi o principal diploma legal a consagrar os princípios contidos na DSA I e II, com exceção do capital seguro mínimo obrigatório, quer na sua versão original, quer na sequência das alterações nele introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 122-A/86, de 30 de maio. Este último diploma cometeu ainda ao GPCV¹⁹ as funções de Serviço Nacional de Seguros (artigo 2.º, n.º 2, da DSA I)²⁰.

Posteriormente, a DSA V introduziu diversas alterações nas anteriores Diretivas quanto ao âmbito material de intervenção do FGA. Destacamos:

- i. a comunicação à Comissão da lista das pessoas isentas de seguro obrigatório e as autoridades e organismos responsáveis pela indemnização²¹;
- ii. a regularização de sinistros causados por certo tipo de veículos, incluindo com matrícula especial, estabelecendo a Diretiva que os Estados-Membros deveriam assegurar que tais veículos fossem «tratados do mesmo modo que os veículos relativamente aos quais não tenha sido satisfeita a obrigação de seguro»²².

Assim, as situações previstas no atual regime do RSORCA 07 constituem uma clara evolução em relação aos regimes que o antecedem.

Por último, destacamos o âmbito de aplicação da proposta de alteração à DSA VI²³ que, tendo em conta a confusão sobre quais os veículos abrangidos pela mesma²⁴, pretende introduzir

17 Cfr. artigo 20.º do RSORCA 79.

18 De acordo com o previsto na Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a DSA VI, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, cada Estado-Membro deve criar ou designar um organismo que tenha por missão indemnizar os danos materiais ou os danos pessoais causados por um veículo segurado por uma empresa que é objeto de um processo de falência ou de liquidação. De notar que o RSORCA 07 prevê no artigo 49.º n.º 1 alínea a) a garantia pelo FGA das indemnizações por «danos corporais, quando o responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido e eficaz, ou for declarada a insolvência da empresa de seguros.»

19 O GPCV tem como principais objetivos outorgar as Convenções Internacionais Bilaterais ou Multilaterais com Gabinetes Congéneres Estrangeiros, atuar como Gabinete Gestor representando os legítimos interesses das Seguradoras e Gabinetes Estrangeiros, assegurar os legítimos direitos das vítimas de Acidentes ocorridos em Portugal da Responsabilidade das Seguradoras inscritas nos Gabinetes Congéneres Estrangeiros, representar ou defender os legítimos interesses comuns dos seus Associados e representar os interesses do Mercado Segurador Português no Conselho de Gabinetes – Cfr. artigo 4.º dos Estatutos da Associação «Gabinete Português de Carta Verde».

20 Cfr. Maria José Rangel de Mesquita, *A Quinta Diretiva Automóvel e a Ordem Jurídica Portuguesa (...)*, cit., p. 573.

21 Sobre o tema ver Maria José Rangel de Mesquita, *A Quinta Diretiva Automóvel e a Ordem Jurídica Portuguesa (...)*, cit., p. 586.

22 Cfr. Artigo 1º, n.º 1, alínea b), da DSA V.

23 A DSA VI procedeu à consolidação das cinco diretivas anteriores e manteve o disposto no artigo 3.º n.º 1 da DSA I quanto à adoção de «todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro», tendo surgido recentemente interpretações diferentes nos Estados-Membros sobre o âmbito de aplicação da DSA V no que respeita à referida disposição. – Sobre o qual M. Lima Rego, *Anotação ao Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 28 de novembro de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16)*, p. 275-283.

24 Se, por exemplo, abrange veículos como eBikes (bicicletas elétricas), segways ou scooters elétricas, mas também veículos que são utilizados em desportos motorizados. «A utilização destes novos tipos de veículos automóveis elétricos

a definição do conceito de «utilização de um veículo»²⁵, e que poderá determinar uma evolução legislativa sobre o âmbito de intervenção material do FGA.²⁶

3. A GARANTIA DA REPARAÇÃO DE DANOS NA FALTA DE SEGURO OBRIGATÓRIO PELO FGA À LUZ DO ARTIGO 47.º, N.º 1

3.1. Jurisprudência

A pesquisa de jurisprudência foi efetuada no site da Direção-Geral dos Serviços de Informática do Ministério da Justiça (www.dgsi.pt/), no Boletim do Ministério da Justiça (BMJ) e na Coletânea de Jurisprudência (CJ), bem como no *European Case Law Identifier* (ECLI), a que juntámos os acórdãos mais relevantes connosco partilhados pelo Fundo de Garantia Automóvel. Identificámos um total de 1005 acórdãos sobre o tema em apreço. Segue-se uma breve exposição das principais conclusões da sua análise.

3.1.1. Fundamentos legais

Os fundamentos legais invocados para a intervenção do FGA nos processos judiciais podem ser repartidos nas seguintes categorias:

- a. Danos causados por responsável desconhecido²⁷;
- b. Danos causados por responsável conhecido²⁸;
- c. Lesados residentes em Portugal com direito a indemnização por dano sofrido em resultado de acidente causado pela circulação de veículo terrestre a motor habitualmente estacionado e segurado num Estado-Membro e ocorrido ou em um Estado-Membro que não Portugal ou em país terceiro aderente do sistema da «carta verde»²⁹.
- d. Não é possível apurar o fundamento legal para a intervenção do FGA, isto é o tipo de situação garantida à luz do artigo 47.º, n.º 1, ou 65.º e seguintes do RSORCA 07³⁰.

pode causar acidentes, cujas vítimas devem ser protegidas e indemnizadas rapidamente. No entanto, a atual Diretiva concede aos Estados-Membros o poder de isentar esses veículos da obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil automóvel, caso o considerem necessário». – Cfr. Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a DSA VI, p. 9.

²⁵ Vide nota 17.

²⁶ Vide nota 17. Não é possível desenvolver esta temática no âmbito do presente estudo que incide sobre uma análise jurisprudencial dos fundamentos legais que têm legitimado a intervenção do FGA nos tribunais portugueses.

²⁷ Nesta categoria foram analisados 109 acórdãos.

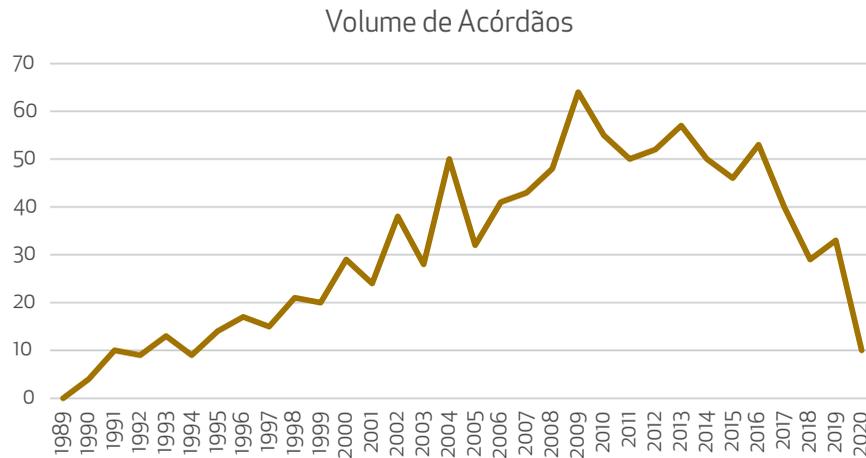
²⁸ Nesta categoria foram analisados 689 acórdãos e estão incluídas as seguintes situações: (i) danos causados por responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel; (ii) danos causados por responsável isento da obrigação de seguro.

²⁹ Nesta categoria foram analisados 10 acórdãos.

³⁰ Nesta categoria foram analisados 197 acórdãos.

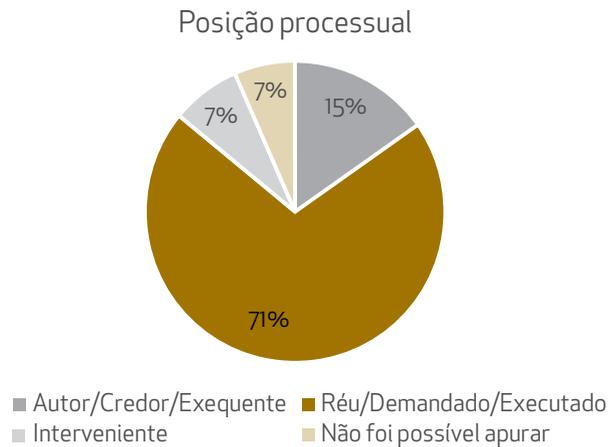
3.1.2. Âmbito temporal

A dispersão temporal dos acórdãos analisados é a seguinte:



3.1.3. Posição processual

Dentro do referido universo, apresentamos no gráfico *infra* a posição assumida pelo FGA³¹:



³¹ Para efeitos da presente análise, considerou-se que o FGA intervém na posição de autor, réu ou interveniente de acordo com a sua posição processual no início do respetivo processo, independentemente de, no caso em concreto, poder configurar como recorrente ou recorrido. Quando o FGA assume a posição de interveniente, não se distinguiu se no processo figura como interveniente do lado passivo ou ativo, podendo, no entanto, adiantar-se que, na sua maioria, o FGA é chamado enquanto interveniente passivo.

3.1.4. Regime aplicável

Dos 1005 acórdãos, o RSORCA 1979 foi aplicado três vezes, presumindo-se a sua aplicação uma outra vez. O RSORCA 1985 foi aplicado 606 vezes, acrescentando a presunção da sua aplicação 119 vezes³². Foi, ainda, possível identificar 113 acórdãos em que o diploma de fundo é o RSORCA 07 e outras 20 em que se presume a sua aplicação. Não foi possível o apuramento do regime aplicável em 143 arestos³³.

3.1.5. Fundamentos legais para a intervenção do FGA

a. Danos causados por responsável conhecido³⁴

Da análise dos acórdãos em que o responsável é conhecido e cujo fundamento da intervenção do FGA no processo se deve ao incumprimento pelo responsável do dever de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel³⁵, identificámos, como principais motivos³⁶:

- i. Omissões ou inexatidões na declaração inicial do risco³⁷: nestes casos o FGA intervém no processo em razão da alegação por uma das partes de que o tomador do seguro prestou

³² Da análise aos acórdãos não é possível identificar o diploma legal aplicável nos respetivos processos, presumindo-se, atendendo à data do sinistro, a aplicação do RSORCA 85.

³³ Não foi possível extrair informação relevante que nos permitisse identificar o regime legal aplicável, uma vez que não é possível identificar a data do sinistro ou o diploma legal aplicável ao mesmo.

³⁴ Nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do RFFGA, sendo conhecida a identidade do lesante, deve ser confirmada a inexistência de seguro de responsabilidade civil automóvel válido e eficaz e os pressupostos de responsabilidade civil.

³⁵ Em caso de inexistência de seguro e na falta de declaração formal por parte da seguradora que houver recusado o sinistro com base na inexistência, anulação ou nulidade do seguro, o RFFGA prevê nos termos do n.º 1, do artigo 45.º, a solicitação da confirmação da mesma pelo FGA, que conforme o n.º 3 do respetivo artigo, prevê um prazo de resposta de cinco dias úteis.

³⁶ No universo dos acórdãos analisados em que responsável pelos danos causados era conhecido não foi possível concluir qual o fundamento das partes envolvidos que conduziu à intervenção do FGA no processo judicial. No entanto, quanto aos restantes acórdãos, foi possível extrair os principais motivos que originaram essa intervenção nas situações em que o responsável pelos danos é conhecido e não cumpriu com a sua obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel.

³⁷ Nos termos do artigo 24.º n.º 1 do RJCS «O tomador do seguro ou o segurado está obrigado, antes da celebração do contrato, a declarar com exatidão todas as circunstâncias que conheça e razoavelmente deva ter por significativas para a apreciação do risco pelo segurador.», determinando o artigo 25.º quais os efeitos jurídicos das omissões ou inexatidões em caso de dolo, e o artigo 26.º em caso de negligência. Nos acórdãos analisados, a principal controvérsia diz respeito à validade do contrato de seguro, o que, naturalmente, terá impacto na condenação do FGA. No âmbito do regime jurídico atualmente em vigor, realçamos o acórdão REv 26-Nov-2009 (João Luís Neves), proc. n.º 572/03.8PAVRS, em que se conclui o seguinte: «Não é qualquer declaração inexata ou reticente que desencadeia a possibilidade de anulação do seguro: embora competindo ao segurado, dentro do princípio da boa fé que deve nortear a celebração dos contratos, prestar as declarações exatas e necessárias à celebração do contrato, a anulabilidade só existe desde que as declarações inexatas ou reticentes possam ter influência na opinião do risco, sendo suscetíveis de tornar o sinistro mais provável ou mais amplas as suas consequências». Do universo dos acórdãos analisados, sobre este tema, a título de exemplo veja-se: STJ 25-set-2003 (Oliveira Barros), proc. n.º 03B161; STJ 22-out-2009 (Serra Baptista), proc. n.º 1146/05.3TBABF.S1; RPt 28-set-2015 (Carlos Gil), proc. n.º 40/10.1TVPRT.P1; RPt 18-maio-2017 (Judite Pires), proc. n.º 2059/12.9T2AVR.P1; REv 3-março-2008 (Bernardo Domingos), proc. n.º 2769/07-2; RGm 5-maio-2007 (Rosa Tching), proc. n.º 1195/07-1; RGm 2-Junho-2004 (Gomes da Silva), proc. n.º 504/04-2; RCB 3-Dezembro-2013 (Teles Pereira), proc. n.º 372/11.1TBACB.C1; TLx 28-Fevereiro-2008 (Fátima Galante), proc. n.º 869/2008-6;

falsas declarações ou inexatas no momento da contratação de seguro³⁸⁻³⁹ (artigo 24.º ss. do RJCS).

- ii. Seguro de garagem: no âmbito do RSORCA 85, foi instituído o seguro de garagem para garantir a responsabilidade civil decorrente da utilização do veículo no exercício da atividade profissional, deixando por resolver as hipóteses em que o acidente decorria da condução de veículo fora dessa atividade. O RSORCA 07 veio alargar o âmbito da cobertura do seguro garagem também para as hipóteses em que o veículo entregue ao garagemista é, por sua vez, utilizado fora das funções (artigo 6º n.º 3 e 7º)⁴⁰.
- iii. Alienação do veículo: quando alienado um veículo terrestre a motor, o contrato de seguro caduca às 24 horas do dia da alienação do veículo⁴¹, exceto se for utilizado pelo tomador do seguro inicial para segurar novo veículo (artigo 21.º/1 e 2 do RSORCA 07)⁴², recaindo sobre o adquirente a obrigação de celebrar um novo contrato de seguro. Quando o proprietário adquirente do veículo sinistrado não contrata um seguro de responsabilidade civil automóvel, o FGA é demandado⁴³.

38 A sanção aplicável nas situações de existirem omissões ou inexatidões na declaração inicial do risco pelo tomador de seguro é discutida na doutrina. À luz do artigo 429.º do Código Comercial (atualmente revogado) a sanção aplicável era a nulidade, apesar de a jurisprudência entender como uma anulabilidade – Cfr. Francisco Luís Alves, *Direito dos Seguros*, 2.ª Edição, Almedina, p. 36 nota 76. Sobre esta matéria em específico vide anotações aos artigos 24.º e ss., «Lei do Contrato de Seguro anotada», p. 146 e ss. e Luís Poças, *Seguro Automóvel: Oponibilidade de Meios de Defesa aos Lesados*, Coimbra, Almedina, 2018, pp.

Com efeito, o artigo 429.º do Código Comercial dispunha que «toda a declaração inexata, assim como toda a reticência de factos ou circunstâncias conhecidas pelo segurado ou por quem fez o seguro, e que teriam podido influir sobre a existência ou condições do contrato tornam o seguro nulo», disposição que alguma doutrina e a uniformidade da jurisprudência interpreta como reportando-se ao vício da anulabilidade do contrato, não há sua nulidade, solução que já foi adotada no vigente RJCS, conforme seu artigo 25.º, n.º 1, para os casos de verificação de omissões ou inexatidões dolosas.

A sanção da invalidade (por nulidade ou anulabilidade) do contrato de seguro prevista no artigo 429.º do C. Comercial reportava-se à previsão de um caso de erro como vício de vontade – declarações falsas ou omissões relevantes –, incidindo sobre a própria formação do contrato, na medida em que impedem a formação da vontade real da seguradora, uma vez que tal formação se baseia em factos ou circunstâncias ignorados (que lhe foram omitidos ou escondidos), por não terem sido devidamente indicados pelo segurado, pelo que se entende que não é necessário que as declarações ou omissões tenham efetivamente influído na celebração do contrato de seguro ou relativamente às condições contratuais acordadas, bastando que pudessem ter influído ou fossem suscetíveis de influir nas condições de aceitação do contrato por parte da seguradora. – Vide RCB 16-11-2010 (Jaime Carlos Ferreira), proc. n.º 2617/03.2TB AVR.C1. e J. Alberto Vieira, *O dever de informação do tomador de seguro em contrato de seguro automóvel, Estudos em Memória do Professor Doutor António Marques dos Santos*, Vol I, p. 1007 ss.

39 No caso francês, as falsas declarações podem constituir motivo de anulação do seguro – Cfr. Iolande Vingiano-Viricel em *inopposabilité au FGAO de la nullité pour fausse déclaration intentionnelle de risque* – «La fausse déclaration du preneur d'assurance qui modifie l'objet du risque ou diminue l'opinion de l'assureur peut ainsi être sanctionnée de nullité du contrat lorsque l'assureur démontre l'intention frauduleuse du souscripteur». Contudo, esta nulidade é inoponível às vítimas de acidentes de viação ou aos seus beneficiários à semelhança do regime legal português.

40 Especificamente sobre o tema vd. o ponto 5.4 do Capítulo 8- Limites especiais à responsabilidade do FGA do presente estudo. Na jurisprudência, de forma não exaustiva: RGM 1-Junho-2016 (Heitor Gonçalves), proc. n.º 128/12.4TB BRG; RCB 27-maio-2014 (Maria Domingas Simões), proc. n.º 1473/10.9TB VIS.C1; RCB 11-julho-2007 (Ataide das Neves), proc. n.º 1505/04.0TAC BR.C1; RPT 20-Outubro-2014 (Soares de Oliveira), proc. n.º 8663/12.8TB VNG-A.P1., REv de 26-Abril-2012, (Francisco Matos), proc. n.º 112/08.2TLE.E1; STJ 20-Outubro-2011 (Santos Cabral), proc. n.º 140/02.1GAVLP.P1.S1; RLx 21-Abril-2016 (Jorge Vilaça), proc. n.º 558/06.0TJLSB-L1-2; RLx 12-Novembro-2015 (Maria Teresa Pardal), proc. n.º 1971-08.4TBMFRL-6.

41 Em sentido diverso, vide artigo 95º do RJCS sobre os efeitos da transmissão do bem seguro sobre o contrato de seguro.

42 Os anteriores regimes legais já continham semelhante previsão legal (artigo 13.º, n.º 1, do RSORCA 85, e 10.º, n.º 1, do RSORCA 79).

43 Cfr. STJ 24-Out-2010 (Sebastião Póvoas), proc. n.º 191/07. OTBCBR.C1.S2; RLx 29-março-2006 (Vargos Gomes), proc. n.º 7519/2003-3; RLx 7-novembro-2019 (Eduardo Petersen), proc. n.º 726/16.7T8CSC.L1-6; RLx 5-Março-2009 (Márcia Portela), proc. n.º 8162/2008-6; RPT 20-junho-2020 (Luís Antas de Barros), proc. n.º 0621062; RPT 25-março-2014 (Maria Domingas Simões), proc. n.º 1956/09.3TB FIG.C1.

- iv. Falta de pagamento do prémio: nas situações em que o segurador alega que não há seguro de responsabilidade civil válido e eficaz por força da falta de pagamento do prémio de seguro⁴⁴ pelo tomador de seguro, o responsável conhecido terá incumprido com a sua responsabilidade de ter em vigor um contrato de seguro válido e eficaz na data do sinistro⁴⁵.
- v. Prova desportiva⁴⁶: a ausência da contratação do seguro de prova desportiva, obrigatório ao abrigo do disposto no artigo 6.º, n.º 5, do RSORCA 07, tem também conduzido à intervenção do FGA.
- vi. Máquinas agrícolas ou industriais: não estão sujeitas à obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil de veículo a motor, como previsto no artigo 4.º, n.º 4, do RSORCA 07⁴⁷. No entanto, quando circulem na via pública, estando a ser utilizados para outras funções que não agrícolas ou industriais, necessitam de estar cobertos por um contrato um seguro de responsabilidade civil, o que, nem sempre se tem verificado, motivando o FGA ser demandado em processo judicial⁴⁸⁻⁴⁹.

Há que destacar que na grande maioria dos acórdãos cujo fundamento da intervenção do FGA no processo se deve ao incumprimento pelo responsável do dever de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel, não foi possível apurar o motivo desse incumprimento. Com

⁴⁴ Sobre a obrigação do segurador na cobertura dos sinistros abrangidos pelo contrato de seguro, ocorridos no período de vigência mencionado nos respetivos documentos probatórios (i.e. certificado provisório) em caso de falta de pagamento do prémio do seguro – ver entendimento da ASF que pode ser consultado em <https://www.asf.com.pt/NR/exeres/AFE48B8D-BE52-43D8-B465-1EF37B5E7EB9.htm>.

⁴⁵ Por exemplo: STJ 13-Outubro-2011 (Lopes do Rego), proc. n.º 1797/03.1TJVN.F.P1.S1; STJ 12-Julho-2011 (Nuno Cameira), proc. n.º 5762/06.9TBMT.S.P1; RGm 11-julho-2013 (Fernando Fernandes Freitas), proc. n.º 2150/08.6TBGM.R.G1; RGm 22-março-2007 (Rosa Teching), proc. n.º 455/07-1; RPt 29-novembro-2004 (Fonseca Ramos), proc. n.º 0456257.

⁴⁶ Nos acórdãos analisados cujo fundamento legal de intervenção do Fundo de Garantia Automóvel se deveu ao incumprimento de seguro válido e eficaz, por ausência de contratação do seguro de prova desportiva, verificou-se a sua condenação relativamente à maioria dos acórdãos. Os contornos do seguro de prova desportiva serão aprofundados infra. No entanto, desde já realçamos os seguintes acórdãos: RLx 20-dezembro-2018 (Luís Filipe Sousa), proc. n.º 148/14.4TBVPV.L1-7; RPt 26-novembro-2019 (Alexandra Pelayo), proc. n.º 827/13.3TBAMT.P1.

⁴⁷ Estes veículos estão isentos da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, pelo que a reparação dos danos causados por estes responsáveis cabe ao FGA. – Cfr. Arnaldo Filipe da Costa Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, cit., p. 31.

⁴⁸ A este respeito, veja-se o acórdão REv 23-novembro-2009 (Acácio Neves), proc. n.º 112/04.1TBADV.E1. Destacamos uma decisão da RGm 11-Novembro-2017 (João Diogo Rodrigues), proc. n.º 4786/14.7TBVN.F.G1, relativa à manobra de uma máquina industrial em que considerou que «Estão sujeitos a seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel todos os veículos destinados a circular sobre o solo, que sejam acionados por uma força mecânica, sem estarem ligados a uma via férrea, quando não desempenhem habitualmente e apenas funções meramente agrícolas ou industriais.» No caso em concreto, o acidente considerou-se como de «viação». No entanto, apenas tinha sido celebrado o contrato de seguro facultativo de «responsabilidade civil laboração». Outros acórdãos relevantes sobre este tema: RPt 16-janeiro-2006 (Cunha Barbosa), proc. n.º 0555805.

⁴⁹ Sobre um sinistro que envolvia uma manobra de um trator com reboque, no terreno de uma quinta, para colocar esse reboque num celeiro e o conceito de «circulação na via pública» – no âmbito da definição prevista no art. 3º n.º 1 da Primeira Diretiva – conclui o TJUE, na apreciação de legislação de outros Estados-Membros à luz do direito comunitário, que o «conceito de «circulação de veículos» abrange qualquer utilização de um veículo em conformidade com a função habitual desse veículo. Pode assim ser abrangida pelo referido conceito a manobra de um trator com reboque no terreiro de uma quinta para colocar esse reboque num celeiro (...).» – TJUE 4-Set.-2014, proc. n.º C-162/13 (Damijan Vnuk v. Zavarovalnica Triglav d.d.,).

Conforme assinalado nas notas 23 e na que antecede, a Jurisprudência do TJUE, em concreto os acórdãos «Vnuk», «Andrade» e «Torreiro», veio aclarar o âmbito de aplicação da DSAVI. Consequentemente, a proposta de alteração daquela vai no sentido de os acidentes causados durante a utilização habitual de um veículo para efeitos de transporte, incluindo a sua utilização em propriedades privadas permanecem dentro do seu âmbito de aplicação.

feito, em cerca de 78% dos 678 acórdãos que se reportam a este fundamento não se identificou informação que permitisse subsumir o caso numa das tipologias mais frequentes⁵⁰.

Sem prejuízo, quanto aos restantes, os motivos subjacentes ao incumprimento do dever de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel podem ser decompostos da seguinte forma: falsas declarações ou declarações inexatas (38%); alienação do veículo (20%); seguro garagem (19%); falta de pagamento do prémio de seguro (19%); prova desportiva (3%); responsável isento (1%)⁵¹.

Por força do âmbito temporal dos acórdãos analisados e, da evolução do regime legal, algumas das causas identificadas supra não têm atualmente expressão para efeitos da intervenção do FGA.

Por último, deixamos nota que em resultado do reduzido número de acórdãos em que a razão da intervenção judicial do FGA se deveu ao facto de uma das partes alegar que o responsável pelos danos causados no âmbito do sinistro se encontrava isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, não foi possível identificar qualquer tendência⁵².

b. Danos causados por responsável desconhecido⁵³

Em 109 acórdãos o fundamento legal para a intervenção do FGA reporta-se ao desconhecimento do responsável, embora não tenha sido possível identificar uma tendência⁵⁴.

c. Lesados em caso de acidente no estrangeiro

Em 10 acórdãos⁵⁵ o motivo de intervenção do FGA assenta no disposto no artigo 65.º por força do 69.º do RSORCA 07, uma vez que garante a indemnização dos lesados residentes em Portugal com direito à indemnização por dano sofrido em resultado de acidente causado pela circulação de veículo terrestre a motor habitualmente estacionado e segurado num Estado-Membro e ocorrido, ou em Estado-Membro que não Portugal, ou em país terceiro aderente ao sistema de «carta verde». No entanto, da leitura dos acórdãos não foi possível retirar especial tendência⁵⁶.

⁵⁰ As percentagens apresentadas foram arredondadas à unidade e correspondem a valores aproximados.

⁵¹ As percentagens apresentadas foram arredondadas à unidade e correspondem a valores aproximados.

⁵² Na jurisprudência, discute-se se o conceito de «veículo cujo responsável pela circulação está isento da obrigação de seguro», e que constitui fundamento legal para a obrigação de indemnização pelo Fundo de Garantia Automóvel, deverá abranger os sinistros que envolvem um velocípede sem motor. A Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões considera que «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». Pelo que, nestes casos, o Fundo de Garantia Automóvel não está obrigado a regularizar os sinistros causados pelos referidos veículos, não lhes sendo aplicável o disposto no artigo 47.º n.º 1 e artigo 48.º n.º 1 alínea c) do RSORCA 07. A este respeito: STJ 20-Novembro-2019 (Nuno Pinto Oliveira), proc. n.º 1829/16.3T8VRL.G1.S1. e RGm 16-Maio-2009 (Maria Amália Santos), proc. n.º 1829/16.3T8VRL G1

⁵³ Nos casos de responsáveis desconhecidos, deve ser demonstrado que o acidente foi provocado por um veículo terrestre a motor sujeito ao seguro de responsabilidade civil automóvel obrigatório, ou dele isento em razão de si mesmo, e que estão verificados os pressupostos da responsabilidade civil, fundada na culpa ou no risco – cfr. artigo 42.º, n.º 2, do RFFGA. Importa ainda mencionar o exposto no n.º 1, do artigo 43.º do referido regulamento que, em caso de dano material o FGA regulariza o sinistro quando a prova existente no processo demonstre, inequivocamente, que está identificado o veículo sem seguro causador do acidente.

⁵⁴ A título de exemplo: RPt 9-Outubro-2007 (Hélder Roque), proc. n.º 285/2002.C1; RPt 28-Abril-2010 (António Beça Pereira), proc. n.º 1646/06.9TBCTB.C1; STJ 5-Dezembro-2002 (Abílio Vasconcelos), proc. n.º 02B3647; STJ 14-Março-2019 (Nuno Pinto Oliveira), proc. n.º 9913/15.4T8LSB.L1.S1; STJ 27-Fevereiro-2018 (Fátima Gomes), proc. n.º 3901/10.4TJNF.G1.S1; RGm 26-Junho- 2014 (Ana Cristina Duarte), proc. n.º 919/13.9TBVVD.G1; RGm 15-Outubro-2013 (António Santos), proc. n.º 106/08.8TBPVL.G1; RLx 12-Junho-2008 (Ezaguy Martins), proc. n.º 2548/2008-2; REv 6-Maio-2004 (José Teixeira Monteiro), proc. n.º 405/04-2; RPt 20-Abril-2006 (Gonçalo Silvano), proc. n.º 0632132.

⁵⁵ Assinale-se a este propósito que foram identificados mais acórdãos atinentes a acidentes ocorridos no estrangeiro, mas em que na realidade se discutia apenas a inexistência de seguro válido por parte do responsável pelo acidente.

⁵⁶ A responsabilidade por acidentes ocorridos no estrangeiro com veículos de matrícula portuguesa desdobra-se em três pilares: (i) entre o Gabinete Emissor do Estado da União Europeia onde ocorreu o acidente e Gabinete Português de

4. CONCLUSÕES

I.

Do universo de acórdãos analisados é possível extrair que o principal fundamento legal para a intervenção do FGA é o incumprimento pelo responsável do dever de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel, considerando a Ré (seguradora), em consequência, que o FGA deve intervir como garante da reparação desses danos nos termos do artigo 47.º n.º 1 do RSORCA 07. Nestes casos, foi possível apurar as três principais alegações, a saber: (i) o Segurador considera que o contrato de seguro não estava válido na data do acidente, em virtude de declarações falsas ou inexatas na celebração do seguro ou falta de pagamento do prémio; (ii) no âmbito do seguro garagem, obrigatório nos termos do artigo 6.º, n.º 3, do RSORCA 07; (iii) situações em que o veículo automóvel foi alienado e, cessando automaticamente o contrato de seguro, o adquirente não celebra um seguro de responsabilidade civil automóvel.

Por outro lado, também se conclui que o FGA intervém maioritariamente na qualidade de Réu.

II.

Assinalamos, ainda, as seguintes reflexões:

1.ª Veículo isento da obrigação de seguro vs Sujeitos isentos da obrigação de segurar

Sobre a garantia do FGA na reparação de danos causados por responsáveis isentos do dever de seguro em razão do veículo em si mesmo, releva o disposto nos n.os 2 e 4 do artigo 4.º do RSORCA 07. Esta disposição legal determina uma exoneração do dever de contratar um seguro por parte dos responsáveis pela circulação de alguns tipos de veículos.

Numa outra perspetiva, destacamos o artigo 9.º⁵⁷, que estabelece uma isenção em face do sujeito isento do dever de segurar (os Estados)⁵⁸. Neste caso, trata-se do âmbito dos sinistros causados por veículos isentos da obrigação de segurar em razão da pessoa responsável pela sua circulação⁵⁹.

2.ª Alienação do veículo vs Transmissão do contrato de seguro

Quanto aos efeitos no contrato de seguro em caso de alienação do veículo, de acordo com a atual solução do RSORCA 07, está prevista a cessação do contrato de seguro nas 24 horas do dia da alienação do veículo, exceto se for utilizado pelo tomador do seguro inicial para segurar novo veículo.

Carta Verde; (ii) entre este e o Fundo de Garantia Automóvel; e (iii) entre o Fundo de Garantia Automóvel e o responsável civil que não segurou o veículo como legalmente lhe era imposto – Cfr. STJ 12-Maio-2016 (Fernanda Isabel Pereira), proc. n.º 658/13,0TVLSB.L1.S1. Sobre este fundamento legal para a intervenção do Fundo de Garantia Automóvel, a título de exemplo, assinalamos, ainda, os seguintes acórdãos: STJ 14-janeiro-2014 (Gabriel Catarino), proc. n.º 1032/08.6TBMTA.L1.S1; RGm 31-Outubro-2018 (Eugénia Cunha), proc. n.º 642/14.7TBGC.G1.

⁵⁷ O artigo 9.º n.º 1 dispõe que «Ficam isentos da obrigação de segurar os Estados estrangeiros, de acordo com o princípio da reciprocidade, e as organizações internacionais de que seja membro o Estado Português.».

⁵⁸ De notar também que a DSAV prevê, para os casos em que os Estados isentem estes veículos da obrigação de segurar, uma comunicação da lista de pessoas isentas e dos organismos responsáveis pela indemnização – Cfr. Maria José Rangel de Mesquita, *A Quinta Diretiva automóvel e a ordem jurídica portuguesa (...)*, cit., – p. 585-586.

⁵⁹ Cfr. Arnaldo Filipe da Costa Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, cit., p. 31

Noutra vertente, o artigo 95.º, n.º 3, do RJCS⁶⁰ estabelece a regra geral para efeitos de transmissão do contrato de seguro prevendo que «Salvo disposição legal ou convenção em contrário, em caso de transmissão do bem seguro por parte do segurado determinado transmite-se a posição de segurado para o adquirente (...)».

Ora, a transmissão da posição de segurado para o adquirente não foi a solução adotada pelo legislador para as situações de alienação do veículo. Da análise jurisprudencial, ressalta que um dos principais motivos para a intervenção do FGA, em caso de incumprimento do dever de contratar seguro, respeita aos casos de alienação do veículo, designadamente por força da não contratação, pelo adquirente, de um seguro de responsabilidade civil automóvel⁶¹.

⁶⁰ Sobre a transmissão do seguro ver anotação ao artigo 95.º da LCS anotada.

⁶¹ A solução adotada pelo legislador quanto à cessação do contrato de seguro em caso de alienação do veículo poderia ir mais longe dando a possibilidade do contrato de seguro se manter em vigor até ao momento do registo da transmissão do veículo alienado.

Extensão da indenização



Miguel Duarte Santos

Vitor Hugo Soares Dias¹

1. INTRODUÇÃO

O âmbito material da responsabilidade do FGA por indemnizações decorrentes de acidentes rodoviários ocorridos em Portugal evoluiu, a par do restante regime jurídico do seguro obrigatório de responsabilidade civil emergente de circulação automóvel, de acordo com a legislação europeia na matéria, sem prejuízo de particularidades introduzidas com o fim de responder a problemas pontualmente sentidos na aplicação do regime.

Influenciado pela legislação da CEE, depois UE, o âmbito material de atuação do FGA foi e continua a ser marcado pela distinção dicotómica entre os conceitos de lesões corporais e de lesões materiais, e, a partir de certo momento, entre os de danos corporais e de danos materiais àqueles correspondentes.

A distinção entre danos corporais e materiais repercute-se em múltiplos traços do regime, determinando, desde logo, o âmbito material da garantia hoje prevista no artigo 49.º do RSORCA 07². Assim, e seguindo a jurisprudência portuguesa³, onde, contudo, a delimitação dos conceitos não levantou tantos problemas quanto se poderia supor⁴, podemos afirmar que «[o]s danos corporais são os danos no corpo do lesado (lesões e respectivas sequelas), compreendendo quer as repercussões patrimoniais (danos patrimoniais) quer as repercussões não patrimoniais (danos morais ou não patrimoniais, também chamados imateriais)»⁵. Já «[o]s danos materiais são os

¹ Na parte do levantamento jurisprudencial respeitante à Portaria n.º 377/2008.

² Alertando para a relevância da distinção face ao SORCA/1985 e atualmente, Filipe Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 559 e 560, nota 2, e 567 ss.

³ Embora tenha tido por base um acervo mais amplo de decisões judiciais (vd. supra secção 2 «Estrutura»), a análise da qual resultaram os números indicados ao longo do documento foi efetuada a partir de 522 decisões de tribunais portugueses, particularmente tribunais superiores, consideradas relevantes para efeito do presente estudo, designadamente: (i) tendo por objeto o mérito da ação, (ii) no âmbito das quais se efetuasse a análise quanto ao âmbito da responsabilidade e/ ou quantos aos danos a ressarcir, (iii) em que o FGA fosse demandado na ação e (iv) parte interessada no recurso (quando em causa um recurso).

⁴ Com efeito, apesar de nas decisões analisadas consideradas relevantes ter sido invocado o artigo 21.º do RSORCA 85 ou o artigo 49.º do RSORCA 07 em 117 ações, a maior parte dos acórdãos não discorre sobre os específicos problemas que a norma suscita nas decisões analisadas. Apenas foi autonomamente utilizado o conceito de lesões corporais para efeitos de aplicação do artigo 21.º do DL n.º 522/85 em 16 ações, e o de danos corporais para efeitos de aplicação do artigo 49.º do RSORCA 07 em apenas 4. O conceito de lesões materiais foi autonomamente utilizado para efeitos de aplicação do artigo 21.º do RSORCA 85 em 27 ações e o de danos materiais para efeitos de aplicação do artigo 49.º do RSORCA 07 em apenas 4.

⁵ Que poderá de alguma forma ser aproximado ao conceito de dano pessoal tal como utilizado pela doutrina italiana, conforme dá nota Jorge Arcanjo, *Notas sobre a responsabilidade civil e acidentes de viação*, *Revista do CEJ* III/IV (1995),

danos provocados pelo acidente nos bens do lesado (o veículo onde se fazia transportar, os bens que levava consigo)...»⁶⁻⁷.

Nesta medida, a distinção não se confundirá com aquela entre danos patrimoniais e não patrimoniais, assumindo os que consubstanciam a primeira distinção a natureza de danos reais⁸, dos quais podem resultar quer danos patrimoniais, quer danos não patrimoniais, o que resulta desde logo diretamente dos artigos 39.^º, n.º 3, e 51.^º do RSORCA 07, no que respeita aos danos corporais⁹, sendo o mesmo de assumir quanto aos danos materiais¹⁰.

2. NOTAS SOBRE A EVOLUÇÃO DA LEGISLAÇÃO EUROPEIA E NACIONAL PRÉVIA AO RSORCA 07

I.

O RSORCA 79 não distinguia entre danos corporais e materiais¹¹, mas estabelecia que os lesados por acidentes ocorridos com veículos sujeitos ao seguro obrigatório podiam fazer valer os seus

35 a 72, em especial 58 e 59, bem como ao de danos corporais, tal como constante do DL n.º 291/2007, conforme referido em RLx 09-jul.-2015 (Ezagüy Martins), proc. n.º 530/13.4TBFUN.L1-2.

6 Citando RPt 17.-dez.-2014 (Aristides Rodrigues de Almeida), proc. n.º 3541/10.8TBGDM.P1.

7 Na doutrina, F. Albuquerque Matos, *Alterações legislativas no binómio danos corporais/danos materiais, II Seminário dos Cadernos de Direito Privado*, n.º especial 2 (2012), 123 ss. Quanto à extensão da indemnização devida pelo *Entschädigungsfonds* alemão, em anotação ao §12 do PflVG, vd. Robert Koch, em Bruck/Möller, VVG, vol. 12 – Kraftfahrtversicherung, 9.ª ed., Walter de Gruyter, Berlin-Boston, 2018, 155.

8 O conceito de dano real é aqui utilizado no sentido que lhe é conferido por Antunes Varela, *Das obrigações em geral*, volume I, 10.ª edição, Almedina, 2015, 597 a 600. Vd. também F. Albuquerque Matos, *Alterações legislativas cit.*, 123.

9 Sendo certo que a Portaria n.º 377/2008, de 26-mai., que fixa os critérios e valores orientadores para efeitos de apresentação aos lesados por acidente automóvel de proposta razoável para indemnização do dano corporal, prevê a indemnização de danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes de danos corporais.

No sentido em que as despesas incorridas com o tratamento de pessoas sinistrada devem ser reconduzidas ao conceito de danos corporais e integradas no artigo 21.^º, n.º 1, a), do RSORCA 85, RLx 09-Jul.-2014 (Manuel Marques), proc. n.º 2073/09.1YXLSB.L2-1.

10 A questão seria mais evidente perante o texto do artigo 1.^º, n.º 1 do RSORCA 85, que referia que «[t]oda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais ou materiais causadas a terceiros...», mas que, infelizmente, não foi recuperado no artigo 4.^º, n.º 1, do RSORCA 07. Contudo, quanto fica referido corresponderá quer à lógica das Diretivas quer à normal aplicação do seguro obrigatório, em que os danos materiais tanto compreendem os patrimoniais destes resultantes como os não patrimoniais, em obediência, de resto, ao artigo 11.^º, n.º 1, a), do RSORCA 07. Note-se que, não sendo a obrigação do FGA de indemnização, nem por isso deixa de ser definida pela mesma, com as limitações previstas na lei. E, não sendo estabelecida uma limitação expressa ao pagamento de danos não patrimoniais resultantes de danos materiais, ficaria prejudicado o intuito prosseguido pelas Diretivas.

No sentido de que podem derivar danos patrimoniais e não patrimoniais dos danos materiais, vd. Maria Clara Lopes, *Seguro de responsabilidade civil automóvel – art. 7 do DL 522/85 1. Breves notas aos seus ns. 1 e 2, SPAIDA Boletim Informativo 1 (1987) 1, 4; SPAIDA Boletim Informativo ead., Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Textos, CEJ, 1991, 211 a 218, em especial 214 a 216.

Aparentando posicionar-se contra: STJ 18-jun.-2015 (Fernanda Isabel Pereira), proc. n.º 2567/09.9TBABF.E1.S1. No entanto, embora misturando conceitos, os danos não indemnizados, no caso, correspondiam a danos materiais – estaria em causa a indemnização de danos verificados no motociclo e no capacete da vítima de acidente provocado por desconhecido, numa altura em que o artigo 21.^º, n.º 1, b), do RSORCA 85 limitava o dever de reparação de lesões materiais a situações em que o acidente fosse causado por responsável conhecido, que não beneficiasse de seguro válido ou eficaz.

Na jurisprudência espanhola discutiu-se se a reparação de danos materiais a cargo do *Consortio de Compensación de Seguros* abrangia, ou não, lucros cessantes, conforme dá nota Luis Segovia López, *Responsabilidad civil por accidente de circulación*, Edersa, 1998, 680.

11 Isto sem prejuízo de distinguir entre danos sofridos por terceiros e sofridos por pessoas transportadas no veículo seguro, e de instituir exclusões no âmbito do dever de segurar, estabelecidas no artigo 1.^º, e do dever de indemnizar,

direitos junto do FGA numa de três situações: (i) quando o responsável fosse desconhecido; (ii) quando o responsável não beneficiasse de seguro válido ou eficaz; ou (iii) quando fosse declarada a insolvência do segurador.

A aparente ausência de limitações da responsabilidade do FGA com base no tipo de danos em causa era, no entanto, suprida pelo Decreto Regulamentar 58/79, de 25 de Setembro, que estabeleceu que o FGA apenas satisfazia indemnizações de morte ou lesões corporais consequentes de acidentes originados por veículos sujeitos ao seguro obrigatório, nos casos previstos no artigo 20.º do Decreto-Lei 408/79¹²⁻¹³, deste modo excluindo a responsabilidade pela indemnização de danos materiais¹⁴. Eram ainda excluídos os danos causados às pessoas referidas no artigo 7.º do DL n.º 408/79 e os danos causados às pessoas dos autores, cúmplices e encobridores de roubo, furto ou furto de uso de qualquer veículo que interviesse no acidente.

II.

Ainda em momento anterior à entrada em vigor do regime composto pelo RSORCA 79 e pelo Decreto Regulamentar 58/79, ocorreu o primeiro esforço de harmonização legislativa da matéria ao nível da CEE, com a entrada em vigor da DSA I.

A DSA I tinha por objetivo introduzir medidas no sentido de liberalizar o sistema de circulação de pessoas e de veículos automóveis no tráfego de viajantes entre os Estados-Membros, estabelecendo a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil automóvel e agilizando o funcionamento do sistema de Carta Verde. No entanto, não estabelecia limitações de âmbito material às indemnizações.

A situação conheceu desenvolvimentos com a entrada em vigor da DSA II. No que respeita à extensão da indemnização, esta teve por objetivo mitigar as divergências existentes nos ordenamentos jurídicos dos vários Estados-Membros quanto à extensão da indemnização, alargando o âmbito da obrigação de segurar, estabelecendo (artigo 1.º, n.º 1) que o seguro deveria cobrir quer danos corporais, quer materiais, e introduzindo capitais mínimos distintos para tais danos (n.ºs 2 e 3)¹⁵.

A DSA II estabeleceu ainda (artigo 3.º) que os membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de qualquer outra pessoa cuja responsabilidade civil decorrente de um sinistro se encontrasse coberta pelo seguro mencionado do artigo 1.º, n.º 1, não podiam ser excluídos da garantia do seguro por força desse parentesco, no que respeitava aos danos corporais sofridos.

A DSA II foi transposta através do RSORCA 85, que revogou e substituiu o RSORCA 79, de 25-set., e o Decreto-Regulamentar n.º 58/79, de 25-set. – artigo 40.º¹⁶ –, e que veio distinguir entre lesões

previstas no artigo 7.º do diploma.

¹² Nos termos do artigo 2.º, n.º 2, do diploma.

¹³ Segundo o artigo 2.º, n.º 3, o limite, por acidente, das indemnizações a satisfazer pelo FGA era «determinado pelas quantias fixadas no diploma que torna obrigatório o seguro de responsabilidade civil automóvel.»

¹⁴ Situação semelhante ao que se passava em França, conforme indicado por Y. Lambert-Faivre /L. Leveneur, *Droit des assurances*, 14.ª ed., Dalloz, Paris, 2017, 705.

¹⁵ O que apenas veio a ser transposto pelo Decreto-Lei n.º 3/96, de 25-jan., já que o Tratado de Adesão de Portugal à CEE e à CEEA consagrou um período derogatório até 31 de dezembro de 1995 para se alcançar o montante de capital mínimo seguro.

¹⁶ Tendo ainda revogado as Portarias n.º 650/79, de 6 de Dezembro, 656/79, de 7 de Dezembro, e 558/84, de 3 de Agosto, e os números 1.º, 2.º, 4.º, 5.º e 6.º da Portaria n.º 805/84, de 13 de Outubro, bem como toda a legislação contrária ao diploma, nos termos do seu artigo 40.º.

corporais e materiais nos seus artigos 1.º, n.º 1 (relativo ao dever de segurar), e 21.º, n.º 2 (quanto ao âmbito de garantia por parte do FGA)¹⁷⁻¹⁸.

Assim, a base do regime então instituído pelo RSORCA 85 encontrava-se no artigo 21.º¹⁹, segundo o qual o FGA garantia a satisfação de indemnizações por morte ou danos corporais nos termos já anteriormente dispostos no artigo 20.º do DL n.º 408/79, mas passava também a garantir a satisfação de indemnizações por lesões materiais decorrentes de acidentes causados por veículos sujeitos ao dever de segurar²⁰ quando o responsável, sendo conhecido²¹ mas não beneficiando de seguro válido ou eficaz, revelasse manifesta insuficiência de meios para solver as suas obrigações²². Estabeleceu-se ainda a aplicação de uma franquia de 60 000\$00, a deduzir ao montante a cargo do FGA²³.

Por outro lado, o artigo 23.º (Indemnizações do Fundo) determinava que a responsabilidade do FGA se encontrava limitada, por acidente, às quantias fixadas no artigo 6.º²⁴.

III.

O RSORCA 85 constituiu a base do regime aplicável ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel até 2007, tendo conhecido vinte versões, fruto da evolução económica e jurídica que se fez sentir ao longo de mais de vinte anos de vigência²⁵.

Parte das alterações introduzidas teve especial efeito na extensão das indemnizações garantidas pelo FGA.

17 Que corresponde à distinção entre danos corporais e danos materiais ulteriormente introduzidas no artigo 6.º 1, quanto ao capital mínimo obrigatório, pelo DL n.º 3/96, de 25 de Janeiro, e no artigo 20.º-B, n.º 1, alínea a), relativo à exclusão de aplicação do regime quanto a regularização de sinistros, previsto no Capítulo II-A do diploma, e que apenas veio a ser aditado através do Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3 de Maio.

18 O legislador veio mais tarde a excluir da cobertura do seguro os danos decorrentes de lesões corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, na redação dada pelo referido Decreto-Lei n.º 130/94, de 19 de Maio.

19 Apesar da relevância do preceito, no universo de decisões jurisprudenciais relevantes apenas foram identificados 21 acórdãos em que o artigo foi aplicado de modo a limitar a responsabilidade do FGA.

20 Esta exigência quanto ao veículo levantou questões que, pensamos, foram devidamente resolvidas pela jurisprudência, que considerou desnecessária a alegação e prova de que o veículo causador do acidente se encontrasse sujeito à obrigação de seguro prevista no diploma. Assim, com raciocínio ainda hoje válido, face ao RSORCA 07, vd. RPt 20-Dez.-2011 (Maria José Simões), proc. n.º 471/05.9TBLMG.P1.

21 Sendo o responsável desconhecido, não haverá lugar a indemnização de danos materiais, apenas dos corporais, conforme RPt 13-mai.-2002 (Caimoto Jácome), proc. n.º 250524 e RPt 11-mar.-2004 (Mário Fernandes), proc. n.º 430287.

22 Correndo pelo autor da ação o ónus da prova quanto à manifesta insuficiência de meios do responsável para solver as obrigações, o que levantava manifestas dificuldades à aplicação prática do preceito. Assim, STJ 15-out.-1996 (Almeida e Silva), proc. n.º 145/96 e RPt 08-jan.-1998 (Passos Lopes), proc. n.º 9034/92. Na doutrina, F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel cit.*, 565-566.

23 A aplicação da referida franquia não terá levantado dúvidas de maior (vide STJ 17-Mar-2005 (Lucas Coelho), proc. n.º 04B1304). Note-se, porém, que em RGm 19-jan.-2009 (Nazaré Saraiva), proc. n.º 2223/08-1, se esclareceu que «[c]om efeito, e conforme decorre da expressão legal «lesões materiais», só há que deduzir a franquia em causa nas indemnizações que derivam da ofensa de bens patrimoniais. O que não acontece *in casu*, uma vez que a verba de 10 000, 00 euros foi atribuída ao demandante pelo dano patrimonial resultante da perda da capacidade de trabalho, por ofensa corporal.»

24 Esclarecendo que os limites de capital aplicáveis não incluem os juros de mora eventualmente devidos, pelo que o montante total a pagar pelo FGA poderá exceder os limites mínimos de capital previstos nos RSORCA, RGm 14-nov.-2013 (Antero Veiga), proc. n.º 462/04.7TBPTL.G2.

25 Neste sentido, 421 das 522 decisões relevantes para efeitos do presente estudo diziam respeito à aplicação do RSORCA 85.

A primeira, particularmente relevante nesta matéria, foi introduzida pelo Decreto-Lei n.º 130/94, de 19-mai., que deu cumprimento à DSA III, aproveitando para contemplar a Decisão n.º 91/323/CEE, da Comissão, de 30-mai.-1991.

A DSA III estabeleceu (artigo 1.º) que o seguro deveria cobrir danos pessoais de todos os passageiros, além do condutor, resultantes da circulação de um veículo, não contendo, no entanto, outras regras especificamente relevantes quanto à extensão da garantia.

O DL n.º 130/94 veio, no entanto, introduzir alterações mais profundas, nomeadamente modificando o artigo 7.º de modo a alargar o âmbito de cobertura de danos decorrentes de lesões corporais, garantindo que apenas eram excluídos da garantia do seguro danos decorrentes de lesões corporais sofridos pelo condutor do seguro, passando assim a ficar abrangidos danos sofridos (i) pelo condutor do veículo (ii) pelo titular do seguro, (iii) por pessoas cuja responsabilidade fosse, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, garantida, designadamente em consequência da compropriedade do veículo seguro e (iv) por representantes legais das pessoas coletivas ou sociedades responsáveis pelo acidente, quando no exercício das suas funções, desde que, em todo o caso, não fossem igualmente responsáveis pelo acidente de viação²⁶.

Os danos sofridos por passageiros transportados em contravenção às regras relativas ao transporte de passageiros constantes do Código da Estrada passaram igualmente a ser abrangidos, ficando apenas excluídos os danos decorrentes de lesões materiais²⁷.

Ainda com relevância no que respeita diretamente à garantia do FGA, o DL n.º 130/94 veio alterar a extensão da responsabilidade no que respeita às lesões materiais, determinando que o FGA garantia o pagamento quando o responsável, sendo conhecido, não beneficie de seguro válido ou eficaz, assim eliminando o requisito de que o responsável revelasse manifesta insuficiência de meios para solver as suas obrigações²⁸.

IV.

Após a entrada em vigor do DL n.º 130/94, não foram introduzidas alterações significativas ao RSORCA 85 no que respeita à extensão da responsabilidade do FGA.

De algum relevo há a referir a alteração introduzida pelo Decreto-Lei n.º 3/96, de 25-jan., que aumentou o capital do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, modificando o artigo 6.º do RSORCA 85²⁹.

²⁶ Os danos decorrentes de lesões materiais causados a tais pessoas continuaram, no entanto, a ser excluídos.

²⁷ Nos termos da nova alínea f) do n.º 2 do artigo 7.º do DL n.º 522/85

²⁸ Assim ficando eliminados os ónus de alegação e prova quanto ao requisito de o responsável, conhecido e não beneficiando de seguro automóvel válido ou eficaz, revelar manifesta insuficiência de meios para solver as suas obrigações, objeto de pelo menos 4 acórdãos de tribunais superiores analisados.

Esta alteração resultou num aumento acentuado dos montantes pagos pelo FGA a título de indemnização por lesões materiais, notada logo em 1994, conforme deu conta José Santos Batista, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 25. Note-se que os números apresentados pelo autor refletem valores totais atribuídos e não a valores atribuídos no âmbito ou como resultado de ações judiciais, já que, pelo menos no que respeita a pretensões objeto de apreciação por parte de tribunais superiores, os valores indemnizatórios mais expressivos continuam a respeitar a lesões corporais.

²⁹ Dando cumprimento à DSA II e ao Tratado de Adesão de Portugal às Comunidades Europeias.

Finalmente, o Decreto-Lei n.º 72-A/2003, de 14-abr.³⁰, transpôs para a ordem jurídica nacional a DSA IV³¹, alterando o Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17-abr., e o RSORCA 85, nomeadamente, o artigo 23.º do último.

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3 de Maio³², transpôs parcialmente para a ordem jurídica nacional a DSA V³³, aditando os artigos 20.º-A a 20.º-O ao DL n.º 522/85, fixando as regras e os procedimentos a observar pelas empresas de seguros com vista a garantir a assunção da sua responsabilidade em caso de sinistro no âmbito do seguro automóvel. O seu regime veio mais tarde a aplicar-se igualmente à regularização dos sinistros por parte do FGA³⁴.

3. A SITUAÇÃO ATUAL

I.

As grandes alterações subsequentes ao sistema nacional respeitante ao seguro obrigatório de responsabilidade civil emergente de circulação automóvel foram introduzidas através do RSORCA 07, que concluiu a transposição da DSA V.

Em concreto, e com maior relevância para a análise aqui efetuada, a DSA V alterou a DSA II quanto ao âmbito e capitais de indemnização, bem como quanto às regras aplicáveis aos organismos de indemnização, à natureza da sua intervenção e ao tipo de situações em que deveriam intervir.

Por outro lado, alterou igualmente a DSA II, considerando nulas, no que se refere aos passageiros, cláusulas de seguros obrigatórios que excluam danos de passageiros pelo facto de terem conhecimento ou deverem ter tido conhecimento de que o condutor do veículo estava sob a influência do álcool ou de qualquer outra substância tóxica no momento do acidente.

A DSA V assegurou ainda a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor, de acordo com o direito civil nacional³⁵.

Finalmente, a Diretiva proibiu a estipulação de franquias no seguro obrigatório.

³⁰ O diploma não sofreu alterações até à sua revogação.

³¹ De facto, a DSA IV não introduziu regras particularmente relevantes quanto à extensão da obrigação de seguro. Quanto à mesma, nomeadamente abordando como a legislação simplificou substancialmente ao lesado residente em Portugal a regularização do acidente ocorrido «além-fronteiras», vd. Carlos Marques, *O organismo de indemnização no âmbito da Quarta Directiva Automóvel*, Fórum - Revista semestral do ISP VII/17 (2003), 51-55.

³² Diploma que não sofreu alterações até à sua revogação.

³³ A Diretiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio, veio introduzir alterações de relevo no que respeita ao sistema implementado, sendo analisada com maior pormenor *infra*.

³⁴ Por força da entrada em vigor do RSORCA 07.

³⁵ Questão que não terá tido tanto reflexo em Portugal, já que o nosso ordenamento jurídico não excluía danos sofridos por tais pessoas. Em todo o caso, peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das vias públicas constituem um grupo de risco carecido de particular proteção, como é referido por J. C. Brandão Proença, *O tratamento mais favorável dos lesados culpados, nos Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa*, UCE, Lisboa, 2002, 809-837, max. 820-821 (com indicações a 823 sobre diferentes experiências jurídicas estrangeiras).

II.

O RSORCA 07 concluiu a transposição da DSA V para o ordenamento jurídico nacional³⁶, o que, só por si, permitiria antever a extensão das alterações introduzidas, não fosse também o facto de, conforme exarado no seu preâmbulo, ter ido o legislador além da mera transposição da Diretiva.

O atual regime de garantia do FGA encontra-se essencialmente vertido nos artigos 47.º a 54.º do RSORCA 07.

Nos termos dos artigos 48.º e 49.º do RSORCA 07, o FGA garante a reparação dos danos decorrentes de acidentes rodoviários ocorridos em Portugal e causados por responsável desconhecido ou incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel³⁷, em termos similares aos previstos no artigo 21.º do RSORCA 85, mas passou igualmente a garantir a reparação dos danos causados por responsável isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ainda que se trate de veículo com estacionamento habitual no estrangeiro.

No que respeita ao âmbito material, as alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 49.º recuperam o essencial do anterior artigo 21.º, n.º 2 do DL n.º 522/85³⁸, tendo, no entanto, passado a abranger na alínea c) do n.º 1 «Danos materiais, quando, sendo o responsável desconhecido, deva o Fundo satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos, ou tenha o veículo causador do acidente sido abandonado no local do acidente, não beneficiando de seguro válido e eficaz, e a autoridade policial haja efectuado o respectivo auto de notícia, confirmando a presença do veículo no local do acidente.»³⁹.

Evitando as eventuais dificuldades decorrentes da qualificação de danos corporais como significativos, vem o artigo 49.º, n.º 2 dispor que se consideram danos corporais significativos a lesão corporal que determine morte ou internamento hospitalar igual ou superior a sete dias, ou incapacidade temporária absoluta por período igual ou superior a 60 dias, ou incapacidade parcial permanente igual ou superior a 15%⁴⁰.

³⁶ Tendo ainda concluído a transposição da Diretiva 2000/26/CE.

³⁷ Embora o artigo 48.º continue a estabelecer limitações quanto ao tipo de veículos e respetiva sujeição à obrigação de seguro, matrícula ou estacionamento habitual, tal deve ser interpretado de acordo com a *ratio* da norma, o que deverá impedir interpretações segundo as quais, em caso de acidente provocado por desconhecido em que o lesado não tenha hipótese de alegar e provar os factos que levariam ao preenchimento das normas, não se encontrariam reunidos os pressupostos para a intervenção do FGA. Neste sentido, apesar de relativos ao RSORCA 85 mas em termos que são de acompanhar, RGM 10-mai.-2009 (Gomes da Silva), proc. n.º 393/07-9TCGMR.G1 e RPt 20-dez.-2011 (Maria José Simões), proc. n.º 471/05-9TBLMG.P1. Em sentido contrário, RLx 09-nov.-1999 (Alfredo Carlos André dos Santos), proc. n.º 4555/99. Também relevante, sustentando que o lesado não tem de provar que o veículo desconhecido estava matriculado em Portugal e sujeito a obrigação de seguro, Eurico Heitor Consciência, *Acidentes de viação e seguro automóvel. Leis, doutrina e jurisprudência*, Almedina, 2000, 86 e 87.

Situação diferente é aquela em que o lesado imputa a responsabilidade pelo acidente de viação a determinado condutor mas não identifica ou procura identificar o veículo automóvel, alegando e provando se o veículo em causa estaria ou não seguro à data do acidente e, assim, demonstrando estar coberto por seguro ou recair no âmbito da garantia do FGA – vd. STJ 22-mai.-2007 (Sebastião Póvoas), proc. n.º 07A562.

³⁸ Com efeito, as alíneas a) e b) do n.º 1 correspondem, quase *ipsis verbis*, ao artigo 21.º, n.º 2 do DL n.º 522/85. A alínea a) já não faz referência expressa a «morte», mas a mesma não será necessária, já que, nos termos do artigo 3.º (definições), n.º 2 do DL n.º 291/2007, «[p]ara efeitos do presente decreto-lei, a morte integra o conceito de dano corporal».

³⁹ Quanto ao regime do artigo 49.º do RSORCA 07, no que se refere aos danos materiais, com uma análise das soluções seguidas noutros Estados-Membros, Arnaldo Filipe da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 78-80, ou F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 567 ss.

⁴⁰ Critérios algo distintos dos estabelecidos noutros ordenamentos jurídicos, como sejam os previstos no artigo R421-18 do *Code des Assurances*, onde surgem como pressupostos do ressarcimento de danos materiais causados por responsável desconhecido a morte, internamento por sete dias seguida de incapacidade por período igual ou superior a um mês, ou incapacidade parcial permanente de pelo menos 10%.

Em todo o caso (artigo 49.º, n.º 3), ficam excluídos de garantia os danos materiais causados ao veículo abandonado.

Significativa foi ainda a supressão da franquia (anteriormente consagrada no n.º 3 do artigo 21.º, n.º 2 do RSORCA/1985, que não é agora aplicável)^{41, 42}

RSORCA 07 continua a tratar de forma diferente as lesões corporais e as materiais, embora tenha substituído os conceitos pelos de danos corporais e materiais, nomeadamente, estabelecendo um capital seguro substancialmente superior para os corporais (artigos 12.º e 13.º), mais casos de exclusão no que respeita aos materiais (artigo 14.º, n.º 1 e 2), regras específicas quanto aos métodos de avaliação de danos materiais (artigo 33.º, n.º 6), deveres específicos de diligência e prontidão na regularização dos sinistros que envolvam danos corporais e quanto à apresentação de proposta razoável (artigos 37.º e 39.º), estabelecendo âmbitos materiais diversos de garantia do FGA (artigo 49.º), bem como limites especiais à responsabilidade do Fundo consoante estejam em causa danos corporais ou materiais, quando o acidente previsto nos artigos 48.º e 49.º seja também de trabalho ou de serviço (artigo 51.º, n.º 1)⁴³ e, finalmente, excluindo da garantia do FGA os danos materiais causados aos incumpridores do dever de seguro de responsabilidade civil automóvel [artigo 52.º, n.º 2, a)].

III.

O Decreto-Lei n.º 153/2008, de 6-ag., alterou o RSORCA 07, com o fim de introduzir regras mais objetivas quanto à determinação do valor dos rendimentos auferidos pelos lesados em processos de indemnização por acidente de viação, baseando o cálculo da indemnização na declaração apresentada para efeitos fiscais⁴⁴.

O propósito manifestado e o expediente utilizado levaram à impugnação da interpretação e aplicação da norma, resultando no proferimento de dois acórdãos do Tribunal Constitucional no sentido da inconstitucionalidade da interpretação correspondente ao entendimento segundo o qual, nas ações destinadas à efetivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de viação, para efeitos de apuramento do rendimento mensal do lesado, no âmbito da determinação do montante da indemnização por danos patrimoniais a atribuir ao mesmo, o tribunal apenas pode valorar os rendimentos líquidos auferidos à data do acidente, que se encontrem fiscalmente

Veja-se igualmente o artigo 19bis-13 da *Loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs*, belga, ou, em particular, o artigo 11.º, n.º 1, a), segundo parágrafo da *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor* espanhola, que estabelece critérios menos restritivos que o RSORCA 07.

No sentido oposto, colocando um limite de 500,00€ ao montante total indemnizável quanto aos danos materiais causados por responsável desconhecido, veja-se o §12, 4.º, (2), segunda parte, do PflVG.

⁴¹ Não obstante a relevância do artigo 49.º do RSORCA 07, apenas foi identificado um acórdão em que este assumiu destaque como fator de exclusão da responsabilidade do FGA. Tal poderá até, eventualmente, atestar que o mesmo se encontrará suficientemente desenvolvido e corretamente redigido para evitar dúvidas relevantes na sua aplicação, que levem à discussão da sua aplicação nos tribunais superiores portugueses. No entanto, apenas o tempo dirá se tal falta de discussão não decorrerá, possivelmente, de outros fatores, como sejam a falta de atenção das partes envolvidas nos processos quanto às questões decorrentes da interpretação e aplicação das normas em causa.

⁴² Que o legislador nacional, em bom rigor, estaria habilitado a prever, conforme indicado por Maria Manuela Sousa Chichorro, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Wolters Kluwer/Coimbra Ed., Coimbra, 2010, 235 a 245.

⁴³ O que é demonstrativo da subsidiariedade da intervenção do FGA, conforme indica F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 560-561 e nt. 6.

⁴⁴ Tal foi efetuado através do aditamento de três números ao artigo 64.º do RSORCA 07.

comprovados, após cumprimento das obrigações declarativas legalmente fixadas para tal período⁴⁵.

A questão veio a ser definitivamente resolvida através do acórdão do Tribunal Constitucional n.º 221/2019, de 13-mai., que declarou a inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, da norma constante no n.º 7 do artigo 64.º do RSORCA 07, na redação introduzida pelo DL n.º 153/2008, por violação da reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República em matéria de direitos, liberdades e garantias prevista no artigo 165.º, n.º 1, alínea b), da CRP, já que a norma constituiria uma restrição ao direito a apresentar provas, compreendido na garantia de processo equitativo e do direito à tutela jurisdicional efetiva, consagrados nos n.ºs 1 e 4 do artigo 20.º da CRP.

IV.

Pouco depois da aprovação do RSORCA 07 foi publicado o Decreto-Lei n.º 352/2007, de 23-out., que aprovou em anexo a nova Tabela Nacional de Incapacidades por Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais e a nova Tabela Nacional para Avaliação de Incapacidades Permanentes em Direito Civil.

Embora o diploma, por si, já revista significativa relevância no que respeita ao apuramento e valoração de danos corporais, maior importância assumiu, no que se refere aos danos abrangidos pelo RSORCA 07, a publicação da Portaria n.º 377/2008, de 26-mai., mais tarde alterada pela Portaria n.º 679/2009, de 25-jun.⁴⁶

A Portaria n.º 377/2008 pretendeu estabelecer critérios e valores orientadores para apresentação aos lesados por acidente automóvel de proposta razoável para indemnização do dano corporal, embora deixando claro não ter por objetivo fixar definitivamente valores indemnizatórios. Tal «profissão de fé» não impediu, no entanto, fossem, com frequência, contestados em tribunal os montantes pagos ou propostos pagar por seguradores e mesmo pelo próprio FGA ao abrigo da referida Portaria.

A aplicação rígida dos valores referidos na Portaria é consensualmente preterida, na jurisprudência, com base: (i) no artigo 1.º/1 da Portaria n.º 377/2008, ao estabelecer que, através dela, se pretendem fixar «critérios e valores orientadores para efeitos de apresentação aos lesados por acidente automóvel, de proposta para indemnização do dano corporal»⁴⁷, portanto em momento e fase negocial, extra- ou pré-judicial, com vista à formulação de proposta razoável; (ii) na génese do diploma, refletida no respetivo preâmbulo: «[p]arte significativa das soluções adoptadas nesta portaria baseia-se em estudos sobre a sinistralidade automóvel do mercado segurador e do Fundo de Garantia Automóvel e na experiência partilhada por este e pelas seguradoras representadas pela Associação Portuguesa de Seguros, no domínio da regularização de processo de sinistros»; de maneira que, não tendo intervindo na elaboração da Portaria organismos de defesa dos sinistrados, não comunga ela da imparcialidade necessária

⁴⁵ Assim, o Acórdão n.º 383/2012, de 21 de setembro e o Acórdão n.º 565/2018.

⁴⁶ Identificaram-se sobre o ponto 76 acórdãos (14 do STJ, 11 da REv, 8 da RLx, 11 da RCb, 21 da RPt, 11 da RGM). Na doutrina, vd. e. g. A. Menezes Cordeiro, *Direito dos Seguros* cit., 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2017, 896 ss., ou C. M. Gaspar/M. M. Sousa Chichorro, *A valoração do dano corporal*, 3.ª ed., Almedina, Coimbra, 2018 (reimpr.), 48-52.

⁴⁷ Entre outros, STJ 7-fev.-2012, proc. n.º 48/2002.L2.52.87.

a servir de bitola à determinação judicial de montantes indemnizatórios⁴⁸; (iii) a subalternidade, do ponto de vista de hierarquia normativa, da Portaria n.º 377/2008 em relação ao regime geral do CC: com efeito, nunca poderia aquela derogar os critérios gerais de indemnização presentes nos artigos 562.º ss. do citado código; e (iv) a determinação da indemnização justa implica, primordialmente, o recurso a critérios que atendam às circunstâncias concretas constantes da matéria provada (método casuístico), em detrimento da aplicação de tabelas pré-definidas que cegamente estatuem montante indemnizatórios⁴⁹. Um sector minoritário considera, no entanto, que os critérios aí estabelecidos devem ser considerados em acréscimo aos gerais para o cálculo da indemnização, ao não poder ser a referida Portaria, enquanto parte do ordenamento jurídico, ignorada e na medida em que possa servir como meio para obter maior igualdade e menor discricionariedade na respetiva fixação⁵⁰.

4. BALANÇO DO ATUAL REGIME

Fruto da evolução de que foi dada nota, os artigos 48.º a 53.º, e em particular 48.º e 49.º do RSORCA 07 contêm hoje um regime complexo, mas abrangente, respeitante ao âmbito material da responsabilidade do FGA, que (de)limita a extensão da indemnização.

Com efeito, o artigo 48.º veio estender o âmbito da garantia do FGA em conformidade com a evolução comunitária na matéria, passando a garantir a reparação dos danos causados por responsável isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ainda que se trate de veículo com estacionamento habitual no estrangeiro.

Quanto ao artigo 49.º, desenvolveu-se o regime aplicável nos termos do artigo 21.º do RSORCA 85 de modo a garantir a reparação dos danos materiais, quando, sendo o responsável desconhecido, deva o Fundo satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos, ou, no que é uma inovação nacional, o veículo causador do acidente tenha sido abandonado no local do acidente, não beneficiando de seguro válido e eficaz, e a autoridade policial tenha efetuado o respetivo auto de notícia, confirmando a presença do veículo no local do acidente⁵¹.

Os artigos 50.º, 51.º e 52.º vieram resolver problemas identificados na lei quanto a fundado conflito⁵², bem como quanto ao âmbito da garantia em caso de acidentes de trabalho e de serviço, de seguros de danos próprios e de prestações de segurança social⁵³.

Da análise jurisprudencial efetuada não parecem resultar dificuldades de maior na interpretação e aplicação dos artigos 48.º e 49.º do RSORCA 07, conforme reflete, nomeadamente, a parca

48 Vd. e. g. REv 21-Jun.-2011, proc. n.º 1115/02.6 TAFAR. E1. Um dos autores mais críticos do diploma, A. Menezes Cordeiro, *Direito dos Seguros* cit., 897, afirma: «O governo visando respaldar os seguradores, preparou e publicou, sob a forma de portaria tabelas com os tais valores razoáveis. Teve o cuidado (1.º/2, da Portaria n.º 377/2008) de dizer que a tabela não impede a fixação de valores superiores: óbvio, pois de outra forma seria gravemente contrária à Constituição (...) não se aplicam aos tribunais nem limitam, minimamente, os direitos das pessoas. Mas são lamentáveis. Conseguem fixar valores ainda aquém das já deprimidas cifras obtidas nos Tribunais».

49 Entre muitos, STJ 7-jul.-2009, proc. n.º 205/07.3GTL RA.C1.

50 Neste sentido, i.a., RPt 6-fev.-2014, proc. n.º 403/10.2TBPNE.P1.A7.

51 Quanto à inovação, A. F. da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 80-81.

52 Explicando o ponto, A. F. da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 78-80, ou F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 575 ss.

53 Sobre a matéria, A. F. da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 86-98, ou F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 571 ss.

discussão nos tribunais superiores portugueses da extensão dos conceitos de lesões ou danos corporais e materiais.

Subsistem, no entanto, alguns temas que carecem de aprofundamento e que poderão dificultar o correto funcionamento da garantia do FGA:

- i. Artigo 48.º: a ausência de indicação legal expressa das situações em que o autor fica desonerado dos ónus de alegação e prova quanto aos requisitos relativos ao tipo de veículos e respetiva sujeição à obrigação de seguro, matrícula ou estacionamento habitual, previstos no artigo 48.º, em caso de acidente provocado por responsável desconhecido, poderá gerar litígios ou, no pior dos casos, levar ao não funcionamento da garantia⁵⁴.

Tal facto, aliado ao de que o FGA, integrado na ASF, se encontra legalmente condicionado nos pagamentos a efetuar por via da sua sujeição ao direito público⁵⁵, poderá tornar aconselhável a introdução de uma presunção de preenchimento do artigo 48.º em caso de acidentes causados por responsável desconhecido em vias públicas.

Opcionalmente, poderia ser estabelecida uma ressalva expressa na lei quanto às circunstâncias em que o lesado fica desonerado da alegação e prova de requisitos previstos no artigo 48.º, por não ter hipótese de alegar e provar os factos que levariam ao preenchimento dos mesmos;

- ii. Conceito de danos materiais: a ausência de normas equivalentes aos artigos 39.º, n.º 3 e 51.º do RSORCA 07 origina dúvidas quanto a uma eventual confusão entre danos materiais e patrimoniais. Neste sentido, e tendo também em consideração o referido condicionamento nos pagamentos a efetuar por via da sujeição da ASF e do FGA ao direito público, poderia ser aconselhável a introdução de texto no sentido de deixar claro o conteúdo dos conceitos em apreço;
- iii. Aproveitando o ensejo da Proposta de DSA, de 2018⁵⁶, na senda, nomeadamente, do acórdão do TJUE (Grande Secção) de 28-nov-2017, proc. n.º C-514/16 (*Rodrigues de Andrade*),⁵⁷ poderia igualmente introduzir-se desde já o conceito de «circulação de um veículo» relevante para efeitos da aplicação do RSORCA 07, em termos conformes aos previstos no artigo 1.º-A proposto aditar⁵⁸;

⁵⁴ Alertando para as dúvidas existentes nos planos doutrinário e jurisprudencial quanto à necessidade de verificação de todos os pressupostos da responsabilidade civil, de dificuldade agravada quando esteja em causa um acidente provocado por responsável desconhecido, e em termos que se consideram de acompanhar, F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 561-562 nt. 9. Igualmente interessante é RLx 18-jan.-1996 (Adélio André), proc. n.º 9314, com voto vencido do Juiz Desembargador Torgal Mendes, alertando que cabe ao autor articular factos suficientes à prova de que existiu um acidente, do qual foi responsável um veículo automóvel, mesmo que lhe seja impossível demonstrar quem foi o responsável pelo acidente de viação.

⁵⁵ Cabe lembrar que a própria natureza do FGA e da ASF determinam restrições, inclusive, quanto às suas fontes de receita, que deverão ser tidas em consideração. Sobre a matéria, Maria José Rangel de Mesquita, *Direito administrativo dos seguros*, no *Tratado de Direito administrativo especial*, vol. II, coord. Paulo Otero/Pedro Gonçalves, Almedina, Coimbra, 2009, 402-409, Rogério M. Fernandes Ferreira/João R. B. Parreira Mesquita, *As taxas de regulação económica no sector dos seguros, n.ºs As taxas de regulação económica em Portugal*, coord. Sérgio Vasques, Almedina, Coimbra, 2008, 453-458, ou R. M. Fernandes Ferreira/J. Mesquita, *A parafiscalidade na actividade seguradora*, Almedina, Coimbra, 2012, 34-39.

⁵⁶ Bruxelas, 24.5.2018, COM(2018) 336 final, 2018/0168(COD).

⁵⁷ Quanto ao acórdão, Margarida Lima Rego, «Anotação ao Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (Grande Secção) de 28 de novembro de 2017 Rodrigues de Andrade (C-514/16)», *Anuário Português de Direito Internacional* 2017, Instituto Diplomático, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2017, pp. 275 a 284.

⁵⁸ Vd. infra secção 11 «Desafios futuros».

Sem prejuízo do exposto, de acordo com a análise jurisprudencial efetuada, as questões que originam mais litígios em tribunal envolvendo o FGA respeitam a alegação e prova de danos, valoração de indemnizações e compensações devidas e momento a partir do qual devam ser contados juros moratórios⁵⁹. Com efeito, mesmo quando se encontrem subordinados a outros temas em discussão, nas decisões jurisprudenciais consideradas relevantes:

- iv. São objeto de análise danos patrimoniais em aproximadamente 82,5% do universo relevante;
- v. São objeto de análise danos não patrimoniais em aproximadamente 70,6% do universo relevante;
- vi. Foram objeto de análise ambos em aproximadamente 61,1%.

Tal circunstância será, no entanto, marcada por uma manifesta insusceptibilidade de resolução da questão por via de eventual limitação legislativa quanto aos danos reparáveis, ou à alegação e prova quanto a danos e/ou valoração de indemnizações e/ou compensações devidas.

Com efeito, face à legislação europeia e nacional, poderá não se afigurar viável proceder à limitação da indemnização ou da prova por via de alterações às normas aplicáveis, conforme já se demonstrou no passado, face às observações do Tribunal Constitucional quanto ao n.º 7 do artigo 64.º do RSORCA 07, introduzido DL n.º 153/2008, e que culminou com o acórdão do Tribunal Constitucional n.º 221/2019, de 13-mai.

Embora a decisão tenha sido tomada com base em inconstitucionalidade orgânica, já tinham sido proferidos dois acórdãos pelos quais fora declarada inconstitucional a interpretação da norma no sentido em que os meios de prova ao dispor do lesado se encontrassem coartados.

De forma semelhante, não se considera verificada a suscetibilidade de aplicação de tais limitações nos termos da Diretiva 2009/103/CE, em especial considerando o artigo 10.º, n.º 1 e 4, face à exigência de existência de um organismo que tenha por função reparar, pelo menos dentro dos limites da obrigação de seguro, os danos materiais e pessoais causados por veículos não identificados ou relativamente aos quais não tiver sido satisfeita a obrigação de seguro, face ao facto de o segundo parágrafo do artigo 10.º, n.º 1 não prever a possibilidade de introdução de limitações e, finalmente, considerando que o artigo 10.º, n.º 4 determina que cada Estado-Membro pode aplicar ao pagamento de indemnizações pelo referido organismo as respetivas disposições legislativas, regulamentares e administrativas, sem prejuízo de qualquer outra prática mais favorável às vítimas.

Considerando que a Proposta de Diretiva não introduz novidades neste âmbito, a sua eventual entrada em vigor não se traduzirá numa maior liberdade do legislador português na imposição de limitações à indemnização.

Assim, a introdução de limitações legais ao âmbito da garantia do FGA e, em concreto, à extensão da indemnização que passem pela limitação dos danos reparáveis ou da alegação e prova quanto a danos ou para efeitos de valoração de indemnizações e/ou compensações devidas não se afigura facilmente sustentável, devendo ser precedida de cuidadosos estudos na matéria, que assegurem a respetiva fundamentação jurídica.

⁵⁹ Quanto a esta última, as questões identificadas versam, as mais das vezes, a interpretação de decisões de tribunais superiores, não se considerando justificável a introdução de uma norma específica sobre o ponto, por se tratar de matéria geral de direito.

5. CONCLUSÕES

A evolução legislativa ocorrida no plano comunitário e, também, resultante de especificidades introduzidas pelo legislador português levou a uma densificação do regime aplicável no que respeita à extensão de indemnização devido pelo FGA, com proeminência para os artigos 48.º e 49.º do RSORCA 07, mas também 51.º e 52.º, em termos que permitiram eliminar entraves ao funcionamento da garantia e manter reduzida a litigiosidade quanto à interpretação e aplicação das normas em causa.

Reflexo de quanto é referido pode ser encontrado no facto de as discussões judiciais sobre o âmbito da garantia do FGA surgirem a maior parte das vezes ligadas a outras – sobretudo relativas à determinação da responsabilidade, mas também, conexamente ou não, à alegação e prova de danos, valoração de indemnizações e compensações devidas e momento a partir do qual devam ser os juros de mora contados. No entanto, a questão é marcada por uma aparente insusceptibilidade de resolução por via legislativa.

Sem prejuízo do exposto, foi possível identificar alguns aspectos que carecem de reflexão, e que podem entorpecer o devido funcionamento da garantia do FGA, para os quais se indicam possíveis soluções. São estes: a ausência de indicação expressa na lei quanto às circunstâncias em que o autor poderá ficar desonerado dos ónus de alegação e prova quanto aos requisitos relativos ao tipo de veículos e respetiva sujeição à obrigação de seguro, matrícula ou estacionamento habitual, previstos no artigo 48.º, em caso de acidente provocado por responsável desconhecido; a ausência de clarificação legislativa quanto ao conceito de danos materiais; e a oportunidade de introdução do conceito de «circulação de um veículo», em termos correspondentes aos desenvolvidos pela jurisprudência europeia e apresentados na Proposta de Diretiva de 2018.

Meios de defesa oponíveis pelo Fundo de Garantia Automóvel



Luís Poças¹

Patrícia Assunção Soares²

Teresa Alves da Nóbrega³

I. AS COORDENADAS DO TEMA

O presente texto, partindo da função do Fundo de Garantia Automóvel (doravante, FGA) no sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (SORCA) e da inerente delimitação das garantias asseguradas pelo Fundo, tem por objeto os principais meios de defesa que este, quando demandado, pode opor ao terceiro lesado. Para tanto, com base no Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (RSORCA) em vigor (Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21/08)⁴, será analisado o âmbito e alcance de cada um desses meios de defesa, de acordo com as orientações desenvolvidas pela jurisprudência.

I.1. O FGA e a sua função complementar ao SORCA

Conforme resulta do preâmbulo do RSORCA, o sistema regulado por este regime tem por base dois pilares: (i) o *seguro obrigatório* e (ii) o FGA. A criação do FGA⁵ visou, assim, colmatar as insuficiências do *seguro obrigatório*, garantindo a indemnização do lesado em situações para as quais o SORCA não apresenta solução ou esta se revela insuficiente. Desta forma, no âmbito do sistema SORCA, o FGA – que desde a transposição da Quarta Diretiva Automóvel desempenha

1 Doutor em Direito, Vice-Presidente da AIDA Portugal.

2 Doutoranda em Direito, Membro da AIDA Jovem.

3 Mestranda em Direito, Membro da AIDA Jovem.

4 O RSORCA foi implementado em Portugal pelo Decreto-Lei n.º 408/79, de 25/09 (doravante RSORCA79), sendo posteriormente revogado pelo Decreto-Lei n.º 522/85, de 31/12 (doravante RSORCA85), que reflete já a Segunda Diretiva Automóvel (Diretiva 84/5/CEE, de 30/12/1983). Por seu turno, o RSORCA vigente espelha a parcial transposição para a ordem jurídica interna da Quinta Diretiva Automóvel (Diretiva 2005/14/CE, de 11 de maio). As remissões, no presente texto, para disposições legais sem outra indicação, assim como as referências a RSORCA, deverão ter-se por feitas para o RSORCA vigente (Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21/08).

5 Sobre a criação e funcionamento do FGA, cfr. José Santos Batista, «O Fundo de Garantia Automóvel no contexto do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel», *Revista do ISP*, Ano II, n.º 7 (set. 1998), pp. 19 ss. Sobre o FGA, cfr. Filipe Albuquerque Matos, «O Fundo de Garantia Automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social», in AAVV, *Estudos Dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes*, Vol. I, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 2011, pp. 559-581.

a dupla função de Organismo de Indemnização e de Fundo de Garantia⁶ – assume, portanto, carácter de complementaridade (ou melhor, de subsidiariedade⁷) – face ao seguro obrigatório⁸.

Esse carácter de subsidiariedade transparece do âmbito material da garantia do FGA (n.º 1 do art. 47.º e art. 49.º do RSORCA). Assim, o FGA garante, até ao valor do capital mínimo do SORCA, a satisfação das indemnizações quando: (i) o responsável seja *desconhecido* (indemnização por danos corporais⁹); (ii) o responsável, sendo *conhecido*, tenha incumprido a obrigação de seguro, *não beneficiando de seguro válido e eficaz* (indemnização por danos corporais ou materiais); (iii) for *declarada a insolvência do segurador* (danos corporais); ou (iv) o responsável pela circulação esteja *isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo*. Em suma, a garantia do FGA assume precisamente a reparação dos danos ao terceiro lesado quando a mesma não fique coberta pelo SORCA, seja por falta de contratação de seguro (ou invalidade ou ineficácia do mesmo); ou por o responsável ser desconhecido (bem como o segurador); ou por o segurador, estando insolvente, não assegurar a reparação dos danos¹⁰.

A complementaridade do FGA face ao seguro obrigatório resulta ainda de outras vertentes do respetivo regime: (i) o facto de as principais fontes de receitas do Fundo provirem de uma percentagem dos prémios comerciais de seguro automóvel, obrigatório e facultativo (art. 58.º do RSORCA); (ii) a circunstância de o FGA só indemnizar o dano do terceiro lesado que não tenha por outra via beneficiado de ressarcimento, e unicamente na medida em que tal dano não tenha sido integralmente reparado (art. 51.º do RSORCA); e (iii) o regime de sub-rogação legal do Fundo nos direitos do terceiro lesado (quando caiba àquele a indemnização deste), proporcionando a proteção do lesado e a obtenção de ressarcimento contra o civilmente responsável (art. 54.º do RSORCA)¹¹.

1.2. A delimitação da garantia do FGA

Atendendo, em grande medida, à apontada relação de complementaridade com o SORCA, a *garantia do FGA*¹² – isto é, o âmbito da cobertura ressarcitória do Fundo (ou ainda, por outras palavras, o conjunto de eventos cuja verificação faz nascer na esfera do Fundo uma obrigação

6 Cfr. Carlos Marques, «O Organismo de Indemnização no âmbito da Quarta Diretiva Automóvel», *Fórum – Revista Semestral do Instituto de Seguros de Portugal*, Ano VII, n.º 17 (ago. 2003), pp. 51 ss.

7 Aludindo a um princípio jurídico da subsidiariedade, Filipe Albuquerque Matos, «O Fundo de Garantia Automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social», *cit.*, p. 560.

8 Mais desenvolvidamente, cfr. Luís Poças, *Seguro Automóvel: Oponibilidade de Meios de Defesa aos Lesados*, Coimbra, Almedina, 2018, pp. 16 ss.

9 Neste caso, prevê-se também a indemnização por danos materiais quando: (i) o FGA deva satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos, considerando-se como tal, nos termos do n.º 2 do artigo 49.º, a lesão corporal que determine morte ou internamento hospitalar igual ou superior a sete dias, ou incapacidade temporária absoluta por período igual ou superior a 60 dias, ou incapacidade parcial permanente igual ou superior a 15%; ou (ii) o veículo causador do acidente tenha sido abandonado no local, não beneficiando de seguro válido e eficaz, e a autoridade policial haja efetuado o respetivo auto de notícia, confirmando a presença do veículo no local do acidente (alínea c) do n.º 1 do art. 49.º).

10 O âmbito de intervenção do FGA denota a função social deste na proteção do lesado, relevando como mecanismo de socialização do risco de circulação – Filipe Albuquerque Matos, «O Fundo de Garantia Automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social», *cit.*, pp. 560 e 564 ss.

11 Cfr., mais desenvolvidamente, Luís Poças, *Seguro Automóvel: Oponibilidade de Meios de Defesa aos Lesados*, *cit.*, pp. 17 ss.

12 A expressão é recorrentemente utilizada no RSORCA, designadamente no respetivo Capítulo IV.

de indemnizar o terceiro lesado) – não é ilimitada, antes seguindo de perto a amplitude do risco seguro no âmbito do seguro obrigatório.

Desde logo, da mesma forma que o SORCA – como seguro de responsabilidade civil automóvel – tem por condição necessária que se reúnam os pressupostos da responsabilidade civil do segurado (contratualmente configurada como *sinistro*), também a garantia do FGA depende da verificação dos pressupostos da responsabilidade civil decorrente da circulação automóvel. Desta forma, ocorrendo um caso de força maior alheio ao risco de circulação (p. ex., veículo arrastado por uma enxurrada, causando danos a terceiros), ou inexistindo um dano, ou ocorrendo este na esfera do próprio responsável, ou verificando-se a culpa exclusiva do lesado, encontramos fora do âmbito de garantia do Fundo¹³.

Por outro lado, é sabido que o risco assumido pelo segurador no âmbito do SORCA é circunscrito, desde logo, no plano material. Esta circunscrição resulta, não apenas de uma delimitação *positiva* do risco coberto (isto é, *por inclusão*, como a que decorre do art. 11.º do RSORCA), mas igualmente de uma delimitação *negativa* desse risco (*por exclusão*, como resulta do art. 14.º)¹⁴. Mas outras vertentes de delimitação do risco coberto são também relevantes: a pessoal¹⁵, a territorial (art. 10.º), a temporal¹⁶ e a quantitativa (limites de capital estabelecidos no art. 12.º). Ora, atendendo à mencionada relação de complementaridade (subsidiariedade) do FGA relativamente ao SORCA, a garantia do Fundo encontra-se, em termos gerais (e como melhor veremos), delimitada segundo os critérios estabelecidos para o seguro obrigatório. Ainda assim, a circunscrição da garantia do FGA segue adicionalmente regras específicas, de que daremos conta.

Finalmente, a garantia do Fundo depende ainda da verificação de outras condições, aplicáveis à generalidade das obrigações, como a de que a obrigação não se encontre extinta (por efeito do cumprimento, p. ex.) nem prescrita.

Ora, quando o FGA é demandado pelo terceiro lesado, que exige a satisfação de uma pretensão indemnizatória decorrente da efetivação da garantia prevista no RSORCA, pode o Fundo invocar em sua defesa a não verificação de alguma das mencionadas condições, de que depende o direito do lesado. Vejamos a que título.

1.3. Exceções e meios de defesa

No seu art. 22.º, o RSORCA disciplina, sob a epígrafe *oponibilidade de exceções aos lesados*, os meios de defesa cuja invocação pelo segurador é legalmente admissível¹⁷. O termo *exceções*,

¹³ Assim sucederá também se ocorrerem os pressupostos da responsabilidade civil, mas não resultante da circulação de veículos automóveis. Seria o caso, p. ex., de um caçador ferir a tiro, culposamente, o condutor de um veículo automóvel.

¹⁴ A articulação entre estas vertentes corresponde a uma relação análoga à de, respetivamente, regra e exceção. Por apelo à teoria dos conjuntos, dir-se-á, com maior rigor, que o recorte negativo (exclusões) corresponde a um subconjunto das situações que compõem o recorte positivo (cobertura). Desenvolvidamente, cfr. Luís Poças, «A delimitação do risco coberto no seguro de mercadorias transportadas», in Januário Costa Gomes (Coord.), *Temas de Direito dos Transportes V*, Coimbra, Almedina, 2020, pp. 512 ss.

¹⁵ Nos termos do artigo 15.º do RSORCA, a delimitação pessoal do risco é amplíssima (universal), verificando-se a cobertura da responsabilidade civil de todos os legítimos (e mesmo ilegítimos, nos casos previstos no n.º 2 do mesmo artigo) detentores e condutores do veículo seguro.

¹⁶ Neste contexto, o sinistro deverá ter-se verificado no âmbito temporal de cobertura contratualmente estabelecido.

¹⁷ Sobre a matéria, cfr. Luís Poças, *Seguro Automóvel: Oponibilidade de Meios de Defesa aos Lesados*, cit.; e Luís Poças, *O Dever de Declaração Inicial do Risco no Contrato de Seguro*, Coimbra, Almedina, 2013, pp. 683 ss. Este tema não se

de contornos algo fluidos, não se atém ao contexto das exceções materiais¹⁸ (posição ativa ou «contra-direito» que permite ao respetivo titular opor-se eficaz e licitamente a uma pretensão alheia¹⁹). Na verdade, o sentido do termo é burilado na distinção, de contornos mais amplos – refletida no art. 342.º n.º 2 do Código Civil (CC) e no art. 571.º n.º 2 do Código do Processo Civil (CPC) –, entre *defesa por impugnação* e *defesa por exceção*²⁰.

Ora, partindo das referidas condições de que depende a pretensão indemnizatória do lesado contra o FGA, o presente texto tem precisamente por objeto os principais meios de defesa de que pode lançar mão o Fundo no sentido de neutralizar essa pretensão. Neste contexto, a análise não se aterá aos meios de defesa invocáveis *por exceção*, mas abrangerá a própria impugnação de factos constitutivos do direito invocado pelo lesado. Com efeito, dependendo da configuração das circunstâncias e da estratégia processual do lesado (autor), pode o FGA (réu) invocar um meio de defesa por exceção ou por impugnação²¹. Em substância, isso pouco relevará para a nossa análise, que se focará nos meios de defesa em si mesmos, e não na forma como a sua invocação se relaciona com a modelação dos factos articulados pelo autor.

Em suma, o âmbito deste texto transcende as meras exceções em sentido técnico, focando-se nos meios de defesa mais relevantes do FGA, tal como se evidenciam na lei e na jurisprudência, quer sejam esgrimidos por impugnação ou por exceção.

confunde com o do presente texto. Desde logo, porque, embora – em virtude do regime de complementaridade entre o FGA e o SORCA – alguns dos meios de defesa do segurador sejam igualmente oponíveis pelo Fundo, os mesmos não são coincidentes. Desde logo, como referimos, uma das situações pelas quais responde a garantia do FGA é a de o responsável, sendo conhecido, ter incumprido a obrigação de seguro, não beneficiando de seguro válido e eficaz (art. 49.º n.º 1 alínea b) do RSORCA). Ora, a invocação da ausência de seguro válido e eficaz traduz precisamente um meio de defesa que aproveita exclusivamente ao segurador, mas é adverso à posição do Fundo. Como se refere, aliás, em Filipe Albuquerque Matos, «O Fundo de Garantia Automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social», *cit.*, p. 575, «as dificuldades de determinar a validade e eficácia dos contratos de seguro constituem as hipóteses típicas da previsão legislativa» do *fundado conflito* a que se reporta o art. 50.º n.º 1. Neste caso, e nos termos desta disposição, deve o FGA indemnizar o lesado, sem prejuízo de vir a ser reembolsado pelo segurador se vier a ser judicialmente reconhecida a responsabilidade deste. Para o efeito, na ação de reembolso, o FGA assumirá a posição de autor, procurando pôr em causa o meio de defesa oposto pelo segurador ao lesado.

¹⁸ Enquanto as exceções materiais encontram o seu fundamento em regras de direito substantivo, as processuais têm base e eficácia no plano meramente adjetivo. Só as primeiras relevam no âmbito do presente texto.

¹⁹ António Menezes Cordeiro, *Da Boa Fé no Direito Civil*, Coimbra, Almedina, 1984, pp. 734 ss.; António Menezes Cordeiro, *Teoria Geral do Direito Civil*, Vol. I, Lisboa, AAFDL, 1986, pp. 258 ss.; José Abrantes, *A Exceção de Não Cumprimento do Contrato no Direito Civil Português*, Coimbra, Almedina, 1986, pp. 141 ss.

²⁰ Nos termos do art. 571.º n.º 2 do CPC, «o réu defende-se por impugnação quando contradiz os factos articulados na petição ou quando afirma que esses factos não podem produzir o efeito jurídico pretendido pelo autor; defende-se por exceção quando alega factos que obstem à apreciação do mérito da ação ou que, servindo de causa impeditiva, modificativa ou extintiva do direito invocado pelo autor, determinam a improcedência total ou parcial do pedido».

²¹ Pode mesmo discutir-se, em abstrato, se um dado meio de defesa opera por impugnação ou por exceção – cfr. um exemplo concreto em José Abrantes, *A Exceção de Não Cumprimento do Contrato no Direito Civil Português*, *cit.*, pp. 142 ss. Na *Ley de Contrato de Seguro* espanhola, por exemplo, o artigo 76.º qualifica a *culpa exclusiva do lesado* como uma exceção, embora a sua invocação deva, mais corretamente, corresponder à impugnação de um facto constitutivo do direito do autor (lesado) – cfr. Fernando Sánchez Calero, «Artículo 76. Acción directa contra el asegurador», in Fernando Sánchez Calero (Dir.), *Ley de Contrato de Seguro – Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 Octubre, y a sus Modificaciones*, 4ª Ed., Cizur Menor, Aranzadi, 2010, p. 1777.

I.4. Principais categorias de meios de defesa oponíveis pelo FGA

Ao enunciarmos as condições de que depende a pretensão indemnizatória do lesado contra o FGA, deixámos já uma linha estruturada dos conjuntos de meios de defesa invocáveis, em abstrato, pelo Fundo contra essa pretensão. Nem todos esses meios de defesa, porém, têm a mesma relevância, quer no destaque e densidade que adquirem na lei e na jurisprudência, quer em termos práticos.

Um primeiro conjunto de meios de defesa decorrerá do recorte positivo da garantia do FGA, isto é, do âmbito material dos eventos cobertos por tal garantia. Na lógica de complementaridade com o seguro obrigatório, o art. 48.º do RSORCA restringe essa garantia aos acidentes rodoviários ocorridos em Portugal e originados *por veículo cujo responsável pela circulação esteja sujeito ao seguro obrigatório*. Um critério relevante de delimitação material da garantia do Fundo atende, portanto, ao tipo de veículo causador do acidente. Por remissão para o art. 4.º, analisaremos, assim, os casos em que o meio de defesa invocável pelo Fundo consiste em o acidente ser provocado por veículos sem motor ou ferroviários, ou por veículos com funções agrícolas ou industriais²².

Um outro conjunto de meios de defesa assenta também na circunscrição material da garantia do FGA, mas já na vertente do recorte negativo de tal garantia: as exclusões, estabelecidas no art. 52.º, e cujo n.º 1 remete – na apontada lógica de complementaridade com o SORCA – para as aplicáveis ao seguro obrigatório (art. 14.º). Neste domínio, em que cada exclusão constitui um meio de defesa invocável pelo Fundo, analisaremos: (i) as operações de carga e descarga; (ii) a explosão, libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioatividade; e (iii) as provas desportivas (art. 14.º n.º 4, alíneas c), d) e e), respetivamente).

Já no contexto do recorte negativo da *cobertura pessoal* pela garantia do FGA, analisar-se-á – sob a perspetiva e *ratio* comum das situações em que os danos se produzem na esfera pessoal ou próxima do próprio lesante – o extenso rol de exclusões previstas (também por remissão do art. 52.º n.º 1), no art. 14.º, n.ºs 1, 2, 3 e 4 alíneas a) e b), constituindo, todas elas, meios de defesa do Fundo.

Para além dos meios de defesa até agora referidos, de carácter objetivo, particularmente relevantes são os estabelecidos especificamente para o FGA (fora, portanto, da lógica de complementaridade mencionada) no art. 52.º n.º 2 alíneas c) e d). Neste caso, estamos perante meios de defesa *subjetivos*, que se baseiam, portanto, na censurabilidade da conduta – ou, pelo menos, no estado subjetivo – do lesado, a justificar, como uma autêntica sanção, o afastamento da tutela estabelecida no sistema SORCA.

Finalmente, será também consagrada atenção – de entre uma categoria residual de meios de defesa, com carácter transversal à generalidade das relações jurídicas – à prescrição, exceção material perentória que adquire no âmbito do sistema SORCA alguns traços específicos.

²² Um dos argumentos na base da demanda, pelo lesado, contra FGA, relativamente a acidentes causados por tais veículos, consiste na invocação do art. 48.º n.º 1 alínea c), no sentido de que o Fundo garantiria a indemnização em acidentes causados por veículo isento da obrigação de seguro *em razão do veículo em si mesmo*.

II. SITUAÇÕES FORA DO RECORTE MATERIAL POSITIVO DA GARANTIA DO FGA

II.1. Veículos sem motor ou ferroviários

Sob a epígrafe *obrigação de seguro*, o art. 4.º do RSORCA define os casos em que se verifica a obrigação de seguro em função das diferentes tipologias de veículos²³. Com efeito, procede no seu n.º 1 a uma delimitação positiva do risco, prevendo que qualquer pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos materiais ou corporais causados a terceiro por um *veículo terrestre a motor* esteja coberta por um seguro que garanta tal responsabilidade.

Ao circunscrever a obrigação de seguro aos veículos a motor, o n.º 1 do referido preceito – na esteira do Direito da UE²⁴ e do Direito Internacional²⁵ incidente sobre a matéria – acolhe a ideia de que estes veículos acarretam tipicamente riscos superiores quando comparados com os riscos causados pelos veículos sem motor (p. ex., o caso dos velocípedes)²⁶.

Ora, por vezes, os terceiros lesados em acidente de viação, tendo em vista a cobertura dos sinistros com veículos sem motor no âmbito da responsabilidade do FGA, invocam o art. 48.º n.º 1 alínea c) do RSORCA²⁷. Nestes casos, o FGA alega a não cobertura, argumentando que: (i) o tipo de veículo alegadamente responsável pelo acidente não se encontra no âmbito de aplicação do referido regime; e (ii) o FGA apenas garante a indemnização de acidentes causados por veículo sujeito ao seguro obrigatório.

A jurisprudência chamada a dirimir a questão tem seguido este entendimento, conforme se retira, a título ilustrativo, do Ac. do STJ de 20/11/2019 (Proc. n.º 1829/16.3T8VRL.G1.S1 – Nuno Pinto Oliveira) e do TRG de 16/05/2019 (Proc. n.º 1829/16.3T8VRL.G1 – Maria Amália Santos)²⁸. No seio da jurisprudência portuguesa não têm sido identificadas divergências no que respeita a esta questão²⁹, tendo os Tribunais superiores entendido pacificamente pela não responsabilização do FGA nos casos de veículos sem motor responsáveis pelo acidente.

²³ A redação anterior deste preceito, correspondente ao art. 1.º do RSORCA85, não foi objeto de alterações significativas na matéria em análise, cumprindo apenas destacar a seguinte: no RSORCA07 foi introduzida a equiparação do metro aos veículos de caminhos-de-ferro (art. 4.º n.º 3) e, quanto a estes últimos, foram introduzidas as exceções correspondentes aos carros elétricos circulando sobre carris e à responsabilidade por acidentes ocorridos na interseção dos carris com a via pública (art. 4.º n.º 2).

²⁴ Sobre as várias Diretivas Automóveis, cfr. Luís Poças, *Seguro Automóvel: Oponibilidade de Meios de Defesa aos Lesados*, cit., pp. 13-14, n. 7.

²⁵ Cfr. a Convenção Europeia Relativa ao Seguro Obrigatório da Responsabilidade Civil em Matéria de Veículos a Motor (*European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles*), assinada em Estrasburgo, em 20 de abril de 1959, pelos membros do Conselho da Europa.

²⁶ A este propósito, o Ac. do TRL 07/11/2013 (Proc. n.º 801/12.7TVLSB.L1-6 – Vitor Amaral) refere que «se optou por excluir do seguro obrigatório todos os veículos sem motor, visto, desde logo, o seu menor potencial de danosidade material, pessoal e social». Este acórdão, assim como os demais, adiante referenciados, de tribunais superiores nacionais, estão disponíveis em www.dgsi.pt.

²⁷ O preceito, sob a epígrafe *âmbito geográfico e veículos relevantes*, prevê que o FGA satisfaz as indemnizações decorrentes de acidentes rodoviários ocorridos em Portugal e originados «por veículo cujo responsável pela circulação está isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ainda que com estacionamento habitual no estrangeiro». Como nota Arnaldo Oliveira, o âmbito desta disposição terá por alcance apenas as máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula – Arnaldo Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Síntese das Alterações de 2007 – DL 291/2007, de 21 Ago.*, Coimbra, Almedina, 2008, p. 31.

²⁸ A referida orientação da jurisprudência é também partilhada pela ASF e expressa no parecer sobre a regularização de sinistros pelo FGA (publicado no Relatório de Regulação e Supervisão da conduta de Mercado de 2009 e disponível em <https://www.asf.com.pt/NR/exeres/AA3E75A1-AAB6-4FA6-8BD6-BA8E2C44F6F3.htm> – consult. 04/10/2020).

²⁹ Adicionalmente, a título ilustrativo, veja-se o Ac. do TCA de 07/04/2016 (Proc. n.º 05750/09 – Nuno Coutinho) que segue o mesmo sentido dos já anteriormente mencionados.

No que concerne ao n.º 2, 1.ª parte, do art. 4.º, prevê-se ainda que a obrigação de seguro não seja aplicada aos responsáveis pela circulação dos *veículos de caminhos-de-ferro* (com exceção, seja dos carros elétricos circulando sobre carris, seja da responsabilidade por acidentes ocorridos na interseção dos carris com a via pública). Esta delimitação encontra a sua razão de ser no facto de os veículos de caminhos-de-ferro apresentarem características que os distinguem dos demais. Pela sua natureza, a circulação dos mesmos encontra-se limitada ao traçado dos carris criados para o efeito, não se deslocando, com liberdade de movimentos, na via pública sob as regras rodoviárias e estradais, à semelhança de outros veículos³⁰. Acresce ainda que se encontram sujeitos a um regime específico para a obrigação de seguro, previsto no art. 12.º do Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14/07, estando, por esta razão, fora do âmbito de aplicação do regime do SORCA. Nos tribunais superiores, raros têm sido os casos em que a jurisprudência portuguesa se tem debruçado sobre esta matéria, não se identificando acórdãos que tratem esta temática específica³¹.

Em suma, o art. 4.º, n.º 1, e n.º 2, 1.ª parte, reveste-se de uma importância central no âmbito do SORCA uma vez que delimita quais os veículos sobre os quais recai a obrigação de seguro. A jurisprudência tem sido mais expressiva relativamente aos veículos sem motor face aos veículos de caminhos-de-ferro, sendo de considerar uma orientação jurisprudencial pacífica e consolidada.

II.2. Veículos com funções agrícolas ou industriais

I.

Nos termos do art. 4.º, n.º 2, 2.ª parte, e n.º 4 do RSORCA, a obrigação de seguro não se estende às *máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula nem aos veículos*³² *utilizados em funções meramente agrícolas ou industriais*³³.

De forma a entender-se a *ratio* e o alcance dos preceitos, importa clarificar noções. Segundo o art. 108.º do Código da Estrada (doravante, CE), «*máquina agrícola ou florestal é o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado exclusivamente à execução de trabalhos agrícolas ou florestais, que só excepcionalmente transita na via pública [...]*». O artigo 109.º do mesmo Código define máquina industrial como «*o veículo com motor de propulsão, de dois ou mais eixos, destinado à execução de obras ou trabalhos industriais e que só eventualmente transita na via pública [...]*».

No caso do art. 4.º n.º 2, parte final, estamos perante uma isenção da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo. Assim, e por força da alínea c) do n.º 1 do art. 48.º, o FGA responde

³⁰ Em rigor, como refere Arnaldo Oliveira, não estão aqui em causa acidentes rodoviários ou de circulação automóvel – Arnaldo Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, cit., p. 31.

³¹ Ainda assim, é possível referir o Ac. do TRC de 15/06/2010 (Proc. n.º 64/2000.C2 – Judite Pires) por abordar em parte a matéria em análise.

³² Entende-se por veículo, segundo a definição constante da Diretiva n.º 72/166/CEE, de 24/04/1972, «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 atrelado».

³³ O n.º 4 do art. 4.º constituiu uma inovação face ao RSORCA85. Até então apenas se encontravam excluídas as máquinas industriais não sujeitas a matrícula (art. 1.º n.º 2 do RSORCA85), não existindo previsão legal quanto aos veículos utilizados em funções meramente agrícolas ou industriais.

pelas indemnizações decorrentes de acidentes rodoviários ocorridos em Portugal e causados por estes veículos³⁴. Neste caso, portanto, ao cobrir situações fora do âmbito do seguro obrigatório, a garantia do FGA cumpre uma função de *complementaridade por extensão* do sistema SORCA, proporcionando um efeito de alargamento da cobertura deste sistema.

II.

Já o n.º 4 do art. 4.º abandona a designação de *máquina agrícola* passando, ao invés, a utilizar a de «veículos utilizados em funções meramente agrícolas ou industriais». Esta utilização está, assim, fora do âmbito de cobertura do SORCA e, inerentemente, da garantia do FGA. Como decorre do Ac. TRC de 03/10/2015 (Proc. n.º 1533/12.1TBGRD.C1 – Teles Pereira), o preceito «só subtrai ao sistema de seguro obrigatório automóvel as utilizações daquelas máquinas ‘apenas’ (meramente) ligadas ao próprio uso industrial (ou agrícola), em si mesmo, que não apresentem qualquer margem de sobreposição com utilizações próprias da circulação de viaturas que gerassem a obrigação de segurar no quadro do seguro automóvel»³⁵.

Com efeito, qualquer veículo deste tipo desempenha uma dupla função: (i) agrícola ou industrial; e (ii) de circulação. Nesta duplicidade de funções reside o critério de aferição de qual o regime de responsabilidade aplicável em caso de acidente. Esta linha de análise é desenvolvida no Ac. TRG de 17/01/2019 (Proc. n.º 1341/16.0T8VRL.G1 – Espinheira Baltar), no qual se verificou um acidente cuja responsabilidade recaía exclusivamente sob um trator agrícola com atrelado, que se encontrava a transportar uvas de uma propriedade particular para uma empresa vinícola. A problemática suscitada prende-se com a *ligação intrínseca entre a função agrícola/industrial do veículo e a sua função de circulação*³⁶. O Acórdão em apreço, seguindo outras decisões da jurisprudência portuguesa e da UE, sustentou que «o que releva para efeitos interpretativos do âmbito de aplicação do seguro obrigatório de responsabilidade civil é a *potencialidade circulante da viatura*, e que o acidente esteja em *conexão com a sua circulação*».

Nas situações de jurisprudência com envolvimento do FGA, a factualidade é, de algum modo, comum: tendo ocorrido um acidente com um veículo utilizado em funções agrícolas ou industriais e que não possuísse seguro obrigatório automóvel, o lesado instaura ação judicial contra o responsável civil. Na ação, o FGA assume a posição de Réu ou interveniente, rejeitando a sua responsabilidade sob o argumento de que inexistia a obrigação de segurar o veículo (dado ser utilizado em funções meramente agrícolas ou industriais). Ora, demonstrando-se ter ocorrido um verdadeiro acidente de circulação (e que, portanto, o veículo não era exclusivamente utilizado em funções agrícolas ou industriais), dá-se por demonstrada a obrigação de seguro (n.º 4 do art. 4.º, *a contrario*) e, na ausência deste, a abrangência pela garantia do FGA e a condenação deste (n.º 1 do art. 47.º)³⁷. Nestes casos, portanto, a garantia do FGA cumpre uma função de

³⁴ Residirá aqui, segundo Arnaldo Oliveira, o alcance útil do art. 48.º n.º 1 alínea c) do RSORCA – Arnaldo Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, cit., p. 31. Naturalmente que a garantia não é extensível à utilização em função *meramente agrícola* (n.º 4 do art. 4.º).

³⁵ Também neste sentido, cfr., a título ilustrativo, o Ac. do TRG de 11/07/2017 (Proc. n.º 4786/14.7T8VNF.G1 – João Diogo Rodrigues), o Ac. do STJ de 07/02/2013 (Proc. n.º 109/06.7TBPRD.P1.S1 – João Bernardo), o Ac. do TRP de 27/01/2009 (Proc. n.º 0823161 – Canelas Brás) e o Ac. do TRE de 23/09/2009 (Proc. n.º 112/04.1TBADV.E1 – Acácio Neves).

³⁶ O Ac. do TJUE de 04/09/2014 (Proc. n.º C 162/13 – caso *Vnuk*) considerou que o «artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva deve ser interpretado no sentido de que o conceito de ‘circulação de veículos’ nele previsto abrange qualquer utilização de um veículo em conformidade com a função habitual desse veículo».

³⁷ Cfr. Ac. do TRG de 11/07/2017 (Proc. n.º 4786/14.7T8VNF.G1 – João Diogo Rodrigues) e Ac. do STJ de 07/02/2013 (Proc. n.º 109/06.7TBPRD.P1.S1 – João Bernardo).

complementaridade por sucedâneo do seguro obrigatório, proporcionando um efeito subsidiário de colmatagem de brechas de cobertura do sistema SORCA.

Diverso seria o desfecho quando o veículo fosse utilizado em funções *exclusivamente* agrícolas ou industriais, não se encontrando em circulação. Pela sua especial relevância, veja-se o caso presente no Ac. STJ de 17/12/2015 (Proc. n.º 312/11.8TBGR.L1.S1 – Abrantes Geraldês), no âmbito do qual, a vítima, que acabou por falecer, foi colhida pela picadora de um trator agrícola que se encontrava imobilizado num terreno agrícola (apesar de o motor se encontrar ligado). Após uma análise e discussão minuciosa, o Tribunal entendeu que o acidente não estava coberto pelo regime do SORCA, tendo em conta que o veículo não se encontrava a circular. Nestes casos, o risco reside na própria função agrícola ou industrial e não no escopo do seguro obrigatório: a circulação rodoviária.

III. O RECORTE NEGATIVO DA GARANTIA DO FUNDO: AS EXCLUSÕES MATERIAIS

Enquanto a secção antecedente se ocupou das situações de ausência material de cobertura da garantia do FGA, a presente focar-se-á nas exclusões tipificadas no art. 14.º do RSORCA, extensíveis à garantia do FGA por remissão do n.º 1 do art. 52.º do mesmo diploma.

III.1. Operações de carga e descarga

Estabelece a alínea c) do n.º 4 do artigo 14.º do RSORCA que se excluem «da garantia do seguro [...] quaisquer danos causados a terceiros em consequência de operações de carga e descarga»³⁸. De forma a compreender-se a natureza desta exclusão importa analisar o alcance do conceito de operações de carga e descarga³⁹.

Primeiramente considere-se o caso presente no Ac. TRP de 15/02/2012 (Proc. n.º 3845/09.2TBPRD. P1 – Fernando Samões), em cuja matéria factual a vítima foi atingida por um bloco de cimento movimentado por uma grua inserida num veículo pesado. O autor pugnou pela responsabilização do segurador alegando que os danos estariam cobertos pelo seguro obrigatório. O Acórdão decidiu que «o acidente ocorreu no desempenho dos trabalhos específicos da grua, pelo que está relacionado com os riscos próprios do seu funcionamento, enquanto máquina industrial, e não com os riscos inerentes à *circulação* ou utilização do veículo automóvel».

Como é sabido, o RSORCA visa acautelar, salvo as exceções previstas na lei, que todos os veículos em circulação estejam cobertos por um seguro obrigatório, garantindo, em caso de acidente, a indemnização dos terceiros lesados pelos danos causados pelos devidos responsáveis⁴⁰. Neste

³⁸ Esta redação já constava na alínea c) do n.º 4 do art. 7.º do RSORCA⁸⁵, tendo resultado de uma alteração ao RSORCA⁷⁹, onde apenas se previa que se encontravam excluídos do seguro os danos causados por «operações de carga e descarga», não especificando que se tratava de danos causados a terceiros.

³⁹ Para efeitos deste tema e na aceção da palavra, por *carga* entenda-se o «ato de carregar» e por *descarga* o «ato ou efeito de descarregar» – cfr. Dicionário Priberam, disponível em <https://dicionario.priberam.org/carga> e <https://dicionario.priberam.org/descarga> (consult. 20/10/2020).

⁴⁰ Luís Poças, *Seguro Automóvel: Oponibilidade de Meios de Defesa aos Lesados*, cit., p. 12.

contexto, recorde-se o teor do art. 3.º da Primeira Diretiva Automóvel (Diretiva 72/166/CEE, de 24/04/1972), onde se lê que «cada Estado-Membro [...] adota todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil *que resulta da circulação de veículos* com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro [...]». Este artigo foi, de resto, alvo de análise pelo Ac. do TJUE de 04/09/2014 (Proc. n.º C 162/13 – *caso Vnuk*) que veio interpretar esta norma no sentido de que o conceito de *circulação de veículos* nele previsto abrange «qualquer utilização de um veículo em conformidade com a função habitual desse veículo».

Nesta linha, e segundo a jurisprudência portuguesa, o seguro obrigatório visa acautelar os *riscos inerentes à circulação de veículos automóveis*⁴¹. Assim, os acidentes causados por veículos que não estejam em circulação e se encontrem exclusivamente a operar uma carga ou descarga, estão fora do âmbito de cobertura do seguro obrigatório e, inerentemente, da garantia do FGA.

Cumprе questionar, porém, se os acidentes ocorridos em consequência de *atos preparatórios* das operações de carga e descarga se encontram incluídos na previsão da alínea c) do n.º 4 do art. 14.º. Veja-se o Ac. TRP de 25/01/2010 (Proc. n.º 170/05.1TBAFE.P1- Maria Adelaide Domingos), que tem por base a ocorrência de um acidente enquanto um veículo efetuava uma manobra de marcha atrás a fim de operar uma descarga. Segundo a posição acolhida no Acórdão, «são duas realidades diferentes e autónomas, não sendo aceitável que a norma ao referenciar uma realidade tenha querido abranger uma outra totalmente diferente». A manobra de marcha atrás é uma manobra rodoviária e, por isso, os danos que possam daí surgir encontram-se incluídos na cobertura do seguro obrigatório, ou seja, para que a exclusão em apreço tenha lugar, tem de se verificar um nexo causal direto entre o início da operação de carga/descarga e o dano ocorrido.

Em suma, esta exclusão possui um âmbito de aplicação muito restrito, apenas abrangendo a operação de carga/descarga *per se*, quando o veículo se encontra imobilizado.

III.2. Danos devidos a explosão, libertação de calor ou radiação

Prevê-se no art. 14.º n.º 4 alínea d) do RSORCA a exclusão dos danos devidos, direta ou indiretamente, a explosão, libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioatividade. Esta exclusão não teve origem no Direito da UE, uma vez que as Diretivas automóvel não contemplam esta matéria. A temática constituiu, assim, uma especificidade do legislador português, surgindo pela primeira vez no RSORCA79, no art. 7.º n.º 2 alínea c), não tendo sido objeto de evolução significativa nos RSORCA subsequentes⁴².

Ao excluir os danos decorrentes de explosão, libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioatividade, a norma pretende eliminar do âmbito da garantia do seguro, todos os danos que, *de forma direta ou indireta*, possam resultar da ação da energia atômica. Neste quadro, está em causa

⁴¹ Também neste sentido, cfr., a título ilustrativo, o Ac. TRC de 10/03/2015 (Proc. n.º 1533/12.1TBGRD.C1 – Teles Pereira), o Ac. STJ de 12/06/2017 (Proc. n.º 8/07.5TBSTB.S1 – Sebastião Póvoas), o Ac. TRG de 15/02/2018 (Proc. n.º 535/14.8TBPTL.G1 – José Alberto Moreira Dias), o Ac. TRG de 12/04/2018 (Proc. n.º 36/11.6TBSBR.G1 – Anabela Tenreiro) e o Ac. STJ de 08/11/2018 (Proc. n.º 770/12.3TBSXL.L1.S1 – Abrantes Geraldes).

⁴² No essencial, a redação da norma manteve-se no RSORCA85, na alínea e) do n.º 4 do art. 14.º, ocupando no RSORCA vigente, a alínea d) do mesmo artigo.

um risco muito específico, com particularidades próprias e que, não estando relacionado com o risco de circulação (objeto do SORCA) encontra-se excluído do âmbito de cobertura do seguro e, conseqüentemente, da garantia do FGA. Tratando-se de uma exclusão tão singular, não foi possível identificar acórdãos dos Tribunais superiores incidentes sobre a mesma.

III.3. Provas desportivas

Nos termos da alínea e) do n.º 4 do art. 14.º – aplicável ao FGA ex-vi do art. 52.º n.º 1 do RSORCA – encontram-se excluídos da garantia do Fundo os danos ocorridos durante *provas desportivas* e respetivos treinos oficiais. Aquela disposição remete para a cobertura de tais danos pelo seguro de provas desportivas, celebrado ao abrigo do art. 8.º, o qual, por seu turno, remete para o art. 6.º n.º 5⁴³⁻⁴⁴.

Ao excluir-se da cobertura do SORCA – e, inerentemente, da garantia do FGA – os danos ocorridos em provas desportivas e respetivos treinos (nos termos do art. 14.º n.º 4 alínea e)), tem-se em vista retirar do âmbito da garantia do seguro os casos em que a circulação dos veículos não está sujeita às regras de trânsito e de conduta que decorrem do CE, bem como aos riscos inerentes a essa circulação, mas antes ao trânsito condicionado a um trajeto que segue as regras próprias de uma prova de competição desportiva, suscitando riscos específicos e de maior perigosidade.

Para melhor compreender a temática, é essencial compreender o conceito de *prova desportiva*. Nos termos do art. 2.º do Decreto Regulamentar n.º 2-A/2005, de 24/03, consideram-se *provas desportivas* «as manifestações desportivas realizadas total ou parcialmente na via pública com carácter de competição ou classificação entre os participantes». O *carácter de competição ou classificação* constitui um elemento essencial ao conceito de prova desportiva, pelo que, não se comprovando a sua existência, não será de se caracterizar a prova como tal. É este o sentido do Ac. do TRG de 07/11/2019 (Proc. 17/18.9T8VFL.G1 – José Amaral), no qual, estando em causa uma dinâmica de *raid* onde ocorreu um acidente com a participação de veículos motorizados, mas cujo veículo e condutor não foram identificados, o Tribunal considerou que o FGA deveria responder⁴⁵ nos termos do n.º 1, do art. 47.º⁴⁶, não havendo lugar à aplicação da exclusão prevista no art. 14.º n.º 4 alínea e) do RSORCA, uma vez que não estava em causa a ocorrência de uma prova desportiva.

43 Nos termos desta disposição, quaisquer provas desportivas de veículos terrestres a motor e respetivos treinos oficiais só podem ser autorizados mediante a celebração prévia de um seguro, feito caso a caso, que garanta a responsabilidade civil dos organizadores, dos proprietários dos veículos e dos seus detentores e condutores em virtude de acidentes causados por esses veículos. Esclarece, porém, o n.º 1 do artigo 8.º que, «sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, excluem-se da garantia do seguro previsto no n.º 5 do artigo 6.º os danos causados aos participantes e respetivas equipas de apoio e aos veículos por aqueles utilizados, bem como os causados à entidade organizadora e pessoal ao seu serviço ou a quaisquer seus colaboradores». Acrescenta o n.º 2 que, quando se verificarem dificuldades especiais na celebração de contratos de seguro de provas desportivas, a ASF, através de norma regulamentar, define os critérios de aceitação e realização de tais seguros.

44 As normas em análise – art. 8.º e art. 14.º n.º 4 alínea e) – não foram objeto de alterações significativas ao longo do tempo, apenas tendo sido alterada a sua posição na estrutura dos diplomas RSORCA.

45 O Tribunal considerou estarmos perante um «acidente de viação cabível no âmbito do seguro obrigatório automóvel e que, desconhecendo-se a identificação do veículo e do condutor aos quais ele deveria ser imputável, deve ser chamado, como foi, a responsabilizar-se pelos danos consequentes, o FGA».

46 Nos termos do qual se prevê, designadamente, que a reparação dos danos causados por responsável desconhecido é garantida pelo FGA.

Um outro conceito de grande relevância na jurisprudência é o de *acidente de viação desportivo*. O Ac. do TRC de 09/09/2014 (Proc. n.º 235/11,0TBFVN.C1 – Anabela Luna de Carvalho) considerou que, perante uma prova de competição desportiva (*rally*), «os participantes são determinados pelo objetivo competitivo de conseguir o melhor tempo e a menor penalização, logo, determinados para serem velozes e hábeis» e, ainda, que «os condutores não estão condicionados pelas regras de conduta normais do direito estradal, das regras que permitem uma circulação terrestre socialmente aceitável. Por isso, o acidente que advém duma prova desportiva como a descrita nos factos provados, não é, em rigor, um mero acidente de viação no sentido comum do termo, mas sim, um acidente de viação desportivo».

Em regra, a jurisprudência tem reconhecido a aplicação da exclusão em análise ao FGA, absolvendo-o. Veja-se, a este propósito, o Ac. do TRL de 08/11/2018 (Proc. n.º 260/14,0TBVPV.L1-2 – Farinha Alves), no qual, estando em causa um despiste que originou um embate entre um veículo de segurança de um *rally* e quatro pessoas que assistiam à prova, o FGA foi chamado a intervir na ação, tendo sido absolvido. No mesmo sentido, o Ac. do TRL de 20/12/2018 (Proc. n.º 148/14.4TBVPV.L1-7 – Luís Filipe Sousa) considerou que, não tendo o organizador da prova incluído no seguro de prova desportiva o veículo que circulou como carro de segurança e tendo este embatido noutra viatura que estava fora da via, responde pelos danos a seguradora, tendo o FGA sido absolvido⁴⁷.

No entanto, em casos pontuais, tem decidido a jurisprudência em sentido diverso. A título ilustrativo, veja-se o Ac. do TRP de 26/11/2019 (Proc. n.º 827/13,3TBAMT.P1 – Alexandra Pelayo), no qual, estando em causa um acidente ocorrido no âmbito de uma prova desportiva («Perícia Automóvel»), tendo ocorrido um embate entre um veículo que saiu da pista numa curva e uma pessoa que se encontrava na assistência, o Tribunal entendeu que o FGA garante a reparação dos danos sofridos por um espetador na prova, em caso de omissão do seguro obrigatório (de provas desportivas) pelos organizadores da prova.

IV. A EXCLUSÃO DE COBERTURA PESSOAL PELO FGA

I.

Prevê o n.º 1 do art. 14.º do RSORCA a exclusão de garantia do seguro quanto aos *danos corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro responsável pelo acidente* assim como dos danos decorrentes daqueles.

Estando em causa um seguro de responsabilidade civil, a respetiva função consiste na indemnização de terceiros (lesados) pelos danos que, sendo produzidos na respetiva esfera, sejam da responsabilidade do segurado. Assim, quando os danos se produzam na esfera do próprio responsável, o mesmo não beneficia, como *lesado*, da cobertura do seguro. Como se reflete no Ac. do TRC de 12/07/2017 (Proc. n.º 2078/12,5TBPBL.C1 – Vítor Amaral), «compreende-se a razão de ser desta exclusão: trata-se de danos sofridos pelo próprio condutor do veículo seguro, isto é, o condutor responsável pelo acidente e pelos decorrentes danos. Ora, sendo o responsável pelo

⁴⁷ No mesmo sentido, vide o Ac. do TRC de 26/03/1996, *Coletânea de Jurisprudência*, 1996, Tomo II, p. 24, *apud* José França Pitão, *Seguro de Responsabilidade Civil Resultante da Circulação de Veículos Automóveis (Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto)* – Anotado, Coimbra, Almedina, 2008, p. 806.

sinistro, não é terceiro. Os seus danos, a si próprio imputáveis, sendo da sua responsabilidade pessoal, não são passíveis de indemnização pelo seguro obrigatório automóvel»⁴⁸.

Segundo a orientação da jurisprudência, esta exclusão aplica-se mesmo relativamente ao condutor que tenha atuado sem culpa, no quadro da responsabilidade pelo risco⁴⁹, exceto se – designadamente, por motivo de força maior – o condutor for estranho à criação desse risco⁵⁰.

Por outro lado, quanto ao âmbito dos danos excluídos no n.º 1 do art. 14.º, sublinha o Ac. do TRL de 27/02/2014 (Proc. n.º 2227/12.3TVLSB.L1-6 – Ana de Azeredo Coelho) que «a exclusão das lesões corporais sofridas pelo condutor da cobertura do seguro determina a exclusão de todos os danos que delas decorram e não apenas dos danos diretos sofridos pelo condutor».

Mais especificadamente, o Ac. do TRG de 30/05/2019 (Proc. n.º 6610/16.7T8GMR.G1 – Margarida Fernandes) considera que «estão excluídos da garantia do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel os danos não patrimoniais próprios sofridos pela vítima, os danos não patrimoniais próprios sofridos pelos descendentes da vítima, bem como os danos patrimoniais destes a título de perda de alimentos». Esta posição, no que concerne, em particular, à exclusão do SORCA (e, conseqüentemente, da garantia do FGA) dos danos não patrimoniais próprios dos familiares do condutor (responsável civil), decorrentes do acidente por este causado, encontra amplo eco na jurisprudência⁵¹.

II.

Quanto ao n.º 2 do art. 14.º prevê-se também aí um *recorte pessoal negativo* (exclusão pessoal) da garantia do seguro relativamente a quaisquer danos materiais causados às seguintes

48 Cfr. também, p. ex., o Ac. do TRC de 12/07/2017 (Proc. n.º 2078/12.5TBPL.C1 – Vítor Amaral).

49 Cfr., por exemplo, o Ac. do STJ de 01/12/2015 (Proc. n.º 529/11.5TBPSR.S1 – Gregório Silva Jesus), ou o Ac. do TRL de 03/06/2014 (Proc. n.º 1557.13.1TVLSB.L1-7 – Maria do Rosário Morgado). O FGA era parte neste último processo, tendo alegado em sua defesa que o SORCA «*não cobre os danos próprios sofridos pelo condutor do veículo sinistrado. Por conseguinte, estando a intervenção do FGA condicionada pelo âmbito daquele seguro, nenhuma responsabilidade poderia ser assacada ao FGA*». Em sentido diverso, defendendo a não aplicação da exclusão quanto ao condutor não culpado, Adriano Garçon Soares e Maria José Rangel Mesquita, *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel – Anotado e Comentado*, Coimbra, Almedina, 2008, p. 73.

50 Cfr. o Ac. do TRC de 12/11/2013 (Proc. n.º 323/10.0T2AND.C1 – Fonte Ramos), onde se entendeu que, ocorrendo o «acidente (despiste, capotamento e incêndio) quando um dos trabalhadores tripulava a viatura por conta e sob a direção da entidade patronal e na sequência do rebentamento de um pneu, fica afastada a previsão do n.º 1 do art.º 14º [...], na medida em que o condutor do veículo não foi responsável pelo acidente».

51 Neste sentido, cfr. o Ac. do TRG de 18/04/2013 (Proc. n.º 13/11.7TBCM.N.G1 – Moisés Silva), no qual se entendeu que «os danos não patrimoniais sofridos pela mulher do condutor do veículo automóvel, responsável culposo e exclusivo pelo acidente, em consequência da morte deste, não estão cobertos pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel». Também o Ac. do TRP de 10-12-2013 (Proc. 3528/08.0TBVL.G.P1 – Francisco Matos) considerou que «não são indemnizáveis os danos indiretos ocasionados ao filho de uma vítima mortal em consequência de um acidente de viação do qual [a vítima] foi o único culpado». Por seu turno, o Ac. do TRG de 15/10/2015 (Proc. n.º 298/12.1TBVV.G1 – António Santos) entendeu que «se no âmbito do DL n.º 522/85, de 31/12, «justificável» era considerar que o regime legal [...] não excluía perentoriamente – máxime o respetivo artº 7º – a reparação dos danos não patrimoniais sofridos pelos familiares de condutor de veículo automóvel falecido em acidente do qual foi o único responsável, já com o Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, tal entendimento passou a ser menos defensável». Em idêntico sentido, cfr. o Ac. do TRG de 30/01/2014 (Proc. n.º 2380/08.0TBFAF.G1 – António Santos), o qual considerou que «para efeitos do direito à indemnização a que alude o n.º 2, do artº 496º, do CC, integra elemento constitutivo a prova de que o lesado não é, simultaneamente, o condutor responsável pelo acidente». No mesmo sentido, *vide*: Ac. do STJ de 05/06/2014 (Proc. n.º 108/08.4TBMCNP1.S1-A – Sebastião Póvoas); Ac. do TRG de 20/02/2014 (Proc. n.º 192/11.3TBPCR.G1 – Moisés Silva); Ac. do TRG de 07/02/2012 (Proc. n.º 1210/11.0TBVCT.G1 – Maria Rosa Tching); Ac. do TRG de 18/06/2013 (Proc. n.º 476/12.3TBBL.G1 – Edgar Gouveia Valente).

peçoas: *condutor do veículo* responsável pelo acidente (alínea a))⁵²; *tomador do seguro* (alínea b)); todos aqueles cuja responsabilidade é garantida, nos termos do n.º 1 do art. 15.º⁵³ (alínea c)), nomeadamente em consequência da *compropriedade* do veículo seguro⁵⁴; *sociedades ou representantes legais* das peçoas coletivas responsáveis pelo acidente, quando no exercício das suas funções (alínea d)); *cônjuge, ascendentes, descendentes ou adotados*⁵⁵, assim como outros parentes ou afins até ao 3.º grau das mesmas peçoas, mas, neste último caso, só quando elas coabitem ou vivam a seu cargo (alínea e)); *aqueles que, nos termos dos arts. 495.º, 496.º e 499.º do CC, beneficiem de uma pretensão indemnizatória* decorrente de vínculos com alguma das peçoas referidas nas alíneas anteriores (alínea f)); e passageiros, quando transportados em contravenção às regras relativas ao transporte de passageiros constantes do CE (alínea g))^{56 57}.

Relativamente às alíneas acima elencadas, a jurisprudência tem, em regra, reconhecido a aplicação das exclusões, sobretudo, e pelas razões já apontadas, quanto ao condutor do veículo. Não obstante, a jurisprudência vem dedicando maior atenção: (i) à exclusão correspondente ao cônjuge, ascendentes, descendentes ou adotados (nos termos da alínea e) do n.º 2 do art. 14.º); e (ii) àqueles que, nos termos dos artigos 495.º, 496.º e 499.º do CC, beneficiem de uma pretensão indemnizatória decorrente de vínculos com alguma das peçoas referidas nas alíneas anteriores, de acordo com a alínea f) do mesmo preceito.

No que concerne à exclusão aplicável aos cônjuges, ascendentes, descendentes ou adotados, o Ac. do TRC de 12/07/2017 (Proc. n.º 2078/12.5TBPBL.C1 – Vítor Amaral) entendeu que, estando em causa uma ação indemnizatória intentada pelas lesadas esposa e filha do falecido condutor, «há que distinguir consoante sejam ou não vítimas diretamente atingidas pelo acidente: se são passageiros do veículo ou vítimas diretamente atingidas, impõe-se o disposto no art.º 14.º, n.º 2, al.ºs e) e f) [...], inexistindo exclusão dos *danos corporais próprios*; se não são vítimas (diretas) do acidente (como no caso), apenas sofrendo danos decorrentes dos danos sofridos pelo responsável, não terão direito indemnizatório [...]»⁵⁸.

52 Cfr., Ac. do TRP de 07/11/2011 (Proc. n.º 1164/09.3TBAMT-AP1 – Augusto de Carvalho), onde se sublinha que, «a razão de ser da exclusão [...] reside no facto de, tendo o condutor a sua responsabilidade garantida pelo contrato de seguro, não pode ser considerado terceiro para efeito de ser ressarcido de danos sofridos, em consequência do acidente».

53 Nos termos desta disposição, «o contrato garante a responsabilidade civil do tomador do seguro, dos sujeitos da obrigação de segurar previstos no artigo 4.º e dos legítimos detentores e condutores do veículo». Em rigor, o teor da alínea c), em análise, retira conteúdo útil à autonomização do tomador do seguro feita na alínea b).

54 Sobre a temática da compropriedade, cfr., no contexto do RSORCA85, o Ac. do STJ de 23/09/1997 (Proc. n.º 97A339 – Fernando Fabião), que considerou que «está excluído da garantia do seguro o dano causado à vítima decorrente de perda do seu direito à vida, se o veículo era propriedade comum dela e do autor da ação seu marido, e ambos eram legítimos detentores dele, o utilizavam no seu interesse e tinham a sua direção efetiva; e, [...] também estão excluídos da garantia do seguro quaisquer danos causados ao autor pelas mesmas razões e ainda por ele ser titular da apólice de seguro. [...] Porém, face ao disposto no artigo 7 n.º 2 alínea a) do citado Decreto-Lei, a garantia do seguro não exclui os danos patrimoniais jure próprio decorrente da morte da mãe para os descendentes dela, nem os danos patrimoniais destes consistentes nos lucros cessantes derivados da morte da vítima e ainda a sua parte nas despesas de funeral da mesma, porque estes danos não derivam de lesões materiais mas sim da morte da vítima».

55 Relativamente às peçoas referidas nas alíneas a) a c) do n.º 2 do art. 14.º.

56 Cfr., a propósito, o art. 52.º (Paragem de veículos de transporte coletivo) e o art. 54.º (Transporte de peçoas) do CE.

57 Sobre esta matéria, cfr. o Ac. do STJ de 11/04/1996 (Proc. n.º 96A751 – Fernandes Magalhães), o Ac. do STJ de 12/07/1997 (Proc. n.º 046717 – Brito Câmara), e ainda: Ac. do TJUE de 29/06/2005 (Proc. n.º C-537/03 – caso *Katja Candolin*), Ac. do TJUE de 10/07/2017 (Proc. n.º C-413/15 – caso *Elaine Farrell*) e Ac. do TJUE de 10/08/2020 (Proc. n.º C-375/20 – caso *Liberty Seguros*).

58 Sublinhado nosso. Com efeito, a exclusão apenas respeita a danos materiais, não abrangendo, portanto, os corporais. O acórdão adianta que «o responsável está sempre excluído da indemnização pelas forças do seguro. E o mesmo acontece, naturalmente, com os seus herdeiros, mas também com aqueles que, não sendo vítimas do acidente, sofrem danos que são mera consequência dos danos sofridos por aquele responsável, pois que o princípio que leva à exclusão dos danos do responsável deve levar, do mesmo modo, à exclusão dos danos dos seus familiares que são simples decorrência daqueles danos excluídos. Assim, se a indemnização por todos esses danos corporais resulta excluída do âmbito da garantia do

Já quanto à alínea f) do n.º 2 do art. 14.º, o Ac. do STJ de 14/02/2013 (Proc. n.º 705/10.8 TBPFR. P1.S1 – Álvaro Rodrigues) considerou que «os herdeiros do proprietário do veículo estão excluídos do âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, pelo que a indemnização a estes apenas é devida no âmbito do seguro facultativo por aquele contratado»⁵⁹.

III.

Prevê o n.º 3 do art. 14.º que, em caso de falecimento, em consequência do acidente, de qualquer das pessoas referidas nas alíneas e) e f) do n.º 2 do mesmo artigo, encontra-se excluída qualquer indemnização ao responsável civil do acidente.

Esta exclusão decorre do próprio instituto da responsabilidade civil: se o responsável civil não pode ser credor de uma prestação indemnizatória em virtude de um dano por si mesmo (e contra si mesmo) causado (art. 14.º n.º 1), não poderá também beneficiar de uma indemnização por um dano que, sendo próprio, decorre de outro dano, causado na esfera familiar próxima do responsável. Não se identificam acórdãos relevantes dos Tribunais superiores sobre esta matéria.

IV.

Acerca das exclusões previstas no art. 14.º n.º 4 alínea a) (*danos causados no próprio veículo seguro*) e alínea b) (*danos causados nos bens transportados no veículo seguro, quer se verifiquem durante o transporte quer em operações de carga e descarga*)⁶⁰, mantemo-nos no quadro da problemática já referida. Com efeito, o instituto da responsabilidade civil automóvel (bem como o inerente seguro) destinam-se a ressarcir danos provocados na esfera de terceiros, e não na do próprio responsável. Esta matéria não tem propiciado jurisprudência relevante.

V. MEIOS DE DEFESA BASEADOS NA CONDUTA DO LESADO

Cumpra agora transitar do domínio dos meios de defesa *objetivos* para o dos que, assentando na adoção de uma conduta – ou, pelo menos, na verificação de um estado subjetivo – censurável por parte do lesado, se configuram como meios de defesa *subjetivos* oponíveis pelo FGA. Como melhor veremos, a admissibilidade destes meios de defesa – que, na economia do RSORCA, são especificamente estabelecidos a favor do FGA e formalmente configurados como *exclusões de garantia* –, constitui uma autêntica sanção, com fins preventivos e punitivos, pelo caráter axiologicamente reprovável da atuação do lesado, privando-o, conseqüentemente, da esfera de proteção do Fundo.

seguro obrigatório automóvel pelo preceito do n.º 1 do art.º 14.º [...], também este dano material/patrimonial resulta excluído, perante o disposto no n.º 2, al.ºs a), e) e f) [...]».

⁵⁹ No mesmo sentido entende o Ac. do STJ de 30/10/2014 (Proc. n.º 8/09,0TBMCD.P1.S1 – Távora Victor).

⁶⁰ Esta exclusão foi introduzida pelo RSORCA85 mantendo-se no atual regime.

V.1. Incumpridores da obrigação de seguro

Nos termos do art. 52.º n.º 2 alínea a) do RSORCA, estão excluídos da garantia do FGA os *danos materiais causados aos incumpridores da obrigação de seguro* de responsabilidade civil automóvel⁶¹. A formulação desta exclusão subjetiva de garantia é passível de suscitar algumas dúvidas interpretativas de que importa dar conta.

Desde logo, a uma primeira leitura, a mesma apresenta semelhanças com as previstas no art. 14.º n.ºs 1 a 3 e n.º 4 alíneas a) e b). Porém, enquanto nestas a exclusão pessoal decorre de um elemento *objetivo* (a circunstância de o dano se produzir na esfera própria ou próxima do lesante responsável, o que nos afasta da própria lógica da responsabilidade civil), no meio de defesa em apreço a exclusão de garantia emerge do carácter reprovável da posição *subjetiva* do lesado. O elemento sistemático é, para o efeito, um critério incontornável de interpretação do preceito, evidenciando a *ratio* comum dos vários meios de defesa previstos no art. 52.º n.º 2 do RSORCA.

Por outro lado, a exclusão restringe-se a *danos materiais*, expressão que encontra o seu sentido na contraposição a *danos resultantes de lesões corporais* (incluindo aqui os danos patrimoniais e não patrimoniais emergentes de lesão corporal). De facto, e como resulta dos arts. 4.º n.º 1; 14.º n.ºs 1 e 2; e 49.º n.ºs 1 e 2, todos do RSORCA, este diploma é percorrido por uma dicotomia entre danos materiais (que afetam as *coisas*) e danos corporais (que atingem as *pessoas*)⁶². Estes últimos, portanto, não se encontram excluídos da disposição em análise.

Sabendo que a garantia do FGA cobre «a reparação dos danos causados [...] por responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel» (art. 47.º n.º 1 do RSORCA), pode turvar-se o alcance da exclusão *sub judice*. Ora, como decorre literalmente da respetiva formulação, a exclusão incide sobre os *danos materiais sofridos* por quem, estando sujeito ao dever de contratação do SORCA, não o tenha efetuado, quer, no âmbito de um acidente, seja o próprio responsável civil⁶³, quer seja um terceiro. É este o alcance acrescido da disposição em análise face ao art. 14.º: o *terceiro lesado* que tenha incumprido a obrigação de seguro – e que, sem culpa, sofra danos materiais causados por responsável desconhecido, ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou por responsável (também ele) incumpridor da obrigação de seguro – não é considerado, em virtude da censurabilidade do seu incumprimento, merecedor da tutela do FGA. A solução é, naturalmente, extensível às situações de concurso de culpas entre incumpridores da obrigação de seguro⁶⁴.

⁶¹ A solução, que não tinha precedente no RSORCA⁸⁵, é também de verificação rara em outros ordenamentos. Entre as exceções, encontra-se o Direito belga e o ucraniano. Cfr. Arnaldo Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, cit., pp. 98-99 e n. 180.

⁶² A questão é profundamente analisada no Ac. TRL de 09/07/2015 (Proc. n.º 530/13.4TBFUNL1-2 – Ezagüy Martins), bem como no Ac. STJ de 27/05/2014 (Proc. n.º 4375/09.8TBGDM.P1.S1 – Azevedo Ramos). A dicotomia resulta também, designadamente, das Segunda, Terceira e Quinta Diretivas Automóveis (respetivamente, n.º 84/5/CEE; n.º 90/232/CEE; e n.º 2005/14/CE). Na doutrina nacional, cfr. p. ex., João Álvaro Dias, *Dano Corporal – Quadro Epistemológico e Aspetos Ressarcitórios*, Coimbra, Almedina, 2001, pp. 113 ss.; Maria Graça Trigo, «Adoção do conceito de 'dano biológico' pelo direito português», *Revista da Ordem dos Advogados*, Ano 72, Vol. I (jan.-mar. 2012), pp. 147-178; Maria Graça Trigo, «Obrigação de indemnização e dano biológico», in Maria Graça Trigo, *Responsabilidade Civil – Temas Especiais*, Lisboa, Universidade Católica Ed., 2015, pp. 69-87.

⁶³ Neste caso, verificar-se-ia já, quanto ao condutor, a exclusão pessoal prevista no art. 14.º n.º 2 alínea a).

⁶⁴ Veja-se, com relevância, o Ac. TRG 02/05/2019 (Proc. n.º 3128/15.9T8GMR.G1 – Maria Amália Santos): «sendo ambos os lesados incumpridores da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel, os mesmos não beneficiam de indemnização pelos danos patrimoniais [materiais, entenda-se] reclamados. Assiste-lhes contudo, como terceiros recíprocos relativamente à atuação lesante do outro, o direito a receber do R. [FGA], na medida da repartição do risco (50%), a indemnização devida pelos danos corporais sofridos, bem como os decorrentes daqueles».

Importa, ainda assim, precisar melhor sobre quem incide a exclusão em análise ou, por outras palavras, quem são os potenciais *incumpridores da obrigação de seguro*. Ora, enquanto o art. 15.º do RSORCA define as pessoas cuja responsabilidade civil está coberta pelo seguro obrigatório, o leque de pessoas sujeitas à obrigação de seguro é estabelecido pelo art. 6.º. Só quanto a estas, portanto, é passível de se verificar a exclusão que ora nos ocupa. Assim, se o condutor, legítimo detentor (como comodatário, p. ex.) de um veículo, não estiver coberto por seguro obrigatório e sofrer danos materiais num acidente em moldes cobertos pela garantia do FGA, não é aplicável a exclusão em análise, em virtude de a obrigação de seguro incidir sobre o proprietário, usufrutuário, adquirente ou locatário, mas não sobre o comodatário ou sobre o condutor^{65 66}.

V.2. Passageiros cientes da falta de seguro

O artigo 52.º n.º 2 alínea b) do RSORCA dispõe que estão excluídos da garantia do FGA «os danos causados aos passageiros que voluntariamente se encontrassem no veículo causador do acidente, sempre que o Fundo prove que tinham conhecimento de que o veículo não estava seguro»⁶⁷.

No âmbito das exclusões relacionadas com passageiros, o art. 14.º n.º 2 alínea g) – também aplicável à garantia do FGA por remissão do art. 52.º n.º 1 – exclui da garantia do seguro os danos causados aos passageiros quando transportados em contravenção às regras do CE. Para além do diferente âmbito material das previsões normativas, na exclusão aqui em análise (art. 52.º n.º 2 alínea b)) evidencia-se um elemento subjetivo – o *conhecimento* da falta de seguro⁶⁸. Conforme consta no Ac. TRG de 02/05/2019 (Proc. n.º 3128/15.9T8GMR.G1 – Maria Amália Santos), «*não basta a qualidade de vítima, nem a verificação dos danos para que seja concedida a proteção do FGA, sendo que a própria consciência da ausência do seguro, determina a exclusão da responsabilidade deste instituto*». Assumindo carácter sancionatório, a medida priva da garantia do FGA quem, voluntária e conscientemente, assume o risco de potencial acidente rodoviário

⁶⁵ Cfr., com relevância, o citado Ac. TRL de 09/07/2015 (Proc. n.º 530/13.4TBFUN.L1-2 – Ezagüy Martins). Da posição assumida no aresto – onde se reconhece o intuito sancionatório da exclusão – decorre, porém, que, demonstrando-se que o legítimo detentor tinha conhecimento da ausência de seguro obrigatório, ser-lhe-á já aplicável a exclusão em análise, por analogia com o art. 52.º n.º 2 alínea b). Parecendo defender entendimento diverso, Arnaldo Oliveira, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, cit., p. 98, n. 179.

⁶⁶ Também com relevância no presente tema, cfr. o Ac. TRP 18/05/2017 (Proc. n.º 2059/12.9T2AVR.P1 – Judite Pires). O aresto discute a nulidade do SORCA por falta de interesse segurável. Neste contexto, o FGA invoca a exclusão em análise, mas a mesma não chega a ser apreciada por o tribunal considerar que o segurador não pode opor ao lesado a nulidade por falta de interesse segurável. Essa oponibilidade tem sido, não obstante, defendida por alguma doutrina e jurisprudência nacional. Cfr., desenvolvidamente, Luís Poças, *O Dever de Declaração Inicial do Risco no Contrato de Seguro*, cit., pp. 700-707.

⁶⁷ Não tendo estado consagrada nos regimes anteriores, esta exclusão foi introduzida pelo RSORCA07 em virtude da permissão concedida pelo art. 1.º n.º 4, terceiro parágrafo da Segunda Diretiva (84/5/CEE), com as alterações do art. 2.º da Quinta Diretiva (2005/14/CE): «os Estados-Membros podem, todavia, excluir o pagamento de indemnizações por este organismo, relativamente a pessoas que, por sua livre vontade, se encontravam no veículo causador do sinistro, sempre que o organismo possa provar que tinham conhecimento de que o veículo não tinha seguro».

⁶⁸ A problemática do conhecimento remete-nos para a noção de boa fé subjetiva em sentido psicológico ou gnoseológico (por contraposição a um sentido ético), a qual traduz um estado de espírito de efetiva ignorância ou inconsciência de um determinado facto ou situação – cfr., p. ex., Raúl Guichard Alves, *Da Relevância Jurídica do Conhecimento no Direito Civil*, Porto, UCP, 1996, pp. 46 ss. Era este o sentido presente no instituto da *bonae fidei possessio* do Direito romano – António Menezes Cordeiro, *Da Boa Fé no Direito Civil*, cit., pp. 106-107.

sabendo que o veículo não estava seguro. A medida assenta, assim, numa autorresponsabilização do lesado, centrada na sua assunção voluntária e reprovável do risco⁶⁹.

Note-se que a presente exclusão abrange quer os *danos materiais*, quer os *danos corporais*. O âmbito de aplicação da regra requer, por óbvias exigências de congruência valorativa – e até por um argumento de maioria de razão – que, quando o incumpridor da obrigação de seguro figure entre as pessoas transportadas no veículo causador do acidente, se lhe aplique a presente exclusão, e não a da alínea a) do n.º 2 do art. 52.º (que se atém à exclusão dos danos materiais).

A severidade desta exclusão contrasta, de algum modo, com a ampla proteção que o TJUE tem vindo a reconhecer aos passageiros transportados no âmbito da cobertura de seguro obrigatório⁷⁰. Assim, a exclusão prevista no artigo 52.º n.º 2 alínea b) do RSORCA parece contrariar a orientação de que a conduta do passageiro não poderá pôr em causa o seu direito indemnizatório, enquadrando-se, desta forma, nas circunstâncias extraordinárias mencionadas no *Caso Candolin*.

Por fim, importa sublinhar o difícil ónus probatório, que incide sobre o FGA, de demonstrar que o passageiro lesado tinha conhecimento da ausência de seguro, a restringir o efeito prático da exclusão.

V.3. Causador doloso e intervenientes em ilícito criminal

Nos termos do art. 52.º n.º 2 alínea c) do RSORCA, encontram-se excluídos da garantia do FGA os «danos sofridos pelo causador doloso do acidente, pelo autor, cúmplice, encobridor e recetador de roubo, furto ou furto de uso de veículo que intervenha no acidente, bem como pelo passageiro nele transportado que conhecesse a posse ilegítima do veículo, e de livre vontade nele fosse transportado». Esta exclusão já se encontrava prevista no n.º 2 do art. 24.º do RSORCA85, tendo apenas sido acrescentado o caso dos recetadores⁷¹ que intervenham no acidente⁷².

Nesta exclusão encontramos situações distintas. A primeira – danos sofridos *pelo* causador *doloso* do acidente – encontra a sua *ratio*, para além da censurabilidade da conduta, na verificação dos pressupostos da responsabilidade civil: os danos produzidos na esfera do causador (para mais, doloso) do acidente não são passíveis de indemnização pelo FGA na medida em que a tal obstaría o próprio regime da responsabilidade civil. Nota-se, porém, que, estando já excluída a garantia do Fundo quanto aos danos corporais e materiais sofridos pelo condutor do veículo

⁶⁹ Filipe Albuquerque Matos, «O Fundo de Garantia Automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social», *cit.*, p. 574.

⁷⁰ A título ilustrativo, veja-se o caso do Ac. TJUE de 19/04/2007 (Proc. n.º C-356/05 – *caso Elaine Farrell*), no qual a vítima se encontrava a ser transportada numa carrinha destinada ao transporte de cargas, onde foi decidido que não é possível «negar ou limitar de forma desproporcionada a indemnização de um passageiro apenas com o fundamento de que este contribuiu para a produção do dano». No mesmo sentido versa o Ac. TJUE de 30/06/2005 (Proc. n.º C-537/03 – *caso Katja Candolin*), no qual os passageiros tinham consciência que o condutor se encontrava alcoolizado. Foi decidido que os passageiros têm o direito a ser indemnizados e que «apenas em circunstâncias excecionais se poderá limitar a extensão da indemnização da vítima, com base numa apreciação individual da sua conduta». Ainda sobre esta temática, veja-se o Ac. TJUE de 01/12/2011 (Proc. n.º C442/10 – *caso Churchill Insurance Company Limited*).

⁷¹ Sobre o crime de recetação, cfr. entre outros, Carlos Alegre, *Crimes Contra o Património*, Lisboa, s.n., 1988, pp. 150 ss.

⁷² Este alargamento visou sancionar aqueles que, apesar de não se encontrarem diretamente relacionados com a prática do crime de roubo ou furto, obtiveram um benefício pela prática do mesmo. Cfr. Filipe Albuquerque Matos, «O Fundo de Garantia Automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social», *cit.*, p. 574.

responsável pelo acidente (art. 14.º, n.º 1 e n.º 2 alínea a), *ex vi* do 52.º n.º 1), a margem de alcance prático da exclusão em apreço é quase teórica, cingindo-se aos casos em que o causador doloso não seja o condutor.

Quanto às demais situações elencadas na disposição em análise, pretende-se sancionar o comportamento reprovável – no plano da própria ilicitude penal – dos que, embora sem intenção de provocar um acidente, atuavam em violação da lei⁷³. O mesmo raciocínio, apesar de assentar em factualidade diferente, foi aplicado no Ac. TJUE de 28/03/1996 (Proc. n.º C-129/95 – *caso Ruiz Bernáldez*), no qual se defendeu que, à luz do art. 2.º, n.º 1, segundo e terceiro parágrafos da Segunda Diretiva, «certas vítimas poderão não ser indemnizadas pela seguradora, tendo em conta a situação que elas próprias tenham criado (pessoas ocupantes de um veículo que sabiam ter sido furtado)». O mesmo entendimento seguiu o Ac. TJUE (Proc. n.º C-537/03 – *caso Katja Candolin*)⁷⁴.

VI. OUTROS MEIOS DE DEFESA: A PRESCRIÇÃO

De entre as várias circunstâncias de que pode depender a garantia do FGA, cumpre analisar a verificação de uma condição, aplicável à generalidade das obrigações: a *não prescrição* da obrigação. Assim, perante uma pretensão indemnizatória por parte de um terceiro lesado, o FGA pode invocar a *prescrição*⁷⁵ em relação ao direito daquele, extinguindo-o.

Na jurisprudência portuguesa são frequentes os casos em que o FGA recorre com sucesso, na construção da sua defesa, à invocação da prescrição. Veja-se, exemplificativamente, o Ac. do TRG de 21/09/2010 (Proc. 205/2002.G1 – António Figueiredo de Almeida), no qual o FGA, atuando como interveniente, contestou invocando a exceção perentória de prescrição⁷⁶, tendo o tribunal reconhecido a respetiva procedência e, logo, absolvido o FGA do pedido.

⁷³ À semelhança da alínea b), esta exclusão abrange, quer os danos materiais, quer os danos corporais, o que realça o seu carácter sancionatório.

⁷⁴ Na órbita do presente tema, cumpre referenciar o n.º 2 do art.º 15.º do RSORCA, onde se reconhece a cobertura pelo seguro obrigatório dos danos causados a terceiros nas circunstâncias *supra* referidas. Nestes casos, cabe ao segurador indemnizar o terceiro lesado, podendo depois acionar o direito de regresso contra o causador doloso do acidente, autor de furto, roubo, etc. (n.º 1 do art. 27.º). Sobre o art. 15.º n.º 2, veja-se o Ac. STJ de 03/10/2019 (Proc. n.º 257/18,0JABRG. G1.S1 – Francisco Caetano). Neste processo, entende a seguradora que não estava em causa um *acidente* de viação por o veículo ter sido utilizado como arma de arremesso, não se enquadrando a situação no regime do n.º 2 do art. 15.º. Porém, o Tribunal não colheu tal entendimento, decidindo que «face ao interesse protegido pela norma (direito do lesado), outra não deve ser a conclusão de que tanto é acidente o acontecimento (evento) estradal inesperado, como o dolosamente causado». A título ilustrativo, vejam-se também: o Ac. STJ de 12/06/2017 (Proc. n.º 8/07.5TBSTB.S1 – Sebastião Póvoas); Ac. TRE de 06/11/2014 (Proc. n.º 225/11.3TBABT.E1 – Mata Ribeiro); Ac. TRG de 29/02/2012 (Proc. n.º 109/07,0GBMIR.C1 – Paulo Guerra); e Ac. STJ de 06/07/2011 (Proc. n.º 3126/07.6TVPRT.P1.S1 – Helder Roque). Ainda sobre a mesma norma, veja-se o Ac. TRL de 29/01/2008 (Proc. n.º 3308/07-5 – Ana Sebastião), no qual, tendo um veículo atropelado a vítima e o condutor, de identidade desconhecida, fugido do local, o Tribunal decidiu que «havendo seguro obrigatório, como é o caso dos autos, este cobre os danos causados quer por quem furtou o veículo quer por qualquer outro condutor». Sobre este tema, a título ilustrativo, veja-se o Ac. TRC de 05/05/2020 (Proc. n.º 2450/13.3TJLSB.C1 – Alberto Ruço) e o Ac. TRG de 13/06/2013 (Proc. n.º 3641/06.9TBVCT.G1 – António Sobrinho).

⁷⁵ A prescrição pode definir-se como «forma de extinção de um direito pelo seu não exercício por um dado lapso de tempo fixado na lei, e variável de caso para caso; só se encontram excluídos da prescrição os direitos indisponíveis e aqueles que a lei expressamente isenta dela» – cfr. Ana Prata, *Dicionário Jurídico*, Vol. 1, 5.ª Edição, Coimbra, Almedina, 2008, p. 1091.

⁷⁶ Nos termos do art. 576.º do CPC, sob a epígrafe *Exceções dilatórias e perentórias – Noção*, prevê o n.º 3 que «as exceções perentórias importam a absolvição total ou parcial do pedido e consistem na invocação de factos que impedem, modificam ou extinguem o efeito jurídico dos factos articulados pelo autor».

No que concerne ao *prazo de prescrição* aplicável, considera-se o prazo de 3 anos previsto no art. 498.º n.º 1 do CC⁷⁷. A título ilustrativo, veja-se o Ac. do TRE de 25/03/2010 (Proc. n.º 195/08.5TBSTC – Silva Rato), no qual o tribunal decidiu pela procedência da exceção invocada considerando «o prazo de prescrição de 3 anos, a que alude o n.º 1 do art.º 498º do C. Civil»⁷⁸. No mesmo sentido entendeu o Ac. do TRG de 30/05/2019 (Proc. n.º 6236/17.8T8GMR.G1 – José Cravo), em processo onde o FGA excecionou a prescrição do direito da Autora, por terem decorrido mais de três anos a partir da data do acidente. O Tribunal absolveu o FGA, considerando prescrito o direito da autora, pelo decurso do prazo prescricional previsto no n.º 1 do art. 498.º do CC⁷⁹⁻⁸⁰.

Relativamente ao decurso deste prazo, tem-se entendido que o mesmo não deixa de correr ainda que o *lesado desconheça o causador do dano*. Veja-se, a propósito, o Ac. do TRC de 22/01/2013 (Proc. n.º 3654/03.2TBLRA.C1 – Luís Cravo) no qual se entendeu que «o prazo de prescrição não deixa de correr mesmo que o lesado não saiba quem é que lhe causou o dano, pois que, da melhor interpretação do art. 498º, n.º 1 do CC e sua devida conjugação com o disposto no art. 306º, n.º 1 do mesmo CC, resulta que o lesado, enquanto não souber quem é o responsável pelo dano, não está impedido de fazer valer o direito que considera que lhe assiste»⁸¹.

VII. CONCLUSÕES

Como vimos, os principais meios de defesa (noção que não se confina às meras exceções) oponíveis pelo FGA aos lesados por acidente de circulação automóvel distribuem-se por várias categorias. Desde logo, a correspondente à não cobertura pela garantia do Fundo, isto é, aos casos em que as circunstâncias do acidente se situam *fora da delimitação material positiva* dessa garantia, tal como surge legalmente recortada. Outra categoria respeita às *exclusões materiais de garantia* do FGA, isto é, às situações objetivas que estariam normalmente dentro do âmbito da garantia do Fundo, mas que o legislador dali subtrai expressamente, num efeito de recorte negativo.

77 Nos termos desta disposição, «o direito de indemnização prescreve no prazo de *três anos*, a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete, embora com desconhecimento da pessoa do responsável e da extensão integral dos danos, sem prejuízo da prescrição ordinária se tiver decorrido o respetivo prazo a contar do facto danoso»

78 O Ac. do TRE de 30/10/2008 (Proc. n.º 1649/08-2 – Sílvio Sousa), perante um acidente de viação no qual «falece o responsável, que não beneficiava de seguro válido ou eficaz, [considerou que] deve ser chamado à ação – interposta apenas contra o FGA – a herança deste, se ainda indivisa, ou, em caso de partilha, o herdeiro (ou herdeiros) a quem tenha cabido quota». O Tribunal entendeu que «a extinção, por prescrição, da obrigação de indemnizar que onerava o responsável pelo acidente ou, em caso do seu falecimento, os seus herdeiros, mas na medida da quota que lhes tenha cabido na herança, implica também a extinção da «obrigação de garantia» a cargo do FGA».

79 Seguindo o mesmo entendimento, também o Ac. do TRC de 13/01/2004 (Proc. n.º 2872/03 – Jorge Arcanjo), considerou que, estando em causa um acidente de viação entre um motociclo e um animal, o FGA invocou a exceção perentória da prescrição, alegando ter decorrido já o prazo prescricional de três anos. O Tribunal absolveu-o com fundamento na prescrição do direito.

80 Perante factualidade diversa, o Ac. do TRC de 28/09/2004 (Proc. n.º 1561/04 – Regina Rosa) considerou que «tratando-se o facto danoso de um facto ilícito que constitui crime, tendo sido com base nele que o autor assenta a obrigação de indemnizar, está o correspondente direito a indemnização sujeito ao prazo de prescrição do artº 498º, n.º 3, do CC».

81 No mesmo sentido, *vide* o Ac. do TRC de 28/04/2010 (Proc. n.º 1646/06.9TBCTB.C1 – António Beça Pereira). Quanto ao prazo de prescrição, considerou que o mesmo «não deixa de correr mesmo que o lesado não saiba quem é que lhe causou o dano».

Por outro lado, o legislador identifica também exclusões pessoais de garantia do FGA, embora aí constem algumas situações que, por falta de preenchimento dos pressupostos da responsabilidade civil, mais rigorosamente deverão classificar-se como casos de não cobertura pessoal (situando-se, portanto, fora do recorte positivo da garantia pessoal). Categoria diversa é a que corresponde a meios de defesa subjetivos (classificados no RSORCA como autênticas exclusões de garantia), que decorrem de uma conduta reprovável do lesado e que o sancionam, em função dessa censurabilidade, privando-o da garantia do Fundo.

Finalmente, entre os meios de defesa transversais à generalidade das obrigações – e que, portanto, largamente extravasam o domínio do SORCA e da garantia do FGA – aludimos especialmente à exceção material perentória da prescrição.

Sem pretensão de exaustividade – que sempre seria contraproducente num texto desta dimensão – a análise efetuada dá nota, com base no texto legal e nas orientações jurisprudenciais e doutrinárias, dos meios de defesa mais relevantes oponíveis ao lesado pelo FGA, analisando o respetivo enquadramento, sentido e alcance, bem como a *ratio* que lhes subjaz.

Fundado conflicto



Ana Serra Calmeiro¹

1. INTRODUÇÃO

O tema titula a epígrafe do artigo 50.º, da subsecção I da secção I do capítulo IV do título II do RSORCA 07. O seu n.º 1 estabelece a entidade designada incumbida do dever de reparar caso o segurador alegue, de modo *fundamentado*, não ter o dever de indemnizar e originando um fundado conflito, dedicando-se o n.º 2 ao seu mecanismo próprio².

2. ENQUADRAMENTO

A DSA III³ estabeleceu que em caso de conflito entre o FGA e o segurador do responsável civil sobre quem deve indemnizar o lesado poderão as legislações nacionais designar a quem incumbe, numa primeira fase e imediatamente, essa mesma obrigação. Estabeleceu ainda que se, a final, for decidido que a indemnização deveria ter sido paga pela outra parte, esta deve reembolsar a que pagou (artigo 4.º).

A sua transposição⁴ aditou o n.º 5 ao artigo 21.º do RSORCA 85 com a previsão do fundado conflito entre o FGA e segurador com dever de indemnizar⁵, pela qual designou o FGA como responsável imediato do pagamento ao lesado, em sede de resolução extrajudicial do litígio⁶. Reproduz-se o considerando décimo da DAS III, que justifica a designação com o intuito de não

1 O presente estudo contou, na fase inicial de preparação, com a colaboração da Dra. Eva Dale.

2 Esmagadoramente reduzida na jurisprudência, atendendo à vocação das previsões do preceito para funcionarem em sede de resolução extrajudicial (RPt 20-Out.-2014). Já não assim se na delimitação do âmbito objetivo do preceito incluímos as hipóteses em que o tribunal aprecia a validade/eficácia do seguro para determinar a o dever de reparar do FGA.

3 Diretiva 90/232/CEE de 14 de Maio de 1990.

4 Operada pelo Decreto-Lei n.º 130/94 de 19 de Maio; Vd., Filipe Albuquerque Matos, *O fundo de garantia automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social*, nos *Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes*, vol. I, Univ. Católica, Lisboa, 2011, 575.

5 Vd. José Alberto Vieira, «O dever de informação do tomador de seguro em contrato de seguro automóvel», em *Estudos em homenagem do Professor Doutor António Marques dos Santos*, vol. I, Almedina, Coimbra, 2005, 1020-1022, e M. Rangel de Mesquita/ J. Sinde Monteiro, *Insurance Law in Portugal*, «International Encyclopaedia of Laws – Insurance Law», Kluwer Law International, The Hague, Londres, Boston, 2009, 106. No Reino Unido, geralmente antes de se proceder à notificação do sinistro ao *Bureau*, que se entenda causado por veículo desprovido de seguro é mais rápido (e barato) solicitar o serviço de mandatário ou agente para apurar junto do alegado responsável a identificação do respetivo segurador – Donald B. Williams, *Guide to Motor Insurers' Bureau Claims*, 8.ª ed., Blackstone, Londres, 2000, 53.

6 Havendo recurso à via judicial deixa de se aplicar o artigo 21.º/5 do RSORCA 85; RPt 20-Out.-2014, e J. França Pitão, *Seguro automóvel obrigatório anotado e legislação complementar*, Quid Juris, Lisboa, 2019, 220.

retardar a indemnização do lesado, e induzindo ao afastamento (já conseguido pela consagração do direito de reembolso) de conceções associadas à exata medida do dever do responsável civil⁷, baseadas numa responsabilidade principal ou definitiva do FGA⁸.

O RSORCA 07 transpôs parcialmente para a ordem jurídica interna a DAS V e, anunciando o carácter subsidiário do FGA no ressarcimento das vítimas da circulação automóvel⁹, esclareceu os termos em que, havendo fundado conflito, o FGA pode exercer o reembolso sobre o segurador¹⁰ (artigo 50.º/1).

3. CONCEITO E PROCEDIMENTO

A previsão do artigo 50.º/1¹¹ envolve a análise de três tópicos problemáticos: (i) na questão de saber sobre quem (FGA/segurador) impende o dever de indemnizar¹², o FGA invoca seguro válido e vigente ao tempo do sinistro¹³; caberiam aqui todas as situações em que o FGA não acompanha os fundamentos do segurador, relativamente ao âmbito de aplicação¹⁴, à inexistência¹⁵, resolução¹⁶, anulabilidade¹⁷, nulidade¹⁸ do seguro do veículo «sinistrante», o funcionamento de cláusula de exclusão do seguro¹⁹ e a inoponibilidade da invalidade do contrato ao lesado²⁰; (ii) conflito no que toca ao montante indemnizatório que caberá a cada um dos intervenientes²¹; e (iii) residualmente,

7 Em inúmeros casos de acidentes de natureza mista o segurador laboral recusa o ressarcimento do sinistrado referindo que quem deveria fazê-lo seria o segurador do responsável civil, por a responsabilidade deste ser a principal, primária ou definitiva (STJ 21-Set.-2006, STJ 31-Mar.-2009, RCB 23-Abr.-2013, RPt 10-Out.-2013). A propósito, vd. a interpretação em torno do pretérito artigo 37.º/2 LAT (97).

8 Maria M. Chichorro, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Wolters Kluwer/Coimbra Ed., Coimbra, 2010, 238-239, refere uma responsabilidade de «primeira linha», conceito também utilizado em A. Garção Soares/M. Rangel de Mesquita, *Regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Anotado e comentado*, Almedina, Coimbra, 2008, 233. Na jurisprudência, vd. STJ 11-Dez.-2012.

9 Sobre o FGA como de último recurso para o ressarcimento das vítimas da circulação automóvel, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Síntese das alterações de 2007 - DL 291 / 2007, 21 Agosto*, Almedina, Coimbra, 2008, 86.

10 Embora referindo um direito de regresso, A. Garção Soares/M. Rangel de Mesquita, *Regime do sistema do seguro* cit., 233.

11 Há um paralelismo na redação do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 142/99, de 30 de Abril (FAT). No Reino Unido certos deveres do «Bureau» são aliviados e preenchidos pelo segurador/Lloyd's ainda que, no caso concreto, seja inoperante a cobertura do seguro: D. B. Williams, *Guide to motor* cit., 53.

12 Não ocorrerá fundado conflito, mesmo que o segurador decline a sua responsabilidade, se não se colocar a hipótese de ser demandado o FGA (RPt 5-Jan.-1998).

13 O FGA tem o ónus de demonstrar a existência/validade do seguro, não bastando impugnar os factos alegados pela contraparte que identifique o veículo «sinistrante» (STJ 21-Mai.-2002, RPt 27-Mai.-2004, STJ 15-Abr.-2010, STJ 12-Mai.-2011, RLx 22-Nov.-2011). Tal posição pacifica-se nas hipóteses em que o FGA contesta referindo a existência de seguro válido (artigo 342.º/2 do CC). Contudo, tem sido referida a obrigação do FGA de, enquanto organismo integrado na ASF (n.º 2 e 3 do artigo 47.º do RSORCA 07), conhecer as informações que a mesma está vinculada a facultar (artigo 574.º/3 CPC) - STJ 7-Nov.-2002. Vd. F. Albuquerque Matos, *O fundo garantia automóvel* cit., 576-577.

14 RLx 8-Nov.-2018, e RLx 20-Dez.-2018, ambos relativos a acidentes em provas desportivas.

15 RPt 27-Mai.-2004, RCB 28-Set.-2010, RLx 30-Jun.-2011, RGm 11-Jul.-2013, RPt 21-Nov.-2016, RCB 9-Jan.-2017 e RCB 26-Abr.-2017.

16 RPt 29-Nov.-2004, RPt 12-Abr.-2007, RPt 22-Fev.-2010, RPt 7-Fev.-2011, RPt 4-Abr.-2011, RPt 3-Jul.-2014, REv. 26-Jan.-2017.

17 RPt 18-Nov.-1998, RPt 25-Mar.-2004, RPt 27-Nov.-2008, RGm 8-Mai.-2012.

18 RPt 20-Jun.-2006, STJ 12-Jun.-2017.

19 RPt 20-Out.-2014; v. J. França Pitão, *Seguro automóvel*, cit., 220.

20 REv. 18-Set.-2008, RPt 24-Jan.-2011, RPt 22-Set.-2011, RGm 10-Nov.-2011.

21 A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 85.

os requisitos do dever procedimental do FGA na comunicação da existência de um fundado conflito (RGm 19-Out.-2017²²).

²² A comunicação do fundado conflito (artigo 50.º/2) outrora conheceu uma regulação, feita pelo Regulamento do Protocolo de Cooperação FGA/APS, e que impunha determinados requisitos procedimentais. Referia o mencionado Protocolo (artigos 3º e 18º) que ocorrendo em processo de sinistro situação suscetível de gerar responsabilidade do FGA ou do segurador aderente, «a Parte gestora desse processo interpela a outra Parte, informando-a da posição que se propõe assumir, juntando os elementos probatórios de que dispõe e fundamentam a sua posição», sendo que podia a parte interpelada comunicar à outra, em 15 dias, se aceitava ou recusava o sinistro (artigo 3º/3 do Reg.). Recusando-o, o processo era remetido para a Comissão Mista (artigo 17º/1 e 2 do Reg.) e, não resolvendo a divergência nem remetendo-a para a Comissão Arbitral, teria o FGA de declarar a situação de fundado conflito, transitando para si em definitivo a gestão do processo (artigo 18º/1 do Reg.). A mera inclusão da situação concreta na «Tabela Situações» não preenchia, assim, os requisitos legais, nem permitira ao FGA arrogar-se da existência de uma situação de «fundado conflito» após ter assumido a gestão do processo ou a liquidação de danos. Atualmente não há conhecimento de um Protocolo em vigor que regule esta matéria.

**Limites especiais
à responsabilidade
do Fundo de Garantia
Automóvel**



Ana Serra Calmeiro¹

1. INTRODUÇÃO

I.

O tema titula a epígrafe do artigo 51.º, contido na subsecção I da secção I do capítulo IV do título II do RSORCA 07, que versa sobre a garantia da reparação de danos na falta de seguro obrigatório. Sendo certo que o seguro omissivo ou inválido² se refere ao seguro obrigatório automóvel, questiona-se em que termos se molda a intervenção do FGA perante a existência de outro seguro, do mesmo³ ou de outro ramo⁴, obrigatório⁵ ou facultativo⁶, ou um outro organismo de reparação legal, e de que forma estas entidades se articulam entre si.

II.

Os limites especiais à responsabilidade do FGA surgem da problematização da (pelo menos) seguinte factualidade⁷: o pedido de reembolso dirigido por entidade terceira (que não o lesado) contra o FGA (e.g., segurador automóvel facultativo, segurador laboral, ISS ou entidade hospitalar⁸ que providenciem serviços contratuais ou de assistência ao lesado, independentemente da

1 O presente estudo contou, na fase inicial de levantamento jurisprudencial, com a colaboração da Dra. Eva Dale.

2 Tratado na parte respeitante ao artigo 52.º do RSORCA, pelo Grupo III.

3 Artigo 16.º/1 RSORCA. Interessará cada um dos seguros que concorrem sobre o mesmo veículo (artigo 23.º). Equaciona-se o funcionamento do seguro automóvel perante a responsabilidade originada na prova desportiva automobilística – artigo 8.º – (RPt, 26-Nov.-2019; RLx, 20-Dez.-2018), bem como a sua limitação aos veículos dos concorrentes (RLx, 8-Nov.-2018). Por fim, casos há em que o tribunal diferencia o risco próprio da circulação de veículos automóveis, do risco da mera laboração do veículo (REv. 23-Set.-2009).

4 seguro de acidentes pessoais (artigos 210.º a 212.º RJCS e artigo 51.º/5). A RGm 14-Nov.-2013 parece ter confirmado a dedução ao pagamento do FGA do montante relativo a despesas de funeral a cargo da cobertura de pessoas transportadas do seguro de acidentes pessoais. No regime francês, Civ.1, 4 dec. 1996, RGDA, 1997, 172).

5 Para o seguro de acidentes de trabalho, artigo 79.º, n.º 1 da LAT.

6 Artigo 51.º/2 e 5.

7 São subtemas transversais a nível nacional; mas em termos geográficos são esporadicamente apreciados (e decididos) na jurisprudência emitida pelos tribunais da relação de Évora e Guimarães, com uma exponencial problematização nas Relações do Porto e de Lisboa, suscitado em sede de patrocínio jurídico do FGA.

8 STJ 9-Out.-1996, RPt 14-Mar.-2006, RPt 7-Fev.-2007, RPt 2-Out.-2008, RPt 15-Set.-2009, REv. 26-Nov.-2009, RGm 26-Fev.-2015, STJ 2-Jun.-2016, STJ 10-Nov.-2016, STJ 19-Dez.-2018.

modalidade configurada pelo requerente do reembolso⁹; o cúmulo de indemnizações pelo lesado¹⁰; e a tipologia da prestação satisfeita ao lesado, pela entidade terceira¹¹.

2. ENQUADRAMENTO

I.

O RSORCA 79¹² instituiu o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, estabelecendo o dever de o celebrar como pressuposto da circulação de veículos terrestres a motor¹³ e mantendo os direitos e obrigações do FGA (artigo 38.º). Regulava diretamente, ao abrigo do regime de seguro automóvel, os acidentes simultaneamente de viação e de trabalho (ou de serviço¹⁴), estabelecendo a possibilidade de o segurador laboral reaver do próprio FGA a indemnização paga ao sinistrado (artigo 21.º/1)¹⁵. Incluía ainda no regresso do segurador o causador do acidente com utilização abusiva do veículo (artigo 19.º, b)).

⁹ Referindo-o como um direito de regresso (artigo 51.º/4 RSORCA 07) ou, pelo contrário, sub-rogação (artigo 136.º RJCS). No primeiro caso, exercido por segurador laboral: na jurisprudência, STJ 5-Mai.-2011, RCB 11-Set.-2012; RCB 13-Nov.-2012, RCB 23-Abr.-2013 (no âmbito da LAT 97); RPt 10-Out.-2013, RLx 2-Jul.-2015, RPt 28-Out.-2015, STJ 30-Mar.-2017 e RLx 9-Out.-2018; na lei, vd. artigo 17.º, n.º 4 LAT. Discutir-se-á o âmbito da previsão da citada norma do RSORCA, que refere «responsável civil do acidente». Para o segundo caso, no que toca ao pedido de reembolso pelo ISS (artigo 16.º da Lei n.º 28/1984), STJ 13-Fev.-2003 e RPt 6-Nov.-2008; quanto ao pedido de reembolso por segurador laboral, na jurisprudência, STJ 29-Jan.-1991, RPt 26-Jun.-2001, STJ 14-Mar.-2013, RPt 17-Jun.-2014, STJ 30-Mar.-2017, o aresto citado em José A. Cruz de Carvalho, *Acidentes de trabalho e doenças profissionais – legislação anotada*, Petrony, Lisboa, 1983, 158; na lei, o disposto no artigo 11.º do Decreto regulamentar n.º 58/79 de 25 de Setembro e ainda, na doutrina, J. Antunes Varela, *Das obrigações em geral*, I, 10.ª ed., Almedina, Coimbra, 701, José Alves de Brito, «*Transmissão de créditos e de dívidas: Sub-rogação*», Código civil. livro do cinquentenário, v. II – Em memória do Prof. Doutor Eduardo dos Santos Júnior, coord. A. Menezes Cordeiro, Almedina, Coimbra, 2019, 165; por fim, quanto ao pedido de reembolso pelo segurador de responsabilidade de garagem, RPt 5-Mar.-2009.

¹⁰ STJ 25-Set.-2003, RPt 16-Fev.-2006; STJ 5-Mai.-2010, RPt 19-Dez.-2007, REv 16-Jun.-2011; REv 21-Jun.-2011; RPt 6-Dez.-2016, STJ 6-Jul.-2017, RLx 21-Mai.-2020. Especificamente quanto ao seguro de pessoas transportadas, artigo 51.º/5 RSORCA 07. Fora da intervenção processual do FGA, é conhecida a jurisprudência que proíbe o sinistrado/lesado somar duas indemnizações que, em conjunto, ultrapassem o valor do dano, ou pretendam ressarcir o mesmo montante do dano, sob pena de enriquecimento ilegítimo (STJ 30-Mai.-1978, STJ 26-Mai.-1993, STJ 30-Mai.-2000, STJ 24-Jan.-2002, STJ 6-Fev.-2002, RCB 23-Nov.-2004, RLx 25-Jan.-2005, RCB 2-Fev.-2010, RCB 20-Mar.-2012, RPt 3-Jun.-2019).

¹¹ Assim, invoca o FGA que determinadas prestações sociais do ISS têm o escopo de facilitar a reorganização da vida familiar, nada tendo quer ver com a indemnização a pagar por terceiros: STJ 13-Fev.-2003, e RPt 19-Dez.-2007 para o caso do subsídio por mote; em RPt 7-Jun.-2001, STJ 5-Mai.-2010, para a pensão por sobrevivência.

¹² Decreto-lei n.º 408/79 de 25 de Setembro.

¹³ F. Albuquerque Matos, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, BFD 77 (2001), 377.

¹⁴ Aplicável aos acidentes qualificáveis como de serviço (Decreto-Lei 38523, de 23 de Novembro de 1951), e.g., STJ 7-Mai.-1992, sendo o sinistrado agente da PSP; vd. Dário Martins de Almeida, *Manual de acidentes de viação*, 3ª ed., Almedina, Coimbra, 1987, 507 ss.

¹⁵ Um «direito ao reembolso direto» do segurador laboral (STJ 11-Dez.-2012). Que não era absoluto, ficando aquém da totalidade das despesas efetuadas caso ainda subsistisse o direito do lesado por ressarcir *in totum* (STJ 29-Jan.-1991); na doutrina, v. J. Cruz de Carvalho, *Acidentes de trabalho* cit., 157 e 159, referindo que há o reembolso das prestações satisfeitas e exoneração pelo segurador laboral das prestações vincendas, mas só enquanto couberem no dever de indemnizar da outra entidade. Esta disposição viria a ser revogada pelo artigo 18.º do RSORCA 85 (artigo 40.º).

II.

A DSA II¹⁶ surge quando já instituído, na ordem interna, o organismo destinado a reparar os danos causados por veículos não identificados ou de incumpridor do dever de segurar¹⁷. Assinalam-se: a consagração da cobertura de danos corporais nas atribuições do organismo¹⁸, a possibilidade de os Estados-Membros atribuírem à sua intervenção um contorno *subsidiário*, e regulamentarem sistemas para com os responsáveis civis e outras seguradoras ou organismos de segurança social vinculados a indemnizar o lesado¹⁹.

III.

O RSORCA 85²⁰ adequou o seguro obrigatório automóvel instituído²¹, salientando-se: o seguro obrigatório de garagem (artigo 2.º/3)²², a formatação legal de um seguro (facultativo) de automobilista (artigo 2.º/4), e um regime de responsabilização sucessiva em caso de concorrência de seguros (artigos 2.º e 15.º), com particular prevalência do seguro de garagem sobre o do proprietário (artigo 2.º/1)²³. Por fim, a eliminação da possibilidade – prevista em regulação automóvel – de o segurador laboral obter diretamente do FGA o reembolso do que pagou²⁴ (artigos 18.º e 40.º). Logo no ano seguinte o diploma viria a sofrer aditamento ao seu artigo 21.º (n.º 4)²⁵, estabelecendo que o benefício do FGA em acidentes de viação só aproveitaria aos lesados.

IV.

A DSA III²⁶ estabeleceu que fica coberta a responsabilidade pelos danos pessoais de todos os passageiros (artigo 1.º). Por sua vez, a DSA V²⁷ adaptou (artigo 2.º) a nomenclatura utilizada

¹⁶ Diretiva 84/5/CEE, de 30 de Dezembro de 1983.

¹⁷ Artigo 20.º do RSORCA 79, já referente ao FGA e instituído pelo Decreto Regulamentar n.º 58/79 de 25 de Setembro. Vd. M. Chichorro, *O contrato de seguro* cit., 25-26.

¹⁸ Por referência ao RSORCA 85, RPt 28-Out.-2015.

¹⁹ Cfr. artigo 2.º/1 e artigo 1.º/4.

²⁰ Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro.

²¹ A. Garção Soares, *As normas comunitárias e o seu reflexo no Direito português relativo ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, no *II Congresso Nacional de Direito dos Seguros*. Memórias, coord. António Moreira/M. Costa Martins, colab. Teresa Coelho Moreira, Almedina, Coimbra, 2001, 130.

²² F. Albuquerque Matos, *O contrato de seguro* cit., 385, 388-390.

²³ O RSORCA 79 (artigos 3.º e 16.º) não previa os seguros de garagem e de condutor, determinando que a obrigação de segurar recaía sobre o proprietário do veículo (salvo nos casos de usufruto, venda com reserva de propriedade ou locação financeira, embora fosse válido o seguro de veículo realizado por pessoa diversa daqueles) ao mesmo tempo que estipulava que, na hipótese de concorrência de seguros, a obrigação de indemnizar incidia sobre o seguro contratado por terceira pessoa.

²⁴ A mera supressão do preceito tornou controverso o reembolso contra a seguradora do responsável civil (STJ 11-Dez.-2012). O RSORCA 85 (artigo 18.º), mandando aplicar ao tema das responsabilidades emergentes de acidentes de natureza mista a disciplina normativa constante da legislação especial de acidentes de trabalho (n.º 1), fez regressar ao regime previsto na Lei n.º 2127/1965 de 3 de Agosto (Base XXXVII) – na doutrina, A. Garção Soares/J. Santos/M. Rangel Mesquita, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, 3.ª ed., Almedina, Coimbra, 2006, 104-105. Ora, esta Base referia no seu n.º 4 que «[a] entidade patronal ou a seguradora que houver pago a indemnização pelo acidente terá o direito de regresso contra os responsáveis referidos no n.º 1». Não obstante, a revogação levada a cabo pelo artigo 18.º do RSORCA 85 não impediu que as seguradoras concretizassem reembolsos recíprocos ou de acerto de contas ao abrigo da liberdade contratual (artigo 405.º CC), nomeadamente da convenção de regularização de sinistros (STJ 11-Dez.-2012).

²⁵ Aditou-o o Decreto-Lei n.º 122-A/86, de 30 de Maio.

²⁶ Diretiva 90/232/CEE de 14 de Maio de 1990.

²⁷ Diretiva 2005/14/CE de 11 de Maio, que altera as Diretivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Diretiva 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos

no artigo 1.º/4 da DSA III, por forma a permanecer a possibilidade de os Estados-Membros regulamentarem o «direito de regresso» entre o FGA²⁸, o responsável pelo sinistro e outras seguradoras ou organismos de segurança social vinculados indemnizar a vítima.

V.

O RSORCA 07 transpôs parcialmente para a ordem jurídica interna a DSA V. Anunciando o carácter subsidiário do FGA no ressarcimento das vítimas da circulação automóvel²⁹, são de assinalar: a oneração do segurador do garagemista em relação ao proprietário, no caso de «pluralidade de seguros»³⁰ (artigos 7.º e 23.º); a disciplina do regime dos acidentes de natureza mista em que o causador seja desconhecido ou incumpridor da obrigação de segurar (artigo 51.º/1); a disciplina da intervenção do FGA em caso de veículo sinistrado com cobertura de danos próprios (artigo 51.º/2), proibindo alterações do prémio (artigo 51.º/6); a disciplina da intervenção do FGA havendo prestações devidas por regimes de proteção de segurança social (artigo 51.º/3)³¹; a previsão de solidariedade entre o responsável civil do acidente e o obrigado ao seguro, (artigo 51.º/4); e a proibição de o cúmulo de prestações indemnizatórias pelo beneficiário de seguro de pessoas transportadas³² (artigo 51.º/5).

VI.

Relativamente aos acidentes de viação e de trabalho, a litigância em torno do regime relativo ao «concurso» de responsabilidades prende-se, para além da identidade dos danos³³, com a dispersão de normas – de diferentes categorias – que os regulam, a acrescer às atualizações sofridas por cada um dos diplomas aplicáveis. No que respeita ao seguro obrigatório automóvel, a referência expressa ao regime estabelecido para os acidentes de natureza mista foi feita no RSORCA 79 (artigo 21.º). Com a sua revogação pelo RSORCA 85 (artigos 18.º e 40.º) e até finais de 2007 (no que toca ao FGA, *i.e.*, nos casos previstos nos artigos 47.º a 49.º RSORCA 07³⁴) o regime destes acidentes tem sido estabelecido somente por remissão para a disciplina especial de reparação de acidentes laborais³⁵ que, por sua vez, assistiu a sucessivas regulações³⁶.

automóveis.

²⁸ A transposição interna do direito de reembolso pelo FGA configurou-se num direito de sub-rogação (artigos 50.º, n.º 1 e 54.º, n.º 1), considerando a sua posição de garante (mesmo ao abrigo do artigo 25.º do RSORCA 85, *vd.* RCB 21-Set.-1999, RCB 9-Mar.-2010). O tema é tratado na parte respeitante ao artigo 54.º pelo Grupo V. No regime italiano, para o direito de regresso por inteiro da *impresa designata* contra o causador do sinistro, artigo 292.º, n.º 1 e 283 (1) CAP (e artigo 29, l.n.990 1969).

²⁹ A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 86.

³⁰ Não há uma pluralidade *jurídica* para efeitos de aplicação do artigo 133.º RJCS, que exige uma identidade do interesse (artigo 133.º, n.º 1). O artigo 23.º do RSORCA 07 é um exemplo de como uma só coisa pode ser objeto de cobertura por vários seguros sem que haja coincidência de interesses (RLx 4-Nov.-2008). Neste caso, os interesses não coincidem, mas apenas concorrem sobre a mesma coisa. Por esta razão teria sido preferível acolher a epígrafe do artigo 16.º do RSORCA 79 («concorrência de seguros»). A existir uma «pluralidade de seguros» entre o seguro de garagemista e de proprietário não se levantariam temas afetos à sucessividade expressa no artigo 23.º.

³¹ RPt 6-Dez.-2016.

³² Mencionando a exclusão da intervenção do FGA, RGM 14-Nov.-2013.

³³ STJ, 6-Fev.-2002, STJ 20-Set.-2006, RPt 25-Jan.-2007, RCB, 20-Mar.-2012.

³⁴ Para os restantes acidentes continua a valer o disposto no artigo 26.º/1 do RSORCA 07, que privilegia a aplicação do regime específico do artigo 17.º da LAT.

³⁵ A Base XXVIII da Lei 2127, de 3 de Agosto de 1965, e posteriormente o artigo 31.º da LAT 97.

³⁶ Assim: a lei n.º 83, de 24 de Julho de 1913; a lei n.º 1942 de 27 de Julho; lei n.º 2127 de 3 de Agosto (vigora com a regulamentação do decreto n.º 360/71 de 21 de Agosto, em 19-Nov.-1971); a lei n.º 100/97 de 13 de Setembro (vigora a partir de 1-Out.-1999); a portaria 679/2009 de 25 de Junho, e lei 98/2009 de 4 de Setembro.

3. LIMITES ESPECIAIS À RESPONSABILIDADE DO FGA

I.

O dever de reparar do FGA mede-se em primeiro lugar pelo conteúdo indemnizatório da obrigação do responsável civil³⁷. Perante um acidente poderão identificar-se corresponsáveis (nele protagonistas) ou uma pluralidade de responsáveis³⁸. O RSORCA parece apenas regular a segunda hipótese (artigo 51.º e artigo 23.º), sendo desejável que o tivesse feito também para a primeira³⁹.

Faz sentido excluir o dever de reparar do FGA na medida da prestação do corresponsável com seguro válido e eficaz⁴⁰. É a lógica subjacente ao RSORCA, que exclui a sua responsabilidade do âmbito da prestação do segurador laboral (artigo 51.º/1), do segurador facultativo (artigo 51.º/2), da prestação de proteção social (artigo 51.º/3), e não permite um reembolso pela entidade pagadora (artigo 51.º/4) – seja por via de regresso ou sub-rogação.

Os regimes francês⁴¹, inglês⁴² e alemão⁴³ dão um sentido pacificamente lato aos contornos *subsidiários* do FGA, associando-o apenas à ausência de um *qualquer outro organismo* de compensação, permitindo, portanto, a exoneração do FGA também no caso de corresponsável com seguro automóvel⁴⁴.

37 STJ 26/Set.-2000.

38 Assim, a concorrência de responsabilidade do dono do veículo e do condutor, do locador e do locatário, dos diversos proprietários do veículo.

39 Repare-se que não só a hipótese de corresponsável segurado não consta do elenco do artigo 51.º, como o artigo 47.º não restringe (referindo a garantia de «reparação dos danos causados por responsável»), inclinando o intérprete para a aplicação do regime geral da responsabilidade solidária perante terceiros, independentemente de culpa (artigo 497.º, 506.º e 507.º do CC). Esta é a solução partilhada por alguma doutrina italiana, em que havendo corresponsáveis na produção do evento danoso o FGA que tenha satisfeito o dano integral pode regressar contra o corresponsável na medida da sua culpa (Enrico Lannotta, «*Il codice delle assicurazioni private, commentario al d.lgs. 7 settembre 2005*», n. 209, v. III, t. 2, Cedam, Milão, 2007, *sub art.* 292, 64); aqui a natureza «ressarcitória» da obrigação de indemnizar do FGA (artigo 283.º/1 CAP) tem permitido considerá-lo na mesma posição jurídica que o segurador, aplicando-se a solidariedade (artigo 2055.º do CCit) e, portanto, sendo responsável nos casos em que a responsabilidade do condutor do veículo concorra com a de outro sujeito de veículo identificado, podendo ser chamado a satisfazer o dano por inteiro ou sujeitar-se ao regresso do *solvens* – vd. A. La Torre, *Le assicurazioni*, Giuffrè, Milão, 2007, *sub art.* 283, 981).

40 Admitindo a compensação do FGA uma vez prescrito o direito do lesado contra o corresponsável segurado, e limitada à responsabilidade do condutor desconhecido, Gabriel Baron, *Le Fonds de garantie automobile*, RTDC LXXII (1974), 283. Vd. O caso anotado por F. Albuquerque Matos, «*Os proprietários e condutores à luz do binómio direcção efectiva e interesse próprio – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 29.1.2014, Proc. 249/04*», CDP 47 (2014), 38-55.

41 artigo L. 421-1 do CA. Na doutrina, G. Baron, *op cit.*, 280-284; M. Chagny/L. Perdrix, *Droit des assurances*, 4.ª ed., LGDJ, Paris, 2018, 423; Loïc Bouchet, *FGA, loi Badinter et non-assurance automobile*, RCA (2015), 49-50; Sylvie Chanh/Jean Péchinot, *Le manuel de l'assurance automobile*, 5ª ed., L'Argus de l'Assurance, Paris, 2016, 143. Na jurisprudência, Cass. 2e civ., 5 oct. 2010, n.º 09-88.692.

42 A cláusula 17 MIBA (1999) permite deduzir à compensação do «Bureau» qualquer montante recebido pelo lesado por outra via prestacional, o que inclui o *Policyholders Protection Board*, qualquer outro segurador e qualquer outra fonte. Para o MIB como «último recurso», vd. Robert Merkin/Maggie Hemsworth, *The Law of Motor Insurance*, 2.ª ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2015, 601-602.

43 § 12.º/1 S. 2 Alt. 2 PflVG, pelo qual o FGA (*Entschädigungsfonds*) não será responsável quando o lesado possa exigir a indemnização a um (qualquer) segurador de danos. A propósito, Robert Koch, anotação ao § 12 do PflVG, em Bruck/Möller, *VVG*, v. 12 – *Kraftfahrtversicherung*, 9.ª ed., Walter de Gruyter, Berlim-Boston, 2018, 167, remete para o que já constava do quadro geral do seguro obrigatório previsto no § 117.º/3 S 2 VVG (e pretérito § 158c/4 VVG a.F), pelo qual fica excluído o dever de prestar do segurador caso o terceiro lesado obtenha a reparação por outro segurador de danos ou pela segurança social.

44 No regime francês, na doutrina – M. Chagny/L. Perdrix, *Droit des assurances cit.*, 423, e jurisprudência (Cass. civ. 18 juin 1991 Bull. civ. I, n.º 203, Cass. 2e civ. 29 nov. 2001 Bull. civ. II, n.º 175).

Considerando a omissão legislativa, em caso de colisão de veículos com danos mútuos e sem que um deles seja identificado, a jurisprudência tem decidido que o pagamento do FGA ocorre, e será nos termos da proporção do risco deste último (artigo 506.º do CC)⁴⁵.

II.

A medida da vinculação do responsável civil (47.º/1), o âmbito material e geográfico das atribuições do FGA (artigo 48.º e 49.º) e ausência de exclusões da garantia (artigos 14.º e 52.º) não bastam para definir o seu dever de reparar. Este depende, ainda, da ausência de outras (identificadas) vias de ressarcimento à disposição do lesado⁴⁶ até que, finalmente, a sua interferência seja necessária para contribuir para o ressarcimento efetivo⁴⁷. Vários temas problemáticos se destacam: pedidos de reembolso contra o FGA por seguradores (acidentes de trabalho, danos próprios, garagem), ISS e entidade hospitalar⁴⁸, a dedução do pagamento efetuado por terceiro e a proibição de o lesado cumular indemnizações (mesmo que fora do seguro de pessoas transportadas⁴⁹).

3.1. Seguro de acidentes de trabalho ou de serviço

I.

O artigo 51.º/1 disciplina as situações de acidentes de natureza mista, esteja⁵⁰ ou não em vigor seguro de acidentes de trabalho. Em ambos os casos o dever de reparar do FGA é sempre limitado, dentro do âmbito da obrigação do responsável civil (artigo 4.º), a determinadas prestações

⁴⁵ RCB, 3-Dez.-2009, em que se fixara em ¾ a proporção de risco com que o veículo não identificado concorrera para a produção do sinistro, confirmando-se a condenação do FGA nessa medida; também STJ 29-Jan.-2014.

⁴⁶ vd. o emprego de «danos (...) não abrangidos pela lei da reparação daqueles acidentes» (n.º 1), «ficando a responsabilidade do Fundo limitada ao pagamento do valor excedente» (n.º 2), «só garante a reparação dos danos na parte em que estes ultrapassem aquelas prestações» (n.º 3). É uma formulação menos abrangente que a do regime alemão, § 12 (1) PflVG. Na jurisprudência, RPt 17-Dez.-2014, RPt 16-Dez.-2015. Na doutrina, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit, 86.

⁴⁷ Dentro do (alargado) âmbito do artigo 12.º do RSORCA (cfr. TJUE 23-Jan-2014, segunda secção, processo C-371/12). Vd. A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil*, cit., 581-583. Expresso nos limites de indemnização do «Bureau» é o regime do Reino Unido quanto a danos materiais – cfr. cláusula 16 MIBA (1999). No regime italiano, v. Sara Landini, *Il codice delle assicurazioni private* cit, sub. art. 284, 11.

Se a posição do FGA fosse ocupada por segurador assistiríamos ao fenómeno dos conhecidos seguros de «segundo risco» (ou «seguros com cláusulas de anterioridade») pelos quais a eficácia do último seguro limita-se à parte do dano que excede o montante coberto pelo primeiro. Fala-se assim de sucessividade, não havendo alternatividade ou cúmulo, mas, antes, complementaridade de prestações até ao ressarcimento integral do dano.

⁴⁸ Sobre o problema, J.Sinde Monteiro, *Estudos sobre a responsabilidade civil, I – Introdução*, II – *Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes (propostas de alteração aos artigos 503.º a 508.º do Código Civil e ao Decreto-Lei n.º 408/79, de 25 de Setembro; considerações em torno da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito)*, Almedina, Coimbra, 1983, 169-172.

⁴⁹ Artigo 51.º/5, para prestações indemnizatórias. No regime inglês, com a cobertura de todos os passageiros pelo seguro obrigatório automóvel (desde 1.12.1972) acidentes com determinados passageiros deixaram de ser imputados à garantia do «Bureau», D. B. Williams, *Guide to motor* cit, 33.

⁵⁰ A aplicação do artigo 133.º RJCS não se coloca, não só por falta de dois seguradores (Henning Schaloske, *Das Recht der so genannten offenen Mitversicherung: Vertragsrechtliche Konstruktion und kartellrechtliche Beurteilung*, VWW GmbH, 2007, 34; Peter Bartholomäus, *Das versicherungsrechtliche Bereicherungsverbot, Versicherungswissenschaft*, Münster, 1997, 113; Aurélio Menéndez, «Seguro múltiple, seguro cumulativo y coaseguro», RDM, n.º 74, 1959, 219) como pelo facto de a matéria ser regulada por lei especial (RSORCA, cfr. artigo 2.º RJCS).

(«danos materiais» e «danos corporais»⁵¹) não garantidas pelo segurador laboral, que não tenham sido já satisfeitas como dano emergente de acidente de trabalho, relacionado com a redução da capacidade de trabalho do sinistrado⁵². Inclui-se o dano material nos bens do lesado⁵³, o dano não patrimonial por lesão corporal⁵⁴ e ao dano patrimonial por lesão corporal. A garantia do segurador laboral é a abstrata, pelo que as prestações teoricamente enquadráveis na reparação do evento enquanto acidente de trabalho ficam ainda a cargo do empregador e, de seguida, do FAT⁵⁵. Com uma exceção: não sendo celebrado seguro de acidentes de trabalho, responde o FGA por todas as prestações, salvo as devias por invalidez permanente⁵⁶.

II.

O preceito não resolve a questão de saber qual o âmbito da exclusão do dever de reparar do FGA, ou da atuação concreta do segurador laboral. Nomeadamente, se será em relação a qualquer *dano* indemnizável nos termos da LAT⁵⁷, ou se limitada ao concreto valor da indemnização laboral⁵⁸, ficando o FGA obrigado à reparação da diferença e até perfazer a totalidade da indemnização devida ao lesado segundo as regras gerais⁵⁹ (artigos 12.º e 49.º). Justifica-se este último, a nosso

51 Para a liquidação do dano corporal vd. artigo 57.º REGFGA. Era o RSORCA 85 mais abrangente, ao referir (artigo 1º) «danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais ou materiais», vd. A.Garção Soares/M. Rangel de Mesquita, *Regime do sistema do seguro*, cit., 21.

52 Albertino Silva, «*Perspectivas do seguro de acidentes de trabalho*», em III Congresso nacional de direito dos seguros, Almedina, Coimbra, 2003, 252-253; M. Rangel de Mesquita/ J. Sinde Monteiro, *Insurance Law* cit., 111-112. Na jurisprudência, STJ 23-Jan.-2003, STJ 20-Fev.-2003, STJ 11-Mai.-2005.

53 Cfr. artigo 14.º/2, 49º/1 e 52.º/2, alínea a) do RSORCA e artigo 23.º da LAT. Para a sua cobertura pelo seguro obrigatório, D. Martins de Almeida, *Manual de acidentes de viação* cit., 481. Incluir-se-á na prestação do FGA a reparação da viatura e indemnização pela roupa e adereços do lesado danificados no acidente – J. França Pitão, *Seguro automóvel* cit, 225, e Maria Clara Lopes, «*Seguro de responsabilidade civil automóvel: art. 7 do DL. 522/85: breves notas aos seus ns. 1 e 2*», B.I. a.1 n.1, Lisboa, (Jan.1987), 4.

54 Refere a lei «dano corporal», formulação preferível à empregue pelo artigo 14º da DSA n.º 2009/103/CE de 16 de Setembro de 2009 («danos pessoais»). O termo permitirá abranger todos os danos no corpo do lesado, sejam lesões ou as respetivas sequelas (RPt 17-Dez.-2014). Referindo o dano corporal como qualquer lesão suscetível de avaliação e indemnização, Cátia Gaspar/M. Chichorro, *A valoração do dano corporal*, Almedina, Coimbra, 2014, 12-14.

55 J. França Pitão, *Seguro automóvel* cit, 227; M. J. Rangel de Mesquita, *Direito administrativo dos seguros*, no *Tratado de Direito Administrativo Especial*, vol. II, coord. Paulo Otero/Diogo Costa Gonçalves, Almedina, Coimbra, 2009, 409-410; Vd. RCB, 21-Out.-2014; para o acionamento do FAT, artigo 82.º LAT (v. a decisão de acionamento somente uma vez executados os bens dos herdeiros do empregador, RPt 22-Fev.-2002). Fora das prestações do FAT estão os danos não patrimoniais (artigo 1.º/4 do Decreto-Lei n.º 142/99, de 30 de Abril).

56 Que ficará a cargo do empregador ou FAT: A. Garção Soares/M. Rangel de Mesquita, *Regime do sistema do seguro* cit., 235. Quanto às restantes, o FGA parece acudir à falta de celebração de seguro por mais um outro incumpridor, o empregador (artigo 79.º LAT). Quanto à prestação por invalidez, pelo contrário no regime italiano a cobertura do dano biológico baseia-se na natureza ressarcitória do dever de reparação do FGVS – artigo 283.º/1 CAP e A. La Torre, *Le assicurazioni* cit, sub art. 283, 980-981.

57 RPt 17-Dez.-2014 (sentença recorrida). O FGA não responderia por danos ressarcidos pelo segurador laboral ainda que o lesado pudesse aspirar a uma indemnização superior (pois calculada pelas regras gerais aplicáveis no domínio da responsabilidade civil). Legitimamente a favor, a nomenclatura do artigo 51.º/1: «o FGA só responde por danos (...) não abrangidos pela lei da reparação daqueles acidentes». Do mesmo argumento se socorre muitas vezes o segurador laboral em relação ao ressarcimento feito pelo segurador do responsável civil.

58 É o entendimento maioritário, permitindo que o lesado demande o FGA pela diferença para mais entre a indemnização calculada pela lei do trabalho e a indemnização calculada segundo as regras gerais. Fundamenta-se, pois: o disposto no artigo 10.º/4 da Diretiva 2009/103 de 16 de Setembro, ressalva «qualquer outra prática mais favorável às vítimas»; e inexistente razão para diferenciar as vítimas de qualquer outro tipo de acidente de viação. Na doutrina, Vitor Ribeiro, *Acidentes de trabalho – reflexões e notas práticas*, Rei dos Livros, Lisboa, 234; evidenciando os diferentes montantes de indemnização paga pelo segurador automóvel e laboral a título de incapacidade temporária, J. Antunes Varela, *Das obrigações* cit., 700.

59 Assim, os danos não patrimoniais decorrentes de danos corporais, quando aplicável (artigo 49.º/1): RPt 17-Dez.-2014. Vd. J. França Pitão, *Seguro automóvel* cit., 225. Aparentemente neste sentido, José Alves de Brito, *Sub-rogação no contrato de seguro. Introdução à transmissão de direitos ao segurador: algumas aplicações típicas*,

ver, pois a procura por um ressarcimento integral do lesado é evidente nos números seguintes (n.º 2 e 3) do artigo 51.º⁶⁰, quando a reparação dos danos por outra entidade fique aquém do mesmo.

III.

Há componentes sensíveis ao regime da LAT⁶¹: (i) o sinistrado/lesado está sempre impedido de somar duas indemnizações que, em conjunto, ultrapassem o montante do mesmo dano concreto⁶²; (ii) recebendo indemnização inferior à dos benefícios conferidos em consequência do acidente, a exclusão da responsabilidade do FGA tem sido maioritariamente encarada como limitada àquele montante⁶³; (iii) a indemnização calculada segundo as regras gerais de ressarcimento dos danos por acidente de viação – a que se subordinará o dever de reparar do FGA – também será superior à apurada segundo as regras de acidente laboral⁶⁴; (iv) casos há em que a responsabilidade civil tem sido afastada como fundamento do sistema reparador dos acidentes de trabalho⁶⁵.

Contudo, o funcionamento do regime da reparação de acidentes de natureza mista difere se intervir um veículo não identificado ou não seguro (artigos 47.º a 49.º e 51.º), pois: (i) quanto ao dano sobreposto, não há um concurso de responsabilidades, pois que o lesado não opta pela entidade reparadora⁶⁶; (ii) mesmo que a indemnização do ilícito supere a devida pelo segurador laboral, este permanece primeiramente responsável⁶⁷; (iii) sendo a indemnização do ilícito inferior à devida pelo segurador laboral, não há uma sobreposição de danos que permita ao último desonerar-se⁶⁸.

FDUL, Lisboa, 2017, 278, ao se referir aos danos que excedam o previsto nos artigos 23.º, 48.º e 71.º da LAT. Curiosamente, no regime italiano (artigo 283.º/3 CAP) a quantificação do dano será determinada pelo diploma que regula os acidentes de trabalho e doenças profissionais.

⁶⁰ Em RPt 17-Dez.-2014 refere-se a existência do FGA com o objetivo de, perante um acidente de viação, assegurar a indemnização até ao limite do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Na doutrina, Raul Guichard, «*Acerca da responsabilidade civil objectiva por danos causados por veículos de circulação terrestre*», RCEJ, n. 9, Julho 2006, 204. A propósito, TJUE de 23-Jan.-2014 (Segunda Secção), proc.C-371/12 refere que «a regulamentação nacional não pode excluir oficiosamente ou limitar de forma desproporcionada o direito da vítima a uma indemnização pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil que resulta da circulação dos veículos automóveis». Quanto à nomenclatura referida no n.º 1 do artigo 51.º, logo a seguir a «danos» a lei refere «prestações», ainda mais clarividente no seu n.º 3.

⁶¹ Cfr. artigo 26.º RSORCA para os acidentes de natureza mista «normais», que remete para o disposto no artigo 17.º da LAT.

⁶² Em relação aos acidentes de natureza mista no regime geral, RCb, 22-Fev.-2010, RCb 20-Mar.-2012, RPt 3-Jun.-2019. Na doutrina, M. Clara Lopes, «*Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*», INCM/CEJ, Lisboa, 1987, 56. Vd. ainda o n.º 5 do artigo 51.º quanto às prestações indemnizatórias.

⁶³ Tal como a do segurador laboral (artigo 17.º/3 LAT). Afasta-se, quanto ao FGA, a tese da exclusão da sua responsabilidade face aos danos previstos na legislação laboral.

⁶⁴ STJ 11-Mar.-2012. Considere-se a limitação percentual máxima das prestações por incapacidade, a limitação monetária máxima dos subsídios, a falta de cobertura (salvo convenção em contrário) pelo segurador laboral de danos não patrimoniais (artigo 23.º, 25.º e 47.º da LAT; ainda, Base IX da Lei n.º 2127/65, e artigo 10.º da LAT 97). Assim, STJ 30-Mar.-1978, RPt 11-Nov.-2002, RPt 23-Jan.-2003, RLx 30-Jun.-2005).

⁶⁵ RLx 27-Nov.-2014.

⁶⁶ Diversamente, na LAT, STJ 30-Nov.-1993, RCb 2-Fev.-2010, STJ 30-Mai.-2000, RCb 23-Abr.-2013; na doutrina, Heitor E. Consciência, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Almedina, Coimbra, 2003, 42. A propósito, vd. a ressalva do artigo 9.º/1 da Portaria n.º 679/2009 de 25 de Junho, que refere «[s]em prejuízo do disposto no artigo 51.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, quanto ao FGA de Garantia Automóvel», isto é, sem prejuízo de o lesado não poder reclamar do FGA o montante indemnizatório. Inexiste, assim, uma complementaridade de regimes caso o acidente tenha sido causado por responsável desconhecido ou conhecido incumpridor da obrigação de seguro. Em RPt 9-Out.-2018 refere-se uma limitação expressa (pelo artigo 51.º/1) da responsabilidade do FGA, excluindo dela as indemnizações devidas por força da legislação laboral.

⁶⁷ Diversamente, na LAT, artigo 17.º, n.º 2.

⁶⁸ *ibid.*, n.º 3.

IV.

Durante mais de duas décadas a disciplina dos acidentes simultaneamente de viação e de trabalho/serviço derivou de sucessivos diplomas de diferente categoria. O RSORCA 79 (artigo 21.º) permitia, na falta de seguro, o reembolso do segurador laboral diretamente do FGA⁶⁹. A revogação do preceito e a regulação da matéria, durante o referido período, pela legislação especial laboral⁷⁰, então omissa na referência à responsabilização do FGA reacendeu o debate⁷¹, o que não impediu inúmeros pedidos de reembolso⁷², por parte do segurador laboral, em relação ao que despendeu na reparação do sinistro⁷³.

O vestígio era comum na legislação laboral⁷⁴: o segurador poderia reivindicar o que pagou «*contra os responsáveis*» causadores do acidente. Para a demanda do FGA, o intérprete socorria-se de que: abranger-se-iam neste elenco todos os que devessem garantir a responsabilidade pelo sinistro, independentemente do título da mesma; o FGA assumiria um papel paralelo ao do segurador do responsável civil⁷⁵; e a alegada inovação do RSORCA 07, impedindo o intérprete de distinguir no seu antecessor⁷⁶. Repetidas interpretações literais do conceito de terceiro «causador» do acidente⁷⁷ somaram-se à (i) ausência de solidariedade expressa entre o FGA e o segurador laboral, com ilegitimidade substantiva do FGA para o regresso contra si formulado⁷⁸; (ii) restrição dos beneficiários do dever de reparação do FGA às vítimas⁷⁹; logo, (iv) inexistência de sub-rogação legal contra o FGA, indiferente a modificações subjetivas da titularidade do direito da vítima⁸⁰ (artigo 582.º/1/*in fine*, ex vi 594.º do CC); (iii) reconhecimento da fonte normativa do

69 STJ 7-Mai.-1992. Na doutrina, J. Cruz de Carvalho, *Acidentes de trabalho* cit., 156-160, e V. Ribeiro, *Acidentes de trabalho* cit., 236-237.

70 Lei 2127, de 3 de Agosto de 1965 (n.º 1 e 4 da Base XXXVII), e LAT 97 (artigo 31.º/1 e 4).

71 FÁ-lo notar STJ 24-Jan.-2002 e STJ 30-Mar.-2017. Repare-se na insistente procura de subsídios retirados do regime do seguro obrigatório automóvel, como a análise do artigo 19.º RSORCA de 85 para aferir o direito de reembolso do segurador laboral (STJ 30-Mar.-2017).

72 Ao abrigo da Lei 2127, de 3 de Agosto de 1965, RPt 26-Jun.-2001, RCb 9-Out.-2007, RPt 7-Set.-2009, RCb 13-Nov.-2012, STJ 14-Mar.-2013, STJ 30-Mai.-2013. Ao abrigo da LAT (97), STJ 5-Mai.-2011, RCb 11-Set.-2012, RLx 25-Out.-2012, RCb 23-Abr.-2013, RPt 10-Out.-2013, RPt 17-Jun.-2014, RLx 2-Jul.-2015, RPt 28-Out.-2015, STJ 30-Mar.-2017 e RPt 9-Out.-2018. Mas também após o RSORCA 07: RCb 13-Nov.-2012, RPt 17-Dez.-2014.

73 O pedido de reembolso foi pela obrigação de reparação do segurador laboral, englobando, usualmente: salários pelo período de incapacidade temporária absoluta (RPt 7-Set.-2009, RPt 10-Out.-2013), despesas de assistência médica (RCb 23-Abr.-2013, RPt 9-Out.-2018), custos judiciais (RCb 13-Nov.-2012), pensões vincendas (RCb 11-Set.-2012, STJ 14-Mar.-2013, RPt 17-Jun.-2014, STJ 30-Mar.-2017), capital de remição (STJ 30-Mai.-2013 e STJ 5-Mai.-2011, RLx 25-Out.-2012), pensão de viuvez e orfandade (RGm 25-Mai.-2016). Inclusive, foi já solicitado o montante das reservas matemáticas que foi obrigada a constituir para garantia do pagamento das pensões fixadas, não aceite pelo tribunal (RCb 9-Out.-2007).

74 Com diferenças de semântica: a Lei 2127/65 referia «*companheiros da vítima*», e LAT 97 «*outros trabalhadores*», v. Carlos Alegre, *Acidentes de trabalho e doenças profissionais*, Almedina, Coimbra, 2001, 151-152.

75 STJ 14-Mar.-2013 (argumentação do segurador laboral).

76 STJ 30-Mar.-2017 (*id.*).

77 STJ 5-Mai.-2011, RCb 11-Set.-2012, RCb 13-Nov.-2012, STJ 14-Mar.-2013, RCb 23-Abr.-2013, STJ 30-Mai.-2013, RPt 10-Out.-2013, RPt 17-Jun.-2014, RPt 16-Dez.-2015, STJ 30-Mar.-2017.

78 RPt 17-Jun.-2014, RPt 9-Out.-2018. O direito de demanda do FGA seria assim infungível, exclusivo da vítima.

79 Sobretudo, com o n.º 4 do artigo 21.º RSORCA 85. Vd. STJ 30-Mai.-2013, RPt 17-Jun.-2014, RPt 28-Out.-2015 e RPt 9-Out.-2018. Ou, se preferível, o direito do segurador fora do recorte dos danos elencados no RSORCA passíveis de reparação pelo FGA (RPt 28-Out.-2015).

80 Legal por via de previsão do «direito de regresso» contra os responsáveis pelo acidente, STJ 14-Mar.-2013, STJ 30-Mar.-2017, RPt 9-Out.-2018. Há inseparabilidade do FGA para com o credor primitivo/cedente/sub-rogante, pelo que a garantia extinguir-se-á por não ficar a garantir qualquer crédito (L. Menezes Leitão, *Direito das Obrigações*, II, 5.ª ed., Almedina, Coimbra, 2007, 25). A inviabilidade prática do reembolso (artigo 51.º/4) incluir-se-á na álea da atividade seguradora, e a reparação um encargo normal justificado pelos prémios auferidos (RPt 9-Out.-2018).

dever de reparação do FGA fora do instituto da responsabilidade civil⁸¹; logo, inexistência de sub-rogação legal passiva do FGA na posição do responsável civil⁸².

O RSORCA 07 retomou, de forma vantajosa, a regulação dos acidentes de natureza mista – causados por responsável desconhecido ou conhecido incumpridor da obrigação de seguro –, pelo regime do seguro automóvel (artigos 47.º/1, 51.º/1 e 4), espelhando e sedimentando a posição que vinha a ser maioritariamente sufragada na jurisprudência sobre os limites especiais à intervenção do FGA nesta matéria.

3.2. Seguro de danos próprios

I.

A obrigação de reparar do FGA é excluída na medida (e respetivo montante) em que o lesado beneficie de cobertura de seguro automóvel de danos próprios⁸³, respondendo apenas pelo «*pagamento do valor excedente*» (artigo 51.º/2). A intervenção do FGA depende da invalidade ou ineficácia do seguro obrigatório automóvel do lesante, e de persistirem danos por ressarcir. Não ficará, assim, obrigado o FGA pelo simples facto de o lesante ter deixado de celebrar seguro meramente facultativo⁸⁴.

II.

Não obstante a referência do artigo 51.º/2 a seguro de ramo *automóvel*, não se vislumbra a razão de ser da restrição⁸⁵. O objetivo de ressarcir o lesado satisfaz-se independentemente do tipo de cobertura facultativa⁸⁶, e nem por isso se estará a permitir o cúmulo ilegítimo de indemnizações. Havendo outra via à disposição do lesado para obter o ressarcimento efetivo do dano, a restrição do preceito deixa surpresa quando se concebe uma fonte contratual de ressarcimento a par de um dever do FGA de mero garante⁸⁷. A alternativa será considerar a sua não taxatividade para as

81 São a maioria: RLx 2-Dez.-2008, STJ 4-Nov.-2010, STJ 5-Mai.-2011, STJ 14-Mar.-2013, STJ 30-Mai.-2013, RPt 10-Out.-2013, STJ 14-Jan.-2014, RPt 17-Jun.-2014, RPt 28-Out.-2015, STJ 30-Mar.-2017.

82 STJ 30-Mar.-2017.

83 No regime alemão, engloba na previsão do § 12.º/1 S. 2 Alt. 2 PflVG – que exclui a responsabilidade do FGA perante o segurador de danos – inclusive os seguradores não vinculados ao ramo automóvel, seja segurador de responsabilidade civil do terceiro ou segurador de danos próprios de terceiro: R. Koch, anotação ao § 12 do PflVG cit., 168. No regime espanhol, o anterior *Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación* fora criado para suprir as carências do seguro obrigatório do proprietário, independentemente dos seguros facultativos celebrados (Luis Segovia López, *Responsabilidad civil por accidente de circulación*, Edersa, Madrid, 1998, 669-670).

84 RPt 24-Out.-1990. Sensibilizado para o problema de um «pagamento provisório» por parte do FGA, José C. Brandão Proença, *A conduta do lesado como pressuposto e critério de impugnação do dano extracontratual*, Almedina, Coimbra, 1997, 318 a 321 e ss.

85 Referindo-se à sub-rogação de segurador contra o FGA em virtude de pagamento efetuado ao abrigo de seguro facultativo multiriscos, para a invocação do espírito subjacente ao artigo 51.º/2 RSORCA 07, v. RLx (21-Mar.-2017), 7ª Secção cível, processo n.º 433/09.7TBCSC.L1.

86 Nem o lesado corre o risco de receber indemnização inferior à que receberia na ausência das outras entidades (preocupações evidenciadas em RPt 17-Dez.-2014), pois o preceito onera o FGA pelo excedente. Repare-se que em RPt 12-Out.-2010 e STJ de 21-Out.-1992 determinou-se que, na falta de seguro de garagem, caberia subsidiariamente ao segurador de «carta» a cobertura do sinistro.

87 Garante de uma responsabilidade direta/causal de outrem (RPt 17-Jun.-2014), ou garante da efetiva indemnização devida ao lesado (RPt 10-Out.-2013, RPt 9-Out.-2018), ou, se preferível, do direito do lesado (STJ 14-Mar.-2013), «excecional» ou «subsidiária» (STJ 30-Mai.-2013), bem presente na DSA II (artigo 1.º, n.º 4) e diversas vezes referida na jurisprudência

coberturas facultativas que permitem exonerar o FGA⁸⁸, ou para os seguros que possam garantir o ressarcimento de danos provocados por veículo automóvel.

O segurador terá «direito de regresso» contra os responsáveis civis⁸⁹ e sobre o obrigado a segurar, mas não estes reciprocamente entre si (artigo 51.º/ 4 e 6), não se incluindo o FGA no elenco do responsável civil previsto no n.º 4⁹⁰.

3.3. Prestações da segurança social

I.

A obrigação de reparar do FGA também está excluída na medida (e respetivo montante) em que o lesado beneficie de prestações de proteção social⁹¹ (artigo 51.º/ 3). Quanto ao seu âmbito, questiona-se: (i) se exclui somente a garantia de reparação de danos junto das vítimas, mas já não perante o ISS. Tal seria reforçado pelo diploma relativo ao sistema de segurança social⁹², que prevê a sub-rogação do ISS nos direitos do lesado; ou (ii) se exclui a obrigação de reparar do FGA apenas na medida do pagamento das prestações satisfeitas pelo ISS ao lesado⁹³.

(RLx 2-Dez.-2008, STJ 4-Nov.-2010, STJ 5-Mai.-2011, STJ 30-Mai.-2013, STJ 14-Jan.-2014, RPt 28-Out.-2015). Recorde-se que DSA V (artigo 2.º), em alteração feita ao referido artigo da DSA II refere «O primeiro parágrafo não prejudica o direito que assiste aos Estados-Membros (...) de regulamentarem os direitos de regresso entre este organismo e o responsável ou responsáveis pelo sinistro e outras seguradoras (...)», não restringindo. Por fim, há quem veja no n.º 5 do artigo 51.º – que se refere a seguros, na sua maioria, facultativos (seguro de acidentes pessoais e seguro de vida) – uma exclusão da responsabilidade do FGA: A.Garção Soares/M. Rangel de Mesquita, *Regime do sistema do seguro* cit., 235.

⁸⁸ A propósito, a ASF aplica analogicamente o preceito aos seguros de danos próprios que não sejam seguro automóvel (cfr. Entendimento da ASF de 31-12-2016).

⁸⁹ RCb 22-Out.-2013. As críticas à nomenclatura resultam da posição adotada em torno da solidariedade entre o segurador e seu segurado. A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil*, cit., 568-569, refere o segurador como devedor do devedor da indemnização; José C. Brandão Proença, «Natureza e prazo de prescrição do «direito de regresso» no diploma do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel: acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18.10.2012, Proc. 56/10», CDP 41 (2013), 37-38; e Margarida L. Rego, «O direito de regresso do segurador contra o condutor em caso de abandono do sinistrado : Acórdão de uniformização de jurisprudência n.º 11/2015 (Pleno) de 2.7.2015», CDP 53 (2016), 20.

⁹⁰ Diferenciando o «dever legal de ressarcimento» emergente do propósito de assumir riscos mais gravosos pela coletividade, de um dever baseado na responsabilidade civil, STJ 5-Mai.-2011, STJ 14-Mar.-2013 e RCb 23-Abr.-2013. Seguiu-se a herança deixada pela controvérsia em torno interpretação do pretérito artigo 31.º/4 LAT (97) – e, antes dele, o n.º 4 da Base XXXVII da Lei 2127/65, que mencionava direito de regresso contra os «responsáveis referidos no n.º 1». Vd. A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil*, cit., 597.

⁹¹ Expresso no regime alemão, § 12.º/1 S. 2 Alt. 2 PflVG; no regime francês, G. Baron, *Le Fonds de garantie*, cit., 285, e Sylvie Chanh/Jean Péchinot, *Le manuel de l'assurance* cit., 144.

⁹² Lei n.º 4/2007 de 16 de Janeiro, que aprova as bases gerais do sistema de segurança social, que refere no artigo 70.º: «[n]o caso de concorrência pelo mesmo facto do direito a prestações pecuniárias dos regimes de segurança social com o de indemnização a suportar por terceiros, as instituições de segurança social ficam sub-rogadas nos direitos do lesado até ao limite do valor das prestações que lhes cabe conceder». Já se o avistava no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 59/89 de 22 de Fevereiro, que disciplina a intervenção da Segurança Social no reembolso de prestações em processos judiciais e que, por sua vez, refere que o ISS «assegura, provisoriamente, a protecção do beneficiário, cabendo-lhe, em conformidade, exigir o valor dos subsídios ou pensões pagos». Vd. a Lei n.º 28/84, de 14 de Agosto (artigo 16.º), e Lei n.º 32/2002, de 30 de Dezembro (artigo 71.º).

⁹³ A responsabilidade do FGA para com o lesado só se inicia onde a responsabilidade do ISS termina. O que não impedirá o FGA de, no exercício da função de garante, responder por prestações que o ISS não haja satisfeito (RPt 16-Dez.-2015). No regime francês, Sylvie Chanh/Jean Péchinot, *Le manuel de l'assurance* cit., 144.

A regulação da matéria antes (e fora) do RSORCA 07 não impediu inúmeros pedidos de reembolso contra o FGA, alguns deles bem-sucedidos⁹⁴. Inclusive, foi evidenciada a diferente fundamentação da atribuição das prestações do ISS, para impedir o abatimento, à obrigação de reparar do FGA, das prestações já pagas por aquele⁹⁵.

II.

Contra os pedidos de reembolso, foi invocado: a prescrição do direito ao reembolso⁹⁶; a prestação social que se fundamente na *morte* (natural ou acidental) e não na violação do direito de outrem (artigo 562.º do CC) será própria da obrigação legal de reparação do ISS⁹⁷; tanto o FGA como o ISS são entidades públicas com os mesmos fins de solidariedade social⁹⁸; também o lesado está impedido de peticionar do FGA montante englobado no valor já pago pelo ISS⁹⁹; a exclusão do FGA do elenco referido no artigo 51.º/4; a norma do diploma relativo às bases gerais do sistema de segurança social (de âmbito de aplicação mais amplo) é derogada por lei especial e posterior.

III.

A última tese foi, e bem, maioritariamente acolhida¹⁰⁰ (artigo 51.º/3). Também aqui o preceito espelhou a responsabilidade subsidiária do FGA que vinha a ser maioritariamente sufragada na jurisprudência, aclarando de forma vantajosa o limite especial à sua intervenção nesta matéria. Com as normais consequências: impede-se a sobreposição de valores sobre o mesmo dano¹⁰¹, estando o lesado impedido de optar pelo ressarcimento do ISS ou do FGA quanto à mesma parte do dano, como o ISS não se exonera da obrigação de pagamento das pensões que lhe cabem¹⁰².

⁹⁴ STJ 13-Fev.-2003, RPt 7-Mai.-2003, RPt 19-Dez.-2007 (cfr. sentença recorrida), RCB 22-Jan.-2014, STJ 29-Jan.-2014, condenando-se o FGA ao reembolso.

⁹⁵ RPt 11-Fev.-2015, restando-lhe sub-rogar-se contra os responsáveis civis.

⁹⁶ RPt 29-Jun.-2015.

⁹⁷ Assim, as despesas de funeral, pensões de subsídio de morte e de pensão por sobrevivência seriam pagas ao beneficiário no cumprimento de uma obrigação própria do ISS: STJ 13-Fev.-2003, RPt 19-Dez.-2007, REV. 3-Jul.-2008, STJ 5-Mai.-2010, RCB 22-Jan.-2014 (ao abrigo do direito de sub-rogação previsto na referida Lei n.º 32/2002, de 20/12). Na doutrina, A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil*, cit., 626-627.

⁹⁸ RPt 16-Dez.-2015, dispensando-se a necessidade de um «acerto de contas».

⁹⁹ *ibid.*

¹⁰⁰ Na jurisprudência, RGm 26-Fev.-2015 (cfr. sentença recorrida, que absolveu o FGA do pedido de reembolso do ISS), RPt 16-Dez.-2015, RPt 6-Dez.-2016 (salientando a responsabilidade subsidiária do FGA face ao sistema de segurança social). Na doutrina, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 93; J. França Pitão, *Seguro automóvel* cit., 225. No regime francês, incluindo na subsidiariedade do FGA o pagamento do excedente até ao ressarcimento integral, G. Baron, *Le Fonds de garantie*, cit., 280-282.

¹⁰¹ Ainda antes do RSORCA 07, para determinadas prestações (e.g., pensões de sobrevivência) era defendida a dedução dos valores pagos pelo ISS ao montante da indemnização fixada a cargo do FGA (RPt 19-Dez.-2007). As preocupações de cúmulo foram constantes (RPt 7-Mai.-2003, STJ 25-Set.-2003, RCB 11-Set.-2012, RPt 10-Out.-2013), não tendo aplicação às prestações próprias do ISS não peticionadas em sede de responsabilidade civil (e.g., subsídio por morte, a par de despesas de funeral – STJ 25-Mar.-2003, não sendo o FGA parte na ação, e RPt 6-Dez.-2016). O critério consistirá na finalidade da prestação do ISS e a vocação da obrigação de indemnização para a superação do dano a cargo do FGA (assim, a pensão de sobrevivência a par do dano de lucro cessante – STJ 25-Mar.-2003).

¹⁰² Entre elas, pensões de invalidez (RPt 7-Mai.-2003), de sobrevivência (RPt 6-Dez.-2016).

Até ao valor do montante pago o ISS poderá ser reembolsado pelo responsável civil conhecido¹⁰³, onde não se inclui o FGA¹⁰⁴ (artigo 51.º/4 e artigo 47.º/1).

3.4. Seguro de garagem

I.

O artigo 23.º refere vários seguros que concorrem sobre o mesmo veículo, com diferentes sujeitos com obrigação de fazer segurar e incluindo contratos com vocação especial (artigo 6.º/3, 4 e 5), questionando-se se, e de que forma, a intervenção do FGA é ditada pelo incumprimento desta obrigação por qualquer um deles.

II.

Os conflitos comumente invocados pelo FGA¹⁰⁵ respeitam à entrega de veículo a garagem e, portanto, ao seguro deste último, que ainda na vigência do RSORCA 85 limitava o seu âmbito de cobertura à condição de o seu segurado (ou comissário) utilizar o veículo ao abrigo das suas funções (artigo 2.º/3)¹⁰⁶. Ao mesmo tempo, questionava-se se na falta de seguro de garagem o dever de reparar caberia ao segurador do proprietário do veículo por via de responsabilidade sucessiva (artigo 15.º)¹⁰⁷, ou ao FGA. Os holofotes sobre este último acentuaram-se nos casos em que o veículo era utilizado fora do âmbito da atividade de garagem, pois não haveria nem cobertura daquele nem, à partida, atuação sucessiva do seguro do proprietário¹⁰⁸.

¹⁰³ RPt 7-Jun.-2001, RPt 7-Fev.-2007, RPt 19-Dez.-2007, RPt 2-Out.-2008, RGM 26-Fev.-2015 (com absolvição do FGA do pedido de reembolso e condenação do condutor), RPt 16-Dez.-2015; RCb 6-Jun.-2017: em primeira instância foi o FGA foi absolvido do pedido realizado pelo ISS, e sendo condenado ao reembolso o responsável causador do acidente. Na impossibilidade de obter o reembolso, as medidas prestacionais do ISS assumem carácter definitivo (RPt 7-Mai.-2003). Este encargo definitivo não é novidade, designadamente no caso de a morte do beneficiário resultar de causa natural ou for exclusivamente imputável à vítima (STJ 25-Mar.-2003).

¹⁰⁴ Diferenciando o FGA do «responsável civil», RPt 6-Nov.-2008 e RPt 16-Dez.-2015.

¹⁰⁵ Seja como autor (RLx 4-Nov.-2008, RCb 27-Mai.-2014), seja como réu (RPt 5-Mar.-2009).

¹⁰⁶ STJ 28-Jun.-2007, STJ 11-Mar.-2010 e RLx 21-Abr.-2016. Estão em causa os danos que o mecânico (ou auxiliar) causa a terceiro na condução do veículo, na atividade de experimentação e na devolução após a reparação. Ficam de fora os veículos integrados na frota particular do garagemista – F. Albuquerque Matos, «O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel», BFD, Coimbra, v.77, 2001, 389.

¹⁰⁷ Na doutrina, realçando uma *especialidade* e *subsidiariedade* na referida norma, M. Chichorro, *O contrato de seguro cit.*, 146-148; evidenciando que «o crime compensa», A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil cit.*, 578-579; na jurisprudência, RPt 20-Abr.-1993, RPt, 29-Abr.-1997. Os fundamentos concentram-se em quatro: (i) perante o lesado, a extensão da cobertura do seguro do proprietário a todos os detentores do veículo, incluindo autores de furto/roubo – artigo 15.º, n.º 2 RSORCA 85 – (RCb 3-Dez.-1991, RCb 20-Jan.-2004, RCb 11-Jul.-2007); (ii) uma pluralidade de coberturas de todos os seguros do pretérito artigo 15.º do RSORCA 85 para o mesmo sinistro (RLx 4-Nov.-2008); (iii) o garagemista mantém também um interesse na reparação do veículo – artigo 503.º, n.º 1 CC – (RPt 10-Dez.-2019, STJ 28-Jun.-2007); e (iv) uma pretensa atuação do garagemista como comissário do proprietário, quando atue ao abrigo das suas funções (STJ 26-Jun.-1979).

¹⁰⁸ Desonerando o seguro do proprietário ao abrigo do RSORCA 85: RPt 6-Fev.-1991; STJ 21-Out.-1992, STJ 21-Abr.-2009, RPt 3-Nov.-2009, RLx 14-Jun.-2012, RCb 27-Mai.-2014, RLx 19-Mar.-2015, RGM 7-Jan.-2016, STJ 15-Dez.-2018, RGM 30-Mai.-2019. Para além da falta de direção efetiva do pelo proprietário, este entendimento recusa ver uma supletividade na obrigação de segurar o veículo em caso de concorrência de seguros; por outro lado, dá prevalência aos princípios gerais da responsabilidade civil sobre o mecanismo garantístico do FGA.

III.

O RSORCA 07 (artigos 6.º/3 e 7.º) abarcou no âmbito de cobertura do seguro de garagem as situações que vinham sendo enquadradas em considerável litigância, desconsiderando a falta de direção efetiva do veículo pelo tomador¹⁰⁹ e, dessa forma, restringindo acentuadamente a atuação do FGA.

De todo o modo, o diploma parece ainda deixar por resolver os casos em que não tenha sido celebrado seguro de garagem e o acidente decorra da utilização do veículo fora do âmbito da sua profissão. Antes de onerar o seguro do proprietário haverá que atender a alguns fatores: (i) por ser considerado «*mais justo*» a alteração do RSORCA pretendeu desonerar o proprietário do agravamento do prémio¹¹⁰; (ii) o n.º 2 do artigo 7.º alargou precisamente à cobertura do seguro de garagem o acidente imputável ao risco do veículo, alheio à sua utilização profissional; (iii) civilisticamente o proprietário não tem a direção efetiva, colocando em causa uma imputação objetiva¹¹¹; (iv) a circulação da viatura não se efetua no interesse do proprietário¹¹². Mas, por outro lado: (i) há um regresso previsto pelo segurador contra o garagemista incumpridor (artigo 27.º/1, f) e artigo 6.º/3), e não se vê como o mesmo não seja aplicável quando o garagemista incumpra, *para além desse*, dever de outra natureza¹¹³; (ii) a vinculação do segurador automóvel para além da responsabilidade do tomador, abrangendo a dos autores de furto, roubo, furto de uso do veículo e causador doloso¹¹⁴ (artigo 15.º/2), abarcará, por maioria de razão, a responsabilidade dos utilizadores abusivos¹¹⁵; e (iii) a lógica do RSORCA é de subsidiariedade face a outro responsável (artigo 7.º, 50.º e 51.º); estes apontam para que, em relação ao FGA, o exposto não prejudique a responsabilidade sucessiva do segurador do proprietário¹¹⁶. Seria, assim, desejável que o RSORCA esclarecesse a questão, colocando um fim ao debate.

109 A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 59-62. Ficam incluídos os acidentes decorrentes da utilização do veículo fora do âmbito da sua atividade profissional (JPaz 24-Abr.-2010), quando a guarda do veículo caiba ao garagemista, bem como os casos de responsabilidade objetiva.

110 Cfr. preâmbulo; A. Garção Soares/M. Rangel de Mesquita, *Regime do sistema do seguro* cit., 11.

111 N. Sobreira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel direito de regresso da seguradora e sub-rogação do FGA*, Universidade de Coimbra, 2014, 96. No regime espanhol, vd. artigo 11.º/3 RRCSVM.

112 STJ, 21-Out.-1992.

113 O segurador do proprietário poderia recuperar o que pagou contra o utilizador abusivo, na falta de previsão expressa no artigo 27.º, por via do enriquecimento sem causa (artigos 473.º ss do CC) – A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil* cit., 595.

114 D. Martins de Almeida, *Manual de acidentes de viação* cit., 469-470; M. Rangel de Mesquita/ J. Sinde Monteiro, *Insurance Law* cit., 103. Na jurisprudência, RPt 6-11.-1995, STJ 15-10.-1996, RPt 18-Jan.-2001. No regime francês o seguro automóvel também cobre a responsabilidade de todo o sujeito incumbido da guarda ou condução ainda que não autorizada do veículo, exceto dos «*professionnels de la réparation*», art. L. 211-1, 2 do CA; no regime espanhol, neste caso a compensação por danos cabe ao CCS (artigo 11º, c) RRCSVM).

115 Realçando que a utilização do veículo com abuso das suas funções ou da confiança do proprietário se afasta da «detenção legítima», A. Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil* cit., 593-595. Na lei, vd. o artigo 19.º, b) do RSORCA 79.

116 A. Marcelino, *op cit.*, 578-579 refere que mesmo com ou sem seguro, o seguro do proprietário teria sempre que responder. H. Consciência, *Seguro obrigatório* cit., 39, refere que o FGA poderá responder «se não houver seguro nenhum». Também neste sentido, referindo que o artigo 15.º condiciona a intervenção do FGA à inexistência de todos os seguros, A. Garção Soares/M. Rangel de Mesquita, *Regime do sistema do seguro* cit., 129.

Reembolsos



Francisco Rodrigues Rocha

1. INTRODUÇÃO

I.

Reembolsos foi o nome dado à subsecção II da secção I do capítulo IV do título II do RSORCA 07 e aquele por que mostrou o legislador preferência: Outras expressões, a um tempo mais técnicas e a outro mais estreitas, foram igualmente usadas: sub-rogação (artigos 54.º epígrafe e n.os 1 e 2, 55.º/4, 57.º epígrafe e corpo do artigo, além do artigo 58.º/1 c), 63.º/1 e 73.º epígrafe e n.º 2) e direito de regresso (artigos 7.º/1 e 2, 17.º/2, 27.º epígrafe e corpo do n.º 1, 51.º/4 e 54.º/5)¹. Reembolsos ou regressos em sentido amplo não há só na mencionada subsecção: existem também no artigo 7.º, no 17.º, no 27.º, no 51.º, no 57.º, no 63.º e no 73.º Reembolsos não há também apenas do FGA: os seguradores, com efeito, também podem exigi-los ao abrigo do artigo 136.º do RJCS e, antes, do 441.º do CCom, não sendo raros os casos em que tal sucede³ por exemplo no quadro do artigo 51.º; os mesmos seguradores beneficiam também de regresso nos termos do artigo 27.º do RSORCA 07 e no do mais geral artigo 144.º do RJCS; por fim, reembolsos existem ao e pelo GPCV de acordo com o artigo 55.º Interessam-nos na presente secção os reembolsos do FGA e ainda, na medida em que se integrem no quadro de intervenção do FGA, os do GPCV, excluindo os próprios dos seguradores⁴.

1 Ocorrendo 19 vezes. Cf., além da designação da referida subsecção, o preâmbulo «regime do direito de reembolso do FGA» e os artigos 54.º/1, 55.º epígrafe e n.º 4, 56.º/1, 57.º epígrafe e corpo, 58.º/1 c) e d), 59.º a) e b), 72.º epígrafe e corpo, 73.º/2, 74.º/4 e 75.º epígrafe. Outras designações teriam sido possível: recobros, recuperações, embolsos (cf. e. g. os artigos 576.º ou 578.º do CCom e 324.º/2 b) do CSC). O escopo e o âmbito do presente estudo não consentem aprofundar nesta ocasião o ponto em apreço, que é objeto de acesa controvérsia. Sobre a distinção e, de certo modo também, a aproximação entre sub-rogação e direito de regresso, vd. M. Januário da Costa Gomes, *Assunção fidejussória* cit., 884 ss., e J. Vieira Gomes, *Do pagamento com sub-rogação*, nos *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Inocêncio Galvão Telles*, vol. I – *Direito privado e vária*, org. A. Menezes Cordeiro/L. Menezes Leitão/M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2002, 120 ss., ou J. Alves de Brito, *Transmissão de créditos e de dívidas. Sub-rogação*, em *Código Civil. Livro do Cinquentenário*, vol. II – *Em memória do Prof. Doutor Eduardo dos Santos Júnior*, coord. António Menezes Cordeiro, Almedina, 2019, 132-133.

2 Das DSA a terminologia nesta matéria é ainda menos unívoca (artigo 1.º/4 pr. da DSA II «sistemas de recursos»; artigo 6.º), mas as soluções dos diferentes direitos também o não são. Por ex., o direito alemão não consagra em termos genéricos a sub-rogação legal, que quadra na cessão legal de crédito (nas DSA versões alemãs optam por «Rückgriff» como no artigo 1.º/4 pr. da DSA II ou no 6.º/1, § últ., da DSA IV; já no artigo 6.º/2, § 1.º «Die Ansprüche (...) gehen (...) über», onde nas versões francesa, italiana, espanhola, inglesa, holandesa e portuguesa se alude a sub-rogação). Outro ex.: mesmo em face dum direito neste tocante similar ao português, o francês, a terminologia varia, usando-se o termo genérico «recours» – assim como no direito inglês «recourse» –, cuja tradução literal por «recurso» geraria fundadas dúvidas.

3 Demandando inclusive na prática o FGA. Todavia, em rigor, como soem os autores franceses assinalar, contra o FGA, em princípio, não há «recurso», aqui no sentido de sub-rogação ou regresso.

4 Tratados em parte e na parte respeitante ao artigo 51.º

II.

Os reembolsos, previstos sucessivamente desde o RSORCA 1979, são um dos pontos nevrálgicos do regime e da própria atuação do FGA⁵.

Permitida a sua regulamentação no direito nacional pela DSA II⁶, os regimes dos outros Estados-Membros apresentam características não necessariamente coincidentes⁷.

Quanto maior a percentagem de reembolso, mais justa é a distribuição dos danos, a recair sobre a esfera dos responsáveis⁸, e, em tese, menos onerado ficaria o universo de tomadores de seguro automóvel ao depender o FGA menos de contribuições resultantes da aplicação de percentagens sobre o montante total dos prémios (cf. o artigo 58.º/1 a) e b))⁹.

Por isso, deu-lhe o legislador especial atenção em 2007¹⁰, estabelecendo um regime consideravelmente mais denso do que qualquer um dos anteriores SORCA. Com efeito, o RSORCA 75 tratava da sub-rogação num só artigo, o 19.º, com 3 n.os. O RSORCA 79 não regulava o problema, remetido para o Decreto Regulamentar n.º 58/79, de 25-set., cujo artigo 5.º replicou, com alterações de pormenor, o artigo 19.º do RSORCA 75. O RSORCA 85 regulou a sub-rogação do FGA no artigo 25.º, mantendo a solução do artigo 5.º do Decreto Regulamentar de 1979, tendo-lhe depois o Decreto-Lei n.º 122-A/86, de 30-mai., aditado o artigo 26.º, sobre reembolso ao GPCV e entre fundos de garantia, depois alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/97, de 3-abr., e mais tarde o Decreto-Lei n.º 72-A/2003, de 14-abr., o artigo 26.º-A, epígrafado «Sub-rogação e reembolsos do Fundo no âmbito do título II» e, a respeito da competência do FGA como organismo de indemnização, os artigos 51.º e 52.º intitulados «Reembolso» e «Sub-rogação» respetivamente.

O RSORCA 07, considerando a experiência legislativa de cerca de 32 anos e a jurisprudência proferida desde a década de 1980¹¹, trouxe modificações ao regime pretérito dos artigos 25.º, 26.º e 26.º-A, agora 54.º, 55.º e 56.º, acrescentando o artigo 56.º impondo o dever de colaboração com o FGA por parte de todas as entidades públicas ou privadas.

5 Em face dos fenómenos de socialização dos danos, como aquele que ocorre por via do FGA, chega-se mesmo a falar de conversão do direito da responsabilidade num direito dos pressupostos do reembolso ou regresso. Sobre o tema e. g. J. Sinde Monteiro, *Estudos sobre a responsabilidade civil* cit., 97, ou J. C. Brandão Proença, *A conduta do lesado* cit., 292-293.

6 Artigo 1.º/4 pr., 2.ª parte: «Esta disposição não prejudica o direito que assiste aos Estados-Membros de (...) regulamentarem os sistemas de recursos entre este organismo e o ou os responsáveis pelo sinistro (...)». A versão em 2009 consolidada das DSA, o artigo 10.º/2, § 2.º, apresenta duas ligeiras diferenças de tradução: «os direitos de regresso» em vez de «os sistemas de recursos» e «o responsável ou responsáveis» em lugar de «o ou os responsáveis».

7 Cf., no direito italiano, o artigo 292.º do CAP (antes, o artigo 29.º da Lei n.º 990/1969; o direito italiano segue um esquema singular: como o pagamento é a cargo das «empresas designadas», são estas que contra os responsáveis; distingue ainda *diritto di regresso* (n.º 1) e *surroga*: o primeiro contra os responsáveis, o segundo contra o segurador em liquidação forçada administrativa: vd. já A. Durante, *L'assicurazione obbligatoria della responsabilità da veicoli a motore* cit., 269 ss.), no francês, os artigos L. 421-3 e 421-16 do CA, no espanhol, o artigo 32.º do RRCSCVM, no belga, artigo 19bis-15, § 3.º, da LAORVA 1989, e, no alemão, o § 12 (5) e (6).

8 Conhecidos, ainda que falecidos (caso em que o reembolso será feito contra a herança de acordo com as regras de direito sucessório; vd. por ex. RPt 3-jul.-2003, RLx 9-mar.-2006 ou STJ 12-set.-2006). Sobre os desconhecidos, não é possível o reembolso (cf. o artigo 62.º/1 do RegFGA; vd. também J. Santos Batista, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 26, ou E. di Jeso, *Diritto dell'assicurazione RC auto* cit., 369, com a mesma conclusão, ressalvando, contudo, o caso em que, sendo inicialmente desconhecido o veículo, depois da liquidação do dano seja possível identificá-lo).

9 Ou, melhor, mais condições se reuniriam para, no futuro, desonerar o universo de tomadores.

10 Cp., para o efeito, os quadros que são nos pontos seguintes reproduzidos.

11 Cf. quanto a este respeito exarado no respetivo preâmbulo: «Também o regime do direito de reembolso do FGA sofreu alterações de relevo, aconselhadas pela prática».

A jurisprudência frequentemente depara-se e discorre sobre o tema, contando-se 392 decisões¹² que mencionam o FGA e a sub-rogação¹³. Todavia, os reembolsos do FGA não são em todas elas problemáticos, desenvolvidos ou tratados a título principal¹⁴, nem está sempre em causa a sub-rogação do FGA propriamente dita¹⁵, de modo que, para a presente análise, foram consideradas as decisões que, após seleção, mais relevantes se nos afiguraram. Em matéria de reembolsos e sub-rogação, o FGA assume, salvo raras exceções (cf. o artigo 55.º), a posição de autor ou exequente nas ações judiciais¹⁶.

III.

O regime dos reembolsos não apenas é mais denso, como favorável ao FGA. Existem, para tanto, razões bastantes e ponderosas. Os reembolsos permitem que o «circuito» compensatório acabe nos veros e primários responsáveis, passando à comunidade a imagem de que não ficam «impunes». Permitiriam também, em última instância, ao capitalizar o FGA, desonerar a mole de tomadores de seguro automóvel. As taxas de sucesso de recobro por parte do FGA – e em geral por parte do sector segurador – são consabidamente baixas, de modo que é importante fornecer as condições, neste caso normativas¹⁷, necessárias a aumentá-las.

Da benignidade do regime de reembolsos do FGA aduzir-se-ão em seguida alguns exemplos.

2. SUB-ROGAÇÃO DO FGA

O artigo 54.º cura da sub-rogação do FGA enquanto, passe a redundância, fundo de garantia. O preceito em apreço é o núcleo do regime «interno» da sub-rogação do FGA.

O regime de 1985, em grande parte correspondente aos de 1975 e 1979, foi objecto de alterações várias em 2007¹⁸.

¹² 1 do TJUE, 107 do STJ, 45 da RLx, 114 da RPt, 52 da RCb, 24 da REv e 27 da RGm, 19 dos JPaz.

¹³ A seleção foi feita nas bases de dados da DGSJ e do CSM através da pesquisa por Fundo de Garantia Automóvel e sub-rog^o ou subrog^o. Nas bases de dados do BMJ, CJ e FGA, foi feita a leitura decisão a decisão.

¹⁴ É este, por ex., o caso quando a sub-rogação é mencionada como explicação do litisconsórcio necessário passivo do artigo 62.º; é também o caso dos arestos em que é discutida a oponibilidade ou não da invalidade do contrato de seguro aos lesados e ao FGA sub-rogado frequentemente no contexto do fundado conflito (artigo 50.º/1), que «acelera» o pagamento pelo FGA e remete a discussão para momento posterior, i. e. para a fase do reembolso.

¹⁵ Vd. nt. anterior.

¹⁶ Com efeito, quando aparece como réu, em princípio ainda não satisfaz o crédito indemnizatório do lesado, pelo que de sub-rogação se não pode falar.

¹⁷ O RegFGA prevê também recorra o FGA à contratação de serviços externos de gestão e recuperação de créditos, para reembolso (artigo 65.º).

¹⁸ O RSORCA 75 tratava da sub-rogação num só artigo, o 19.º com 3 n.os que previa: (a) no n.º 1: a sub-rogação do FGA nos direitos do lesado, direito ao juro legal e reembolso de despesas de liquidação e cobrança; (b) no n.º 2: a sub-rogação do FGA no caso de falência do segurador contra este mesmo segurador e «responsável não abrangido pelo seguro»; (c) no n.º 3: a sub-rogação do FGA no contra os incumpridores da obrigação de segurar «nos termos do n.º 1», estes por sua vez com direito de regresso sobre o responsável. Poucos anos volvidos, o RSORCA 79 não curou da sub-rogação, remetida para o Decreto Regulamentar n.º 58/79, de 25-set., que instituiu o FGA, cujo artigo 5.º replicou o artigo 19.º do RSORCA 75, com poucas alterações: (a) no n.º 1: a especificação de que se tratava do «juro de mora legal», que não genericamente de «juro legal»; (b) no n.º 2: a limitação da sub-rogação ao segurador falido e FGA por extenso; (c) no n.º 3: a eliminação do advérbio «também», FGA por extenso e «contra outros responsáveis pelo acidente, se os houver, relativamente às quantias que tiverem pago» em lugar de «contra o responsável pelas quantias que tiverem pago». No RSORCA 85 foi a sub-rogação do FGA regulada no artigo 25.º (artigo 26.º na versão originária do RSORCA 85, com igual teor ao depois de 1986 artigo 25.º), que manteve intacto o artigo 5.º do Decreto Regulamentar de 1979 O RSORCA 07 regulou a sub-rogação

Assim, satisfeita a indemnização, o FGA fica sub-rogado nos direitos do lesado (artigo 54.º/1, 1.ª parte)¹⁹. É este o funcionamento da sub-rogação como forma de transmissão de créditos: satisfeito o crédito do lesado em decorrência de acidente de viação, é o FGA sub-rogado nos «direitos do lesado»²⁰, i.e. não em todos eles, mas naquele que satisfaz, derivado de responsabilidade civil²¹ (artigos 47.º/1 e 48.º/1), e cujos devedores são os responsáveis civis pelo dano (cf., por ex., os artigos 51.º/4 e 62.º/1), em princípio o proprietário do veículo e o condutor mencionados no n.º 3²². O FGA tem, além disso («ainda»), direito ao juro de mora legal e ao reembolso das despesas que houver feito com a instrução e regularização dos processos de sinistro e de reembolso (artigo 54.º/1, 2.ª parte)²³: a transmissão do direito aos juros vincendos –

no artigo 54.º, correspondente, no seu núcleo, aos artigos 19.º do RSORCA 75, 5.º do DR 58/79 e 25.º do RSORCA 85, mas com significativas alterações: (a) no n.º 1: substituiu-se «liquidação e cobrança» por «instrução e regularização dos processos de sinistro e de reembolso»; (b) no n.º 2: «empresa de seguros insolvente», atenta a superveniência do CIRE, em vez de «seguradora falida»; (c) o n.º 3 deu lugar aos n.os 3, 4 e 5: (i) no n.º 3: identificaram-se os responsáveis solidários, «de primeira linha» (por comparação com os do n.º 4) pelo pagamento ao FGA «nos termos do n.º 1»: (1) o detentor, (2) o proprietário e (3) o condutor do veículo cuja utilização haja causado o acidente, «independentemente de sobre qual deles recaia a obrigação de seguro»; (ii) no n.º 3: identificaram-se responsáveis subsidiários, «de segunda linha» «nos termos do n.º 1»: (1) os que tenham contribuído para o erro ou vício determinante da anulabilidade ou nulidade do contrato de seguro; e ainda (2) o comerciante de veículos automóveis que não cumpra as formalidades de venda relativas à obrigação de seguro; (iii) no n.º 4: o regresso previsto na parte final dos artigos 19.º do RSORCA 79, 5.º DR 58/79 e 25.º do RSORCA 85 passou para um n.º autónomo, o 4, sem alterações de relevo: fala-se agora de «As entidades que reembolsem o Fundo nos termos dos n.os 3 e 4» (o sujeito nas precedentes normas vinha subentendido), sendo no demais, mudada a forma verbal do verbo beneficiar, igual; (iv) um novo n.º 6, onde é regulada a contagem do prazo de prescrição do direito adquirido pelo FGA.

¹⁹ Vd. e. g. C. Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil* cit., 93, F. Albuquerque Matos, 351-35231, *id.*, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 563, A. Menezes Cordeiro, *Direito dos seguros* cit., 888 e 882, e J. Alves de Brito, *Transmissão de créditos* cit., 164. Diversamente considera J. C. Brandão Proença, *Natureza e prazo de prescrição* cit., 39-43, que «teria mais sentido ter-se consagrado um direito de regresso do Fundo de Garantia, partindo-se daquilo que certa jurisprudência apelida de «solidariedade externa impura» – e dogmaticamente é concebível como verdadeira solidariedade», advogando mais adequada a sub-rogação ao seguro de danos próprios, ser semelhante a lógica garantística da intervenção *ope legis* do segurador no quadro do artigo 27.º e do FGA no do 47.º, e ainda que o FGA não é terceiro interessado que paga voluntariamente dívida alheia: escreve, por fim, a p. 42, que «o direito de sub-rogação legal do Fundo de Garantia Automóvel corresponde muito imperfeitamente aos quadros dogmáticos dominantes da figura (não existe uma intervenção interessada e voluntária, podendo, por outro lado, admitir-se uma solidariedade externa)». Sobre a sub-rogação do segurador, J. Alves de Brito, *Sub-rogação no contrato de seguro* cit., *per totum*.

²⁰ Cf. a redacção consímile dos artigos 441.º pr. do CCom e 136.º/1 do RJCS.

²¹ Cf. também R. Koch, anotação ao § 12 cit., 189. Não é necessário, para que o FGA se sub-rogue, que o responsável tenha sido previamente condenado por decisão definitiva ou mesmo por transação concluída por aquele com o lesado. No direito francês, porém, foi este entendimento sufragado pelos tribunais, em arripio ao artigo L. 421-3 do CA, até que a Cour de Cassation alterou a sua posição em 2006 (acs. ambos de 8-fev.-2006, Civ. 2e, n.º 04-10.525 e n.º 04-17.546, *Bull. civ. II*, n.º 43; sobre o tema, S. Chanh/J. Péchinot, *Manuel de l'assurance automobile* cit., 150).

²² O qual, com razão, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 99, considera em rigor desnecessário se o n.º 1 tivesse previsto contra quem são os direitos em que o FGA se sub-rogava, invocando em abono do seu entendimento das leis belga e francesa (vd. nts. infra), a que podemos juntar a alemã (§ 12 (6) 1), que, todavia, permite também a sub-rogação no crédito contra outros responsáveis além do *Halter*, proprietário e condutor (R. Koch, anotação ao § 12 do PflVG cit., 191, dá como ex. o caso de um passageiro A abrir a porta do carro e lesar o ciclista B não coberto por seguro; o veículo propriedade de C não tem seguro; depois de B ter em vão procurado obter indemnização de C, é pago pelo VOH, para o qual se transmite o crédito indemnizatório não apenas contra C mas também contra A – idêntica solução vale no direito português).

²³ Cf. também o artigo L. 421-3 do CA, que prevê que o fundo, além do direito em que se sub-rogava, «a droit, en outre, à des intérêts calculés au taux légal en matière civile et à des frais de recouvrement», e o artigo R. 421-16 *ibid.* prevendo o direito a, «d'une part, des intérêts qui sont calculés au taux légal depuis la date du paiement des indemnités lorsque celles-ci ont été fixées judiciairement, ou depuis la mise en demeure adressée par le fonds de garantie lorsque les indemnités ont été fixées par une transaction; d'autre part, une allocation forfaitaire qui est destinée à couvrir les frais de recouvrement et dont le montant est fixé sur les bases que détermine un décret pris sur proposition du ministre du budget» (§ 1.º) e «Le cas échéant, le fonds de garantie recouvre également sur le débiteur de l'indemnité la contribution mentionnée au 4º de l'article R. 421-27» (contribuições ao FGA).

não dos vencidos (artigo 561.º do CC)²⁴ –, neste caso moratórios, de fonte e à taxa legal²⁵, é quanto decorre já das regras gerais (artigo 582.º ex vi 594.º do CC)²⁶; o direito ao reembolso das despesas que o FGA houver feito com a instrução e regularização dos processos de sinistro e de reembolso²⁷ exorbita já da sub-rogação, tratando-se de um crédito próprio do FGA, que é, por via legal, imputado ao responsável²⁸.

Existindo seguro válido e eficaz, mas tendo sido declarado insolvente²⁹ o segurador do responsável, o lesado pode exigir a indemnização também ao FGA (artigo 49.º/1 a)). Este, uma vez paga, sub-rogar-se-ia, em princípio, contra o segurador insolvente do responsável civil e contra este último (artigo 54.º/1). O legislador impede, contudo, que o responsável civil seja, neste caso, atingido³⁰: o FGA sub-rogar-se-á somente («apenas») contra o segurador insolvente (artigo 54.º/2), sem a possibilidade de, com base em tal insolvência, se eximir³¹.

24 É, todavia, discutível se o legislador no artigo 54.º/1 com o «ainda» não quis estender a possibilidade de o FGA se sub-rogar também nos juros vencidos. Cf., por ex., C. Lopes do Rego, *Regime das ações de responsabilidade civil* cit., 94. Desde quando se contem é tema igualmente controverso, não apenas em matéria de reembolsos do FGA. Vd. e. g. neste tocante JP Seixal 22-jun.-2007.

25 Aqui compreendidos os juros majorados na hipótese de pagamento pelo FGA por fundado conflito (artigo 50.º/1).

26 Mais discutível é se o crédito do lesado, que se transmite ao FGA, é acompanhado também do privilégio creditório do artigo 741.º do CC. À letra, não. Diferentemente, em caso de insolvência do segurador, os privilégios que garantam o crédito do lesado, designadamente os dos artigos 332.º e 334.º do RJASR (antes, no artigo 23.º do Decreto de 21-out.-1907, revogado pelo artigo 34.º a) do RJASR), transmitem-se também ao FGA (cf. neste sentido, o artigo 292.º/2 do CA: «(...) l'impresa designata che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno è surrogata, per l'importo pagato, nei diritti dell'assicurato e del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta con gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi»). Sobre o tema, em geral, A. da Costa Oliveira, *A protecção dos credores de seguros na liquidação de seguradoras. Considerações de direito constituído e a constituir*, Almedina, Coimbra, 2000, 98 ss e passim; no direito italiano, E. di Jeso, *Diritto dell'assicurazione RC auto* cit., 369.

27 Discute-se nos tribunais portugueses se se limitem tais despesas às administrativas ou se abrangem também as judiciais. No primeiro sentido, entendendo as segundas compreendidas no conceito de custas de parte, RGm 19-out.-2017 (e na sentença de 1.ª instância de que se recorreu). No direito alemão, R. Koch, anotação ao § 12 PflVG cit., 188-189, integra no conceito de despesas (vd. nt. s.) os custos com o tribunal e advogados, os custos próprios do processo do VOH, os custos de pareceres extrajudiciais, os custos de atos oficiais de apuramento ou de investigação, ou os custos de informações de entidades públicas (por ex. informação sobre as condições meteorológicas de determinado dia). O pedido de condenação ao pagamento das referidas despesas pode ser genérico, bastando ao FGA alegar na petição inicial não lhe ser ainda possível liquidá-las (REv 14-jun.-2012, REv 8-out.-2015, RLx 18-fev.-2014, RPt 22-abr.-2013, JP Tarouca 31-mai.-2007).

28 Vd. também C. Lopes do Rego, *Regime das ações de responsabilidade civil* cit., 94 (integrando na mesma situação os juros), e J. C. Brandão Proença, *Natureza e prazo de prescrição* cit., 39. No direito alemão, distingue-se o direito do VOH ao reembolso de despesas (§ 12 (5)) e a transmissão do direito do lesado para o VOH (§ 12 (6)).

29 A lei no artigo 54.º/2 menciona genericamente «em caso de insolvência» e «empresa de seguros insolvente», mas no 49.º/1 a) especificamente «for declarada a insolvência da empresa de seguros», assim como no 55.º/3 «declaradas em insolvência». Sobre o ponto, entendendo não bastar a mera situação de liquidação do segurador (apesar de poderem deste modo gerar-se situações de injustiça em caso de demora de convalidação da liquidação forçada em falimentar) nem a mera situação de insolvência, A. Costa Oliveira, *A protecção dos credores* cit., 228. No direito belga, os lesados podem pedir ao FCGB indemnização quando declarado insolvente o segurador (artigo 19.ºbis-11 da LAORVA) ou quando o segurador, tendo recusado a autorização na Bélgica ou sendo aí objeto de medida de revogação ou decisão de interdição de atividade, esteja «en défaut d'exécuter ses obligations» (19.ºbis-11).

30 Sobre o ponto, A. Costa Oliveira, *A protecção dos credores* cit., 228. Cf. também o artigo 64.º/1 a) do RSORCA. A Proposta de DSA de 2018 não vai tão longe: impede apenas que o organismo de indemnização subordine o pagamento à exigência de a pessoa lesada provar que o responsável não pode pagar ou se recusa a fazê-lo (artigo 5.º/6 da referida Proposta; o regra do artigo 10.º/1, § 1.º, *in fine*, da DSA consolidada não se aplica ao pagamento em caso de insolvência, *ut* TJUE 11-jul.-2013, proc. n.º 409/11 (*Csonka*)), mas não impede o organismo de agir contra o responsável (artigo 4.º/5 b) ii) da Proposta).

31 Parafraseando C. Lopes do Rego, *Regime das ações de responsabilidade civil* cit., 93, corre, assim, «por conta do FGA o risco da impossibilidade de cobrança da quantia dispendida, por insuficiência dos bens integrados na massa falida». Se o credor lesado contribuir de alguma forma, por ex. tardando sem razão atendível a participar o sinistro ao FGA, é questionável se, ainda assim, não poderá este eximir-se da sua obrigação (cf., para a fiança, o artigo 653.º do CC).

Em relação complementar e, simultaneamente, agonística com o n.º 1, estão os n.os 3 e 4 do artigo 54.º do RSORCA 07.

O n.º 3 responsabiliza «solidariamente» perante o FGA sub-rogado, «nos termos do n.º 1», o detentor, o proprietário e o condutor, «independentemente de sobre qual deles recaia a obrigação de seguro»³². Esclareceu-se, deste modo, ser indiferente, para efeito de sub-rogação, a determinação do sujeito obrigado ao seguro. A jurisprudência esclarece, ainda, que o facto de o responsável civil ser empregado e comissário do proprietário do veículo e de desconhecer a inexistência do seguro não o desresponsabiliza perante o FGA³³.

O n.º 4, estabelece, por seu turno, em acréscimo ao n.º 2, responderem «subsidiariamente» pelo pagamento ao FGA sub-rogado aqueles que: (i) tenham «contribuído para o erro ou vício determinante da anulabilidade ou nulidade do contrato de seguro»³⁴; e ainda (ii) o «comerciante de veículos automóveis que não cumpra as formalidades de venda³⁵ relativas à obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel»³⁶. A lei não determina a modalidade de subsidiariedade em causa³⁷.

Lidos os n.os 3 e 4, fica-se com a dúvida sobre se o FGA possa sub-rogar-se contra as 5 categorias de sujeitos aí referidas, independentemente da verificação, em relação a estes, dos pressupostos da responsabilidade civil perante o lesado. O propósito de enumerá-los *singulatim* em acréscimo ao que do n.º 1 já consta, a menção à solidariedade (artigos 54.º/3; cf. também o 51.º/4), a irrelevância de que os do n.º 3 sejam para o efeito obrigados ao seguro (artigo 54.º/3 *in fine*), a subsidiariedade que caracteriza a vinculação dos mencionados no n.º 3 em relação aos do n.º 2³⁸, ou a dissonância entre o sujeito a demandar com o FGA em litisconsórcio necessário passivo (artigo 62.º/1: «o responsável civil») e aqueles a quem pode o FGA pedir o reembolso

32 Diferentemente, no direito belga, o artigo 19bis-15, § 3.º, da LAORVA 1989, no francês, os artigos L. 421-3 e R. 421-16 do CA (na doutrina, Sylvie Chanh/Jean Péchinot, *Manuel de l'assurance automobile*, 5.ª ed., L'Argus, Antony, 2016, 150-151), no italiano, o artigo 292.º do CAP, no espanhol, artigo 32.º/2 do RRCSCVM.

33 REv 30-abr.-2015 (contra, a sentença *a quo* do Tribunal de Portimão aí recordada), RGM 17-nov.-2016 (contra, a sentença de 1.ª instância aí recordada), RLx 25-out.-2012 (contra decisão de 1.ª instância), RLx 11-jul.-2013 (contra decisão de 1.ª instância), STJ 2-nov.-2017. Contra: STJ 13-jan.-2005.

34 Por ex. mediadores que sabiam ou aconselharam a exarar no contrato como condutor habitual um pai em lugar do filho. Vd. A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 100.

35 Não se trata de todas as «formalidades de venda», mas apenas as relativas à obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel, como a constante de fazer depender ou, melhor, a de apenas entregar o veículo ao adquirente após apresentação de documento comprovativo da contratação do referido seguro (artigo 80.º/8).

36 Designadamente para evitar a ausência de seguro em virtude da alienação do veículo: artigo 21.º do SORCA; cf., no entanto, o artigo 95.º/2 e 3 do RJCS.

37 Designadamente se fraca, média ou forte (M. Janeiro da Costa Gomes, *Assunção fidejussória de dívida. Sobre o sentido e o âmbito da vinculação como fiador*, Almedina, Coimbra, 2000, 965 ss. ou 1085 ss.). Não revestindo as características de uma solidariedade fraca e não usando a lei a terminologia que emprega para as situações de subsidiarização de responsabilidade como faculdade ou benefício, que se trate de subsidiariedade forte parece a conclusão natural. A intenção geral do legislador de, usando as palavras de A. da Costa Oliveira, «musculação» do regime de reembolsos do FGA pode, todavia, fazer questionar sobre se quis efetivamente uma subsidiariedade assim tão reforçada que obrigasse o FGA à prévia excussão do património dos sujeitos mencionados no n.º 3, mesmo quando seja manifesto ou o FGA obtenha informação (artigo 56.º/1) de que não dispõem de meios suficientes para solver o crédito (A. da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 100, não esclarecendo de que tipo de subsidiariedade se trata, escreve, no entanto, que: «[t]ratando-se de responsabilidade «subsidiária», só é accionável na medida em que o património dos obrigados de 1ª linha seja insuficiente para o integral reembolso do FGA»). Outra questão consiste em determinar o ou os devedores primários, dentre os mencionados no n.º 3, relativamente aos quais é afirmada a responsabilidade subsidiária dos sujeitos do n.º 4. Um e outro problema continuam em aberto.

38 Caso contrário responderiam também solidariamente, como é regra na responsabilidade civil: cf. os artigos 497.º/1 e 507.º/1 do do CC. Sobre o problema, pugnando pela aplicação do regime da parciariedade à responsabilidade do n.º 3, A. da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 101. O problema continua também em aberto, devendo para a sua solução considerar-se, ainda, o teor do artigo 54.º/5, e o exato título de imputação aos referidos sujeitos.

(artigo 54.º/3 e 4) fazem pensar que o legislador pretendeu o reembolso contra tais sujeitos em qualquer caso. Todavia, a lógica da sub-rogação, o âmbito da obrigação de segurar (artigo 4.º/1³⁹), a remissão «nos termos do n.º 1», que consta dos n.os 2 e 3, e mesmo a expressão «outros responsáveis» no n.º 5 apontam no sentido inverso⁴⁰. A jurisprudência maioritária exige, quanto aos devedores do reembolso, em particular o proprietário do veículo, a verificação dos requisitos da responsabilidade civil no quadro do artigo 503.º do CC⁴¹, não considerando como norma de proteção de interesses de terceiros, para efeito da segunda variante da ilicitude, o artigo 4.º/1 do RSORCA 07⁴². A discussão não se encontra ainda fechada. O TJUE considerou que o artigo 1.º/4 da DSA II, apesar de referir o regresso ao ou aos «responsáveis pelo sinistro»⁴³, não se opõe a que o direito nacional preveja que o FGA se sub-rogue não só contra o responsável como também contra o obrigado à contratação do seguro «mesmo que não seja civilmente responsável pelo

39 «Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação (...) deve (...) encontrar-se coberta por um seguro que garanta tal responsabilidade (...)».

40 Sobre o tema, C. Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil* cit., 93, que em face do disposto no n.º 3 do artigo 25.º do RSORCA 85 afirmava que «o FGA poderá reembolsar-se não apenas à custa do ou dos lesantes, mas também dos próprios sujeitos que omitiram o dever de segurar, mesmo que não lhes possa ser assacada responsabilidade civil pelas consequências danosas do acidente», dando como exemplo o proprietário de veículo sem seguro furtado que é envolvido em acidente por culpa do autor do furto; em tais casos (e naqueles casos em que o montante da responsabilidade delitual ex 508.º do CC exigível ao proprietário era inferior ao do limite do seguro obrigatório e o FGA pagava acima de tal quantia), entendia que o FGA ficava investido contra proprietário de um direito de regresso, não por via da sub-rogação (*ibid.*, 95); J. Sinde Monteiro, *Ac. STJ de 8 Novembro de 2018* cit., 147, considerando, apesar de sufragar interpretação diversa à luz do artigo 25.º/3 do RSORCA 85, que a «referência expressa ao regime da solidariedade passiva [no RSORCA 07] torna bastante difícil a defesa da tese de que o proprietário só fica sujeito à ação de reembolso por parte do Fundo quando for civilmente responsável», pois «parece ter-se querido consolidar a posição do credor Fundo de Garantia, criando uma hipótese de solidariedade imperfeita, em que algum dos chamados poderá responder apenas nas relações externas (no fundo, como garante) e deixando a discussão da responsabilidade para o campo das relações internas, pela via dos direitos de regresso»; embora apelide de «draconiana» a formulação do artigo 54.º/3 do RSORCA 07; de forma menos expressa, mas abordando ainda assim, se bem interpretamos, o problema, A. da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 99, afirma que «a razão última, a razão substancial, da intervenção do FGA é a RCA, e não a existência de seguro ou o desconhecimento do responsável», questionando ainda a necessidade do n.º 3 do artigo 54.º perante o n.º 1, «se no n.º 1 o legislador claramente tivesse estabelecido que (...) os direitos do lesado nos quais o FGA se sub-rogam são os direitos contra o responsável civil (e não o obrigado ao seguro)»; também J. C. Brandão Proença, *Natureza e prazo de prescrição* cit., 4046, escreve que: «Confrontando o teor dos arts. 54.º, n.º 3, e 62.º, n.º 1, parece que o direito «recebido» pelo Fundo de Garantia pode ser exercido sobre mais responsáveis do que aqueles que foram demandados, ou seja, pode ser pedido o reembolso a quem não foi diretamente responsável».

No direito italiano, em face do TJUE 4-set.-2018, V. Brizzolari, *L'assicurazione obbligatoria R.C.A. per il veicolo non circolante*, em *Le nuove leggi civili commentate* XLIII (2019) 3, 767, invoca ainda, contra tal solução, a falta de nexa causal entre a conduta omissiva da contratação de seguro e o acidente, bem como o risco de, com uma tal solução, se transformar a responsabilidade aquiliana do proprietário do veículo por não ter celebrado o seguro numa sanção civil camuflada «em contraste com os princípios gerais de imputação do dano».

41 REv 20-out.-2016, RLx 19-mar.-2015, RLx 9-mar.-2006, STJ 9-jul.-1998 (na esteira de RCb 25-jun.-1996), STJ 12-jun.-2007, STJ 4-out.-2000, STJ 2-mar.-2004, STJ 21-abr.-2009, STJ 18-jan.-2017, STJ 8-nov.-2018 (após reenvio: STJ 7-fev.-2017), STJ 6-jun.-2019; no direito italiano, Cass. 28-ag.-2012, n.º 14681, em *Danno resp.* (2013), 963 ss., ou Trib. Pádua 19-out.-2016, em *Rep. Foro it.* (2016), entrada *Assicurazione (contratto)*, n.º 162. Contra, porém, RCb 25-mai.-2004 (Garcia Calejo), RLx 8-out.-2015; no direito italiano, Cass. 7-mai.-2015, n.º 9253, *Foro it.*, *Le banche dati*, arquivo *Cassazione civile* (corrente minoritária: vd. V. Brizzolari nt. s.).

42 Sobre a não qualificação do artigo 1.º do RSORCA 85, atualmente 4.º/1 do RSORCA 07, como norma de proteção para os efeitos do artigo 483.º/1, 2.ª parte, do CC, J. Sinde Monteiro, *Ac. STJ de 8 Novembro de 2018* cit., 145 (onde bibliografia); na jurisprudência, STJ 12-jun.-2007; no direito tudesco, pronunciando-se acerca de TJUE 4-set.-2018, Mark Makowsky, *Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge bei fehlendem Nutzungswillen des Eigentümers und Abstellen auf einem Privatgrundstück sowie Rückgriffsrecht der Entschädigungsstelle beim Eigentümer*, GPR 16 (2019) 2, 76-77, considera que o § 1 do PflVG (obrigação de seguro) não vale como norma de protecção de interesses de terceiros, mas apenas o § 6 do PflVG (disposições penais).

43 A versão portuguesa não destoa das restantes: «le ou les responsables du sinistre», «den oder die für den Unfall Verantwortlichen», «person or persons responsible», «il responsabile o i responsabili del sinistro», «el o los responsables del siniestro», «degen of degenen die aansprakelijk is of zijn voor het ongeval».

acidente»⁴⁴. Abrem-se, assim, as portas à consagração expressa de disposição que alargue o reembolso do FGA a tais casos⁴⁵.

Contrariamente à ação que o lesado mova contra o FGA, este, na ação para reembolso, não precisa de agir contra o responsável civil em sentido amplo (cf. o artigo 62.º/1), i.e. contra o condutor e o proprietário.

Reembolsado o FGA, o *solvens*⁴⁶ terá, nas relações internas, direito de regresso⁴⁷ contra os «outros responsáveis», relativamente ao que tiver pago⁴⁸, na proporção determinada pelas regras gerais (cf. artigos 497.º/2 e 507.º/2 do CC)⁴⁹.

Em matéria de prazos para o exercício de direitos, a regra geral é a de que, independentemente da transmissão do crédito, continua a contagem (artigo 308.º/1 do CC)⁵⁰, de forma a que o ingresso de um terceiro na relação jurídica não afete a posição do devedor⁵¹. O ponto foi de

44 TJUE 4-set.-2018, proc. n.º C-80/17 (FGA v. *Juliana*), sobre o qual, além das conclusões do advogado-geral M. Bobek, vd. Matteo M. Francisetti Brolin, *Sottrazione di veicolo e circolazione dannosa: problemi aperti in tema di azione in surroga del Fondo di garanzia*, em *Contratto e impresa/Europa* 2018, 594-608, A. Palmieri, em *Il Foro italiano* (2018) 10, 453-454, M. Makowsky, *Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge* cit., 74-77, max. 76-77 (considerando que, segundo o direito alemão, *Juliana* não responderia pela mera violação da obrigação de contratar seguro), Valerio Brizzolari, *L'assicurazione obbligatoria R.C.A. per il veicolo non circolante*, em *Le nuove leggi civili commentate* XLII (2019) 3, 756-773, ou J. Sinde Monteiro, *Ac. STJ de 8 Novembro de 2018* cit., 142-148.)

45 Embora em STJ 8-nov.-2018, no âmbito de cujo processo foi o reenvio feito, se tenha decidido pelo reembolso apenas contra os responsáveis civis. Posteriormente a STJ 7-fev.-2017, TJUE 4-set.-2018 e STJ 8-nov.-2018, o STJ 6-jun.-2019 pronunciou-se sobre idêntica questão já à luz do RSORCA 07 e, admitindo que a DSA II permite solução diversa, enveredou, no entanto, perante a redação do artigo 54.º/3 do RSORCA 07, por igual caminho, ou seja, de que o FGA só pode sub-rogar-se contra quem seja responsável civil, por ser «no mínimo discutível, em tal situação, a adequação entre a violação da obrigação de segurar e a respetiva consequência», e por o legislador continuar a qualificar de sub-rogação aos lesados o direito de reembolso do FGA.

46 A lei fala, talvez por excesso de zelo, de «entidades».

47 Não sub-rogação: C. Lopes do Rego, *Regime das ações de responsabilidade civil* cit., 95.

48 Admitindo, portanto, que o cumprimento seja parcial e, nessa medida, também a sub-rogação. Vale em tal caso a regra do artigo 136.º/3 do RJCS, hoje correspondente à do 593.º/2 do CC (diferentemente o 441.º, § único do CCom). No direito alemão, o caso é expressamente regulado em relação ao FGA no § 12 (6) 2 do PflVG, ao dispor que a transmissão do direito não pode ser feita valer em prejuízo do legitimado à indemnização. Vd. R. Koch, anotação ao § 12 cit., 189 (defendendo dever a mesma regra aplicar-se ao reembolso das despesas, como julgamos ser também a melhor solução em face do direito português).

49 Não são frequentes estes casos, ao menos na jurisprudência. Vd., no entanto, STJ 12-jun.-2007.

50 O ponto é, todavia, polémico. Vd., no sentido exposto, e. g. Francisco Rodrigues Rocha, *Da sub-rogação no contrato de seguro*, FDUL, Lisboa, 2011, 88-89, *id.*, *Do princípio indemnizatório no seguro de danos*, Almedina, Coimbra, 2015, 164-165, ou *id.*, *Sub-rogação do segurador e prescrição – comentário ao acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 10 de Março de 2016*, proc. n.º 436/12.4TBMRA.E1, RDES LVII (2016) 1/4, 384-399, ou J. Santos Batista, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 21; vd. também, em geral, F. A. Cunha de Sá, *Transmissão das obrigações*, nos *Estudos em memória do Professor Doutor José Dias Marques*, Almedina, Coimbra, 2007, 834, ou J. Alves de Brito, *Transmissão de créditos* cit., 132. Com posição antagónica, na doutrina, no que ao FGA concerne, e. g., J. C. Brandão Proença, *Natureza e prazo de prescrição* cit., 36-44, e, na jurisprudência, entre tantos, STA (pleno da 1.ª secção) n.º 2/2018, de 27-set.-2018 (Teresa Ferreira de Sousa; vencidos Jorge Artur Madeira dos Santos, José Augusto Araújo Veloso Maria Benedita Pires Urbano, e Ana Paula Soares Leite Martins), proc. n.º 1493/17 (junto do tribunal recorrido proc. n.º 979/16.OBESNT); menos clara a posição de M. M. Sousa Chichorro, *O contrato de seguro obrigatório* cit., 239 (se bem interpretamos, o desvio de que fala é ao próprio 498.º/2 do CC); A. da Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 101, fala a este respeito de um «reforço da garantia de reembolso do FGA», ao consagrar-se a regra da contagem desde o último pagamento «e não a partir da data do acidente».

51 Para a qual, abstraindo da sub-rogação pelo devedor ou da cessão da posição contratual (em que é transmitido mais do que o crédito), não é sequer necessária a anuência do referido devedor. No sentido de que, na sub-rogação, com o crédito se transmitem as exceções, J. Antunes Varella, *Das Obrigações em geral*, vol. II, 7.ª ed., Almedina, Coimbra, 2007 (reimpr.), 3521, I. Galvão Telles, *Direito das Obrigações*, Coimbra Ed., Coimbra, 2010 (reimpr.), 291, A. Menezes Cordeiro, *Tratado de Direito Civil*, IX, Almedina, Coimbra, 2014, 230, E. dos Santos Júnior, *Da sub-rogação como forma de transmissão de créditos: algumas questões e respostas*, RDC O (2015) 1, 83-86, max. 83-84, e J. Alves de Brito, *Transmissão de créditos* cit., 133 ou 164.

tal forma controverso durante a vigência do RSORCA 85⁵² que grande parte das decisões em matéria de sub-rogação do FGA lhe concernem⁵³: ora aplicando a solução geral da continuidade do prazo⁵⁴, ora o prazo ordinário de 20 anos⁵⁵, ora a solução que vale para o direito de regresso⁵⁶. Diversamente, desde o RSORCA 07, o FGA beneficia da contagem de um novo prazo a partir do cumprimento, por aplicação do artigo 498.º/2 do CC, através do artigo 54.º/6 do RSORCA 07⁵⁷. Mais ainda, no caso de pagamentos fracionados, o novo prazo de três anos conta-se, no que à sub-rogação do FGA concerne, a partir do último pagamento efetuado. Caso sejam mais de um os lesados, o prazo começa a contar do último pagamento ao último dos lesados a ser pago⁵⁸. Com vista a evitar situações abusivas, o instituto do abuso do direito (artigo 334.º do CC)

52 Para a origem indireta mais recuada do problema, em face do artigo 7.º pr. da Lei n.º 1 942, de 27-jul.-1936, e do 56.º/9 do CE de 1954, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20-mai.-1954, J. C. Brandão Proença, *Natureza e prazo de prescrição* cit., 3941 ou 42 s. (onde bibliografia; com interesse, Manuel Alarcão da Silva, *Acidentes de trabalho e acidentes de viação*, ROA 21 (1961) I/II, 69 e 72, e João de Oliveira e Silva, *Acidentes de viação e acidentes de trabalho*, ROA 21 (1961) III/IV, 95-106).

53 Cf., *colorandi causa*, E. g. STJ 27-jan.-1997, STJ 4-nov.-1999, STJ 17-dez.-2002, STJ 21-jan.-2003, STJ 10-jan.-2013, STJ 9-jun.-2016, STJ 13-abr.-2000, STJ 18-jan.-2018 (Maria do Rosário Morgado), STJ 21-set.-2017, RLx 12-jan.-1996, RLx 25-fev.-2002, RLx 6-mar.-2003, RLx 30-abr.-2009, RLx 2-nov.-2010, RLx 4-nov.-2010, RLx 17-mar.-2011, RLx 6-nov.-2012, RLx 12-nov.-2015, RLx 11-jan.-2018, RLx 19-jun.-2018, RPt 1-fev.-1993, RPt 3-mai.-1994, RPt 11-jul.-1995, RPt 27-jan.-1997, RPt 9-mai.-2002, RPt 21-mai.-2002, RPt 27-mai.-2014, RPt 9-abr.-2015, RPt 14-jun.-2016, RCB 21-set.-1999, RCB 12-out.-1999, RCB 15-nov.-2011, RCB 3-fev.-2015, RCB 10-fev.-2015, REv 24-set.-2015, REv 19-nov.-2015, REv 3-nov.-2016, REv 26-jan.-2017, REv 28-set.-2017, RGm 28-jun.-2007, RGm 14-jun.-2012, RGm 21-jun.-2012, RGm 5-fev.-2013, RGm 26-jun.-2014, RGm 18-fev.-2016, RGm 19-out.-2017, RGm 31-out.-2018. Vd. também, embora fora do estrito quadro da sub-rogação do FGA, STJ 9-jul.-1998, RLx 25-out.-2012, RPt 16-fev.-2006 ou REv 16-jan.-2020. Abstraímos da discussão sobre o prazo prescricional a aplicar na ação intentada pelo lesado contra o FGA e o responsável civil, pois neste caso o FGA não aparece sub-rogado na qualidade de credor, mas na de devedor não sub-rogado. Vd., no entanto, e. g. STJ 28-mai.-2009, STJ 25-out.-2012 (em parte), STJ 6-jul.-2000 (FGA alega prescrição 3 anos como se lesante fosse; lesado defende 20 anos), STJ 7-mai.-2015, STJ 12-mai.-2016, STJ 17-nov.-2005, STJ 21-out.-2010, STJ 2-dez.-2004, STJ 6-jul.-2004, STJ 23-set.-2008. O FGA nem sempre defende posição coincidente, em matéria de prazos, quando ocupa a posição de credor sub-rogado ou de devedor a par do responsável civil (por ex. quanto à aplicação do prazo ordinário de 20 anos ou quanto à do artigo 498.º/3 do CC).

54 RPt 1-fev.-1993, RPt 3-mai.-1994, RPt 27-jan.-1997, RPt 9-mai.-2002 (apoiado em STJ 6-jul.-2000, RPt 11-fev.-1982 e RLx 21-fev.-1985), RLx 25-fev.-2002, RCB 21-set.-1999, RCB 12-out.-1999, RGm 28-jun.-2007, JP Santa Maria da Feira 25-nov.-2008.

55 Neste sentido STJ 27-jan.-1997 (mas em rigor sub-rogação do FGA em crédito reconhecido por sentença), RPt 11-jul.-1995, RPt 18-mar.-1999, REv 13-jan.-2005.

Esta orientação sofreu direta contestação, possivelmente em reação à invocação pelo FGA do prazo de 20 anos: assim, e. g. RPt 27-jan.-1997, RPt 9-mai.-2002, RPt 16-fev.-2006, RPt 8-mai.-2008, RLx 30-abr.-2009, RLx 4-nov.-2010, RLx 17-mar.-2011, RLx 12-nov.-2015; cf. também a sentença recordada em RLx 6-nov.-2012, REv 24-set.-2015.

56 STJ 13-abr.-2000, STJ 17-dez.-2002 (invocando em seu abono STJ 20-out.-1998, STJ 13-abr.-2000, STJ 23-mai.-2000 e STJ 20-fev.-2001), STJ 21-jan.-2003 (repetindo arrazoado de STJ 17-dez.-2002), RLx 6-mar.-2003, RLx 30-abr.-2009, RLx 2-nov.-2010, RLx 4-nov.-2010, RLx 17-mar.-2011, RLx 20-set.-2011 (cita: STJ 20-out.-1998, CJVI(1998) III, 71, STJ 21-jan.-2003, CJXXVIII(2003) I, 39, STJ 29-abr.-1992, STJ 13-abr.-2000, STJ 17-nov.-2005, STJ 25-mar.-2010), RLx 6-nov.-2012, RLx 12-nov.-2015. No direito alemão, vale solução similar (§ 116 (2) do VVG, aplicável ao VOH segundo R. Koch, anotação ao § 12 do PflVG cit., 195); no italiano também, porque regresso, não sub-rogação (assim já A. Durante, *L'assicurazione obbligatoria della responsabilità da veicoli a motore* cit., 280-281).

Fora do estrito âmbito da sub-rogação do FGA STJ 17-nov.-2005.

57 Existem outros regimes deste género, de que podemos dar como exemplo o do artigo 10.º/2 do Decreto-Lei n.º 203/98, de 10-jul., em caso de pagamento da compensação especial por parte do Estado. Neste mesmo diploma, é, no preâmbulo, expressamente reconhecido que ao Estado é conferido «um prazo especial de dois anos a contar da sub-rogação para exercê-los», i. e. os «direitos do credor».

58 Não é inteiramente claro o enunciado normativo neste ponto: «sendo relevante para o efeito, em caso de pagamentos fracionados por lesado ou a mais do que um lesado, a data do último pagamento efectuado pelo Fundo de Garantia Automóvel» (diferentemente se fosse algo do género: «sendo relevante para o efeito, em caso de pagamentos fracionados por lesado ou a mais do que um lesado, a data do último pagamento efectuado pelo Fundo de Garantia Automóvel a qualquer um deles»). Todavia, o propósito, que, a par doutros, presidiu à redação do RSORCA 07, de favorecer os reembolsos pelo FGA e o acrescento de «por lesado ou a mais do que um lesado» – que, doutro modo, seria desnecessário – induzem à interpretação exposta em texto corrido.

desempenhará aqui, em última instância, um papel corretor decisivo⁵⁹. O legislador interveio assim em benefício da eficácia dos reembolsos do FGA e, de certa perspetiva, também em prol da certeza jurídica, aplacando, para o futuro⁶⁰ – mas também, sem que tivesse disposto neste sentido, retroativamente⁶¹ –, anteriores disceptações jurisprudenciais sobre a aplicação do artigo 498.º/2 do CC à sub-rogação do FGA⁶² e, inclusive, sobre os termos da sua concreta aplicação, ou seja, se devesse contar-se um prazo único⁶³ ou diferente para cada pagamento⁶⁴, se, sendo único, valesse como *dies a quo* o primeiro ou o último pagamento⁶⁵, e se, sendo diferente, devessem isolar-se núcleos indemnizatórios funcionalmente autónomos⁶⁶. Por resolver continua a aplicação ao FGA da extensão de prazo do artigo 498.º/3 do CC, em relação

59 Impedindo, por ex., pequenos e diferidos pagamentos com o mero intuito de estender o prazo. Na jurisprudência vd. e. g. STJ 18-jan.-2018 (Maria do Rosário Morgado). O FGA tem, portanto, um ónus de diligência na cobrança dos reembolsos (assim o artigo 62.º/2, 2.ª parte, do RegFGA). A notificação judicial avulsa é possível, como forma de interromper a prescrição (artigos 323.º do CC e 256.º a 258.º do CPC; cf. também o 66.º/2 do RegFGA). O reembolso ao FGA em prestações fracionadas é possível nos termos gerais (cf. também os artigos 62.º/2, 1.ª parte, 71.º/2 e 76.º a 78.º do RegFGA). Na jurisprudência vd. e. g. STJ 18-jan.-2018 (Maria do Rosário Morgado).

60 Vd. RLx 26-fev.-2013, RGm 5-fev.-2013.

61 Com efeito, após a aprovação do RSORCA em 21-ag.-2007 (em vigor 60 dias depois, pelo artigo 95.º), a jurisprudência alinhou a interpretação do RSORCA 85 com a orientação do novo diploma, invocando não raro o argumento de que a solução disposta no RSORCA funcionou neste particular como norma interpretativa. Assim, STJ 10-jan.-2013, STJ 9-jun.-2016, STJ 18-jan.-2018 (Maria do Rosário Morgado), STJ 21-set.-2017, RLx 20-set.-2011, RCB 15-nov.-2011, RCB 3-fev.-2015, RCB 10-fev.-2015, RGm 14-jun.-2012, RGm 21-jun.-2012, RGm 9-out.-2012, RGm 18-fev.-2016, REv 24-set.-2015, REv 19-nov.-2015, REv 3-nov.-2016, REv 26-jan.-2017, REv 28-set.-2017.

62 Esta orientação, também por causa da fundamentação generalizante que se lhe procurou, mas para a qual, ainda que surgida antes do RSORCA 07, decisiva terá sido a alteração legislativa de 2007, extrapolou mesmo além da sub-rogação do FGA. Vd., por ex., STJ 25-out.-2012, STJ 14-nov.-2013, STJ 19-mai.-2016, STJ 2-nov.-2017, STJ 5-jun.-2018, STJ 3-jul.-2018, STJ 4-jul.-2019, RPt 26-jun.-2001 (sub-rogação de segurador laboral contra FGA), RPt 16-fev.-2006 (sub-rogação de segurador laboral contra FGA; aplicou-se artigo 498.º/2 do CC), RPt 8-mai.-2008 (sub-rogação de segurador laboral contra FGA), RPt 13-set.-2012 (sub-rogação de segurador laboral contra FGA entre outros, apoiado em STJ 23-out.-1998), RPt 14-abr.-2015 (sub-rogação CGA contra FGA), RPt 28-set.-2015 (sub-rogação SS suíça contra FGA), + RLx 25-out.-2012 (em matéria de sub-rogação do segurador laboral contra segurador automóvel e FGA, no qual se entendeu aplicável o artigo 498.º/3 aos casos do 498.º/2, admitindo-se e pressupondo-se a aplicação deste último à sub-rogação do segurador laboral); vd. também com interesse STJ 31-jan.-2017. O mesmo entendimento consta do artigo 66.º/1 do RegFGA.

63 STJ 10-jan.-2013, STJ 21-set.-2017, RCB 3-fev.-2015.

64 STJ 18-jan.-2018 (Maria do Rosário Morgado) + RLx 11-jan.-2018.

Também com interesse RLx 19-jun.-2018 (onde é expresso pelo réu um entendimento diferente: a data do cumprimento para efeito do artigo 498.º/2 seria aquela «em que a obrigação se tornou certa e exigível para o titular do direito de regresso, que no caso é a data em que o Gabinete Português da Carta Verde reclamou ao Fundo de Garantia Automóvel o valor que estava obrigado a satisfazer»).

Neste sentido, mas fora do estrito âmbito da sub-rogação do FGA RPt 13-set.-2012, RPt 8-mai.-2008, RPt 16-set.-2004.

65 RCB 10-fev.-2015, RCB 3-fev.-2015, REv 3-nov.-2016, REv 28-set.-2017

66 STJ 18-jan.-2018 (Maria do Rosário Morgado) (acompanha STJ 7-abr.-2011), RPt 13-set.-2012, REv 26-jan.-2017.

ao qual a jurisprudência pende, não sem oposição⁶⁷, para uma resposta negativa⁶⁸⁻⁶⁹. A aplicação do artigo 309.º por força do 311.º/1 do CC ao direito em que se sub-roga o FGA após condenação do lesado é hoje pacífica⁷⁰; por resolver está, porém se o prazo comece, neste caso, a contar do pagamento pelo FGA, se desde que convertido em 20 anos ainda antes da sub-rogação. A jurisprudência tende ainda a desconsiderar como reconhecimento do direito, para efeito da interrupção do prazo do artigo 325.º do CC, a declaração do devedor nos serviços do FGA de que não tem condições para pagamento da quantia pedida pelo FGA⁷¹.

Ainda em matéria de sub-rogação do FGA, tem sido discutido se a decisão condenatória – ou sentença homologatória de transação⁷² – do FGA e do responsável civil baste como título executivo ao FGA que, pagando na sequência da decisão, se sub-rogue e promova uma ação executiva contra o responsável⁷³. A maioria dos tribunais portugueses responde afirmativamente⁷⁴.

A extensão do direito à indemnização em que se sub-roga o FGA pode também ser contestado, designadamente se o FGA pagou ou não mais do que devia⁷⁵, sendo certo que não é necessário à sub-rogação o acertamento do direito em processo judicial prévio e sentença a fixar a indemnização devida⁷⁶.

⁶⁷ Neste sentido, STJ 17-dez.-2002 (apoiado em STJ 13-abr.-2000), RPt 3-mai.-1994, RPt 9-mai.-2002, RLx 25-out.-2012, RLx 3-jun.-2014, RCb 21-set.-1999, REv 24-set.-2015; também assim na sentença recordada em RCb 10-fev.-2015.

Fora do estreito âmbito da sub-rogação do FGA, mas em decisões em que o FGA é também mencionado ou é parte – por ex. sub-rogação de segurador de acidentes de trabalho ou CGA contra FGA –, STJ 25-out.-2012, RPt 4-mar.-2002, ou RPt 8-mai.-2008, RPt 14-abr.-2015.

Neste particular, premente é ainda saber se é necessário à aplicação do artigo 498.º/3 do CC que tenha efetivamente sido proferida decisão penal condenatória, ou não.

⁶⁸ Sobretudo por se cindir o direito do lesado na relação de responsabilidade, perante o qual os motivos que presidem ao artigo 498.º/3 do CC se verificariam, do do FGA, numa lógica que se afasta também da sub-rogação. Invoca-se também que o FGA não é o ofendido assistente para efeitos penais, de modo que não vale quanto a si a razão de ser da extensão do prazo do artigo 498.º/3 do CC: a compatibilização de prazos nas leis civil e penal em virtude do princípio da adesão, com a possibilidade de dedução em processo criminal de pedido de indemnização cível. Argumenta-se também com a opção tomada pelo legislador em 2007, que, não desconhecendo a controvérsia jurisprudencial, não estendeu ao FGA no artigo 54.º o regime do artigo 498.º/3 do CC. Vd. STJ 18-jan.-2018 (Maria do Rosário Morgado), RPt 1-fev.-1993, RPt 27-mai.-2014 (citando STJ 18-out.-2012, STJ 5-jun.-2012 e STJ 29-nov.-2011), RPt 9-abr.-2015 (citando STJ 10-jan.-2013, STJ 5-jun.-2012, RPt 14-abr.-2011, RPt 25-mar.-2010, RPt 27-mai.-2014 e RLx 6-nov.-2012), RLx 6-nov.-2012, RLx 12-nov.-2015, REv 19-nov.-2015; fora do estrito âmbito da sub-rogação do FGA, STJ 19-mai.-2016, RPt 28-set.-2015; na doutrina, J. C. Brandão Proença, *Natureza e prazo de prescrição cit.*, 35-36.

⁶⁹ Discute-se também se o alargamento do prazo vale apenas quanto ao responsável criminal, se quanto a todos os responsáveis civis: neste segundo sentido, RPt 4-mar.-2001.

⁷⁰ O problema colocara-se em face da aplicação do regime do artigo 498.º/2 do CC e por causa do afastamento da lógica da sub-rogação. Vd. STJ 27-jan.-1997, STJ 4-nov.-1999, STJ 19-jun.-2012, STJ 10-jan.-2013, STJ 9-jun.-2016, RLx 12-jan.-1996, RPt 18-mar.-1999, RPt 6-dez.-2001, RCb 15-nov.-2011 (mas entendimento diverso em 1.ª instância), REv 24-set.-2015, REv 28-set.-2017, RGM 18-fev.-2016, RGM 20-out.-2016. No direito alemão, tem neste caso, similarmente ao português, precedência sobre o § 116 (2) do VVG o § 201 do BGB (assim, Koch, anotação ao § 12 do PfIVG cit., 195). Em contrário, na doutrina, J. C. Brandão Proença, *Natureza e prazo de prescrição cit.*, 41.

⁷¹ RPt 9-mai.-2002. A interrupção do prazo gera ainda, fora do estrito quadro da sub-rogação do FGA, outros problemas perante uma pluralidade de devedores, em solidariedade, incluindo o segurador de responsabilidade civil: vd. e. g. M. Clara Lopes, *Seguros obrigatórios de responsabilidade civil*, TJ 32/33 (1987), 1-5.

⁷² Cf. a respeito o artigo L. 421-3, § 2.º, do CA.

⁷³ No direito espanhol, cf. o artigo 32.º/3 do RRCSCVM.

⁷⁴ RGM 21-jun.-2012 (Conceição Bucho), RGM 18-fev.-2016, RCb 22-jan.-2002, RPt 24-abr.-1997, RPt 21-mai.-1998, RPt 3-dez.-1998, RPt 18-mar.-1999, RPt 3-fev.-2000, RPt 6-nov.-2000, RPt 2-jul.-2001, RPt 30-out.-2012, RPt 14-set.-2006, STJ 19-jun.-2012, RPt 21-mar.-2013; na doutrina, Miguel Teixeira de Sousa, *Jurisprudência 2019 (50)*, em comentário a REv 12-jun.-2019, em blogippcc.blogspot.com.

Contra, REv 12-jun.-2019, RCb 22-mar.-2011.

⁷⁵ RLx 20-dez.-2017

⁷⁶ RPt 21-mai.-2002

3. OUTROS REEMBOLSOS

O FGA também reembolsa e é reembolsado já não a lesados e por lesantes na relação de responsabilidade civil, mas em contexto institucional. Quando reembolse, sub-rogar-se-á nos direitos das entidades em causa contra os respetivos devedores (artigo 55.º/4): trata-se, em princípio, de sub-rogações sucessivas⁷⁷. No plano interno, é a matéria regulada pelo artigo 55.º⁷⁸

O FGA reembolsa o GPCV pelo montante pago pelo GPCV⁷⁹, ao abrigo do Acordo entre os serviços nacionais de seguros (artigo 3.º/1 e)⁸⁰, por indemnizações devidas por acidentes causados por veículos matriculados em Portugal e sujeitos ao seguro obrigatório previsto no RSORCA (cf. o artigo 90.º⁸¹), desde que estejam reunidos os seguintes pressupostos cumulativos (artigo 55.º/1 a) a c)⁸²):

- i. o acidente ocorra:
 - a. no território doutro país cujo serviço nacional de seguros tenha aderido ao Acordo, ou
 - b. no trajeto que ligue diretamente 2 territórios onde o Acordo do EEE é aplicável, quando no território atravessado não exista serviço nacional de seguros;
- ii. o responsável pela circulação do veículo não seja titular de um seguro de responsabilidade civil automóvel⁸³; e
- iii. as indemnizações tenham sido atribuídas:
 - a. nas condições previstas para o seguro de responsabilidade civil automóvel na legislação do país onde ocorreu o acidente, ou
 - b. nos termos do artigo 10.º/1, quando o acidente tenha ocorrido no trajeto que liga diretamente 2 territórios onde o Acordo do EEE é aplicável.

⁷⁷ Em STJ 12-05-2016 fala-se de 3 graus: (1) o primeiro entre o Gabinete Emissor do Estado da UE onde ocorreu o acidente e o GPCV; (2) o segundo entre o GPCV e o FGA; e (3) o terceiro entre o FGA e o responsável civil que não segurou o veículo como legalmente lhe era imposto.

⁷⁸ Em 2007 também o regime correspondente ao 26.º do RSORCA 85, agora 55.º do RSORCA 07, sofreu alterações. Assim: (a) no n.º 1: substituição de «Gabinete Português de Certificado Internacional de Seguro» por «Gabinete Português de Carta Verde», «Convenção Complementar entre Gabinetes Nacionais» por «Acordo entre os serviços nacionais de seguros», e «neste diploma» por «neste decreto-lei»; (b) no n.º 1 a): reformulação do lugar do acidente; (c) no n.º 1 b): ligeira mas importante reformulação aditando-se «pela circulação do veículo» para caracterizar «responsável»; (d) no n.º 1 c): atualização da remissão e ligeira reformulação; (e) no n.º 2: atualização da designação para GPCV e ampliação dos elementos a comunicar ao FGA: além da mera «identificação do acidente» também as suas «circunstâncias»; (f) no n.º 3: reformulação no que respeita aos acordos com entidades congéneres doutros Estados-Membros e aditamento da hipótese de danos «causados pela condução de veículo não sujeito à obrigação de seguro com estacionamento habitual num desses Estados»; (g) no n.º 4: atualização do artigo para que remete.

⁷⁹ A norma do artigo 55.º/1 não especifica diretamente a quem são os montantes pagos pelo GPCV, mas apenas ao abrigo do quê. Sobre a qualidade em que age paga o GPCV, vd. A. Durante, *L'assicurazione obbligatoria della responsabilità da veicoli a motore* cit., 896 (se mandatário do gabinete do país de que provém o veículo, se *accollo*, modalidade de assunção de dívida; opta, com Rossi, por esta última tese); noutra contexto, em RCB 19-jan.-1995 é o GPCV, quase à imagem do FGA, «mero garante da obrigação de indemnizar, já que é posteriormente reembolsado do que pagar».

⁸⁰ Vd. supra.

⁸¹ Antes, artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 122-A/86, de 30-mai., retificado pela Declaração n.º 30, de 5-ag.-1986, entretanto revogado pelo artigo 94.º/1 b) do RSORCA 07. Criticamente sobre o preceito, M. J. Rangel de Mesquita, *A Quinta Directiva Automóvel* cit., 635.

⁸² Cf. também o artigo 19.º do RegFGA.

⁸³ Se for, em princípio cobrirá o sinistro o respetivo segurador.

O GPCV deve transmitir ao FGA, «todas as indicações relativas à identificação e circunstâncias do acidente, do responsável, do veículo e das vítimas, para além de dever justificar o pagamento efetuado ao serviço nacional de seguros do país onde ocorreu o acidente»⁸⁴ (artigo 55.º/2; em geral o artigo 56.º⁸⁵). É este um ponto que tem concitado alguma controvérsia junto dos tribunais portugueses: ora por o FGA não dispor na ação que intenta contra o lesado de todos os elementos necessários à prova da responsabilidade do condutor⁸⁶, ora por o FGA recusar o pagamento ao GPCV precisamente por lhe não ter disponibilizado todos os elementos para o efeito⁸⁷. O STJ pronunciou-se já no sentido de que a transmissão pelo GPCV ao FGA de elementos se refere aos necessários à cabal identificação do acidente, que não à sua dinâmica⁸⁸. Na ação intentada pelo GPCV contra o FGA com vista ao reembolso, não tem de ser igualmente demandado, em litisconsórcio necessário passivo, o responsável civil (cf., diversamente, o artigo 62.º/1)⁸⁹.

O FGA reembolsa e é reembolsado, nos termos de acordos com entidades congéneres⁹⁰ doutros Estados-Membros ou doutros países que tenham relações preferenciais «baseados»⁹¹ em acordos com a UE⁹², por indemnizações⁹³:

- i. resultantes da regularização de sinistros cobertos por empresas de seguros declaradas em situação de insolvência⁹⁴; ou
- ii. causados pela condução de veículo não sujeito à obrigação de seguro com estacionamento habitual num desses Estados.

84 Em 2007 verificou-se uma ampliação dos elementos a comunicar pelo GPCV ao FGA: além da mera «identificação do acidente», também as suas «circunstâncias».

85 Cf. o artigo R421-65 do CA.

86 Vd., por ex., RLx 19-jun.-2018, RGm 31-out.-2018, RLx 11-jul.-2013, RLx 8-out.-2015, RLx 11-jan.-2018, RLx 19-jun.-2018, RLx 4-nov.-2010, RLx 16-abr.-2015.

87 STJ 12-mai.-2016. No TJUE 15-jun.-2017, proc. C-587/15 (*Dockevičius*), o serviços nacional de seguros lituano deparara-se com similares perplexidades, tendo o Supremo Tribunal lituano formulado uma série de questões a este respeito, que, todavia, contrariamente ao defendido nas conclusões do advogado-geral, não mereceram resposta do TJUE, por não se considerar competente; no entanto, não deixou de consignar que as DSA não obstam à conclusão de que para efeito de sub-rogação o serviço nacional de seguros lituano tenha o ónus da prova dos pressupostos da responsabilidade civil.

88 De acordo com o STJ 12-mai.-2016, «[d]ado que o Acordo Multilateral (...) faz também referência a «acidente provocado por veículo» e estabelece um regime simplificado de reembolso, não se pode extrair da expressão «acidentes causados por veículos» constante do n.º 1 do art. 26.º do DL 522/85, de 31-12, qualquer relevância interpretativa, sendo que a transmissão aludida no n.º 2 desse preceito se refere aos elementos necessários à cabal identificação do acidente e não à sua dinâmica». Por isso, entende que a procedência da ação reembolso intentada pelo GPCV contra o FGA à luz do RSORCA 85 dependia apenas da verificação cumulativa de 4 pressupostos: (1) a ocorrência de acidente automóvel num Estado-Membro da UE; (2) a sua causação por veículo matriculado em Portugal e sujeito a seguro obrigatório previsto na legislação portuguesa; (3) a inexistência, relativamente ao mesmo, de contrato de seguro válido e eficaz; (iv) o pagamento, enquanto Gabinete Emissor, da indemnização satisfeita ao lesado pelo Gabinete Gestor daquele Estado-Membro. Vd., na doutrina, e. g. M. J. Rangel de Mesquita, *Sistema de certificado internacional de seguro* cit., 257.

89 Assim, RLx 16-abr.-2015

90 Contrariamente aos n.os 1 e 2, o n.º 3 do artigo 55.º/3 não respeita diretamente às relações entre FGA e GPCV.

91 Estranha-se a redação da norma do n.º 3 do artigo 55.º nesta parte, designadamente se «baseados» se «baseadas».

92 No campo específico da atividade seguradora «Não Vida», não noutros.

93 A redação da norma é deficiente: em lugar de «declaradas em insolvência» esperar-se-ia «declaradas em situação de insolvência»; se, como parece gramaticalmente lógico «causados» concorda com «montantes», faz, então, na verdade, pouco sentido a expressão.

94 Vd. A. Costa Oliveira, *A protecção dos credores* cit., 229.

4. DEVER DE COLABORAÇÃO

O FGA precisa de recolher informações várias sobre os sinistros que é chamado a cobrir e sobre os lesantes⁹⁵ com vista a aumentar as hipóteses, de si reduzidas, de reembolso⁹⁶. O legislador, por conseguinte, dispôs deverem todas as entidades públicas ou privadas⁹⁷, de cuja colaboração o FGA careça para efetuar a cobrança dos reembolsos, prestar, «de forma célere e eficaz», as informações e o demais solicitado (artigo 56.º/1; cf. também o artigo 64.º do RegFGA). Excepção à obrigação em apreço é a existência de sigilo de fonte legal (artigo 56.º/1 *in fine*).

Contrapeso deste alargado dever de colaboração é a obrigação do FGA de não transmitir a terceiros as informações obtidas por meio das entidades vinculadas que lhas prestem (artigo 56.º/2).

5. REEMBOLSO E SUB-ROGAÇÃO DO E PELO FGA ENQUANTO ORGANISMO DE INDEMNIZAÇÃO

I.

O FGA funciona também como organismo de indemnização. Os artigos 70.º a 73.º prevêm o *regime geral* nesta matéria⁹⁸.

Os lesados residentes em Portugal podem pedir-lhe que os indemneze, reunidos os seguintes pressupostos:

- i. não constar tal pedido de ação judicial intentada⁹⁹ diretamente contra o segurador (artigo 70.º/1 pr.)¹⁰⁰, e não terem os lesados «apresentado o pedido de indemnização diretamente» ao segurador do veículo cuja utilização causou o acidente no qual tenham obtido resposta fundamentada nos prazos legais (artigo 70.º/2); e
- ii. o segurador do veículo cuja condução causou o acidente ou o respetivo representante para sinistros não tiver apresentado resposta fundamentada aos argumentos aduzidos

⁹⁵ Por ex. informações sobre o paradeiro do responsável ou a sua situação patrimonial.

⁹⁶ F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 580-581, estende, atenta a teleologia do artigo 56.º e o princípio da boa fé, o dever de colaboração ao próprio FGA, enquanto devedor da colaboração, perante o GPCV, enquanto credor da mesma, «para permitir a esta entidade [GPCV] efectivar os reembolsos a que daquele [FGA] tem direito» nos termos do artigo 55.º

⁹⁷ Por ex. o GPCV (cf. também o artigo 55.º/2), mas também o segurador insolvente (artigo 54.º/2), o segurador nas situações do artigo 50.º, o detentor, o proprietário ou o condutor cuja utilização causou o acidente (artigo 54.º/3) (F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 580-581). A colaboração não pode, no entanto, ir a ponto da autoincriminação (noutro quadrante, mas com relevo: TJUE 18-out.-1989, proc. C-374/87 – ECLI:EU:C:1989:387 (*Orkem*), 34-35; TJUE 19-fev.-2001, proc. T-112/98 – ECLI:EU:T:2001:61 (*Mannesmannröhren-Werke*), 70 e 78, e TJUE 8-mar.-1995, proc. T-34/93 – ECLI:EU:T:1995:46 (*Société générale*), 75).

⁹⁸ Correspondentes aos artigos 49.º a 52.º do RSORCA 85 na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 72-A/2003, de 14-abr., em transposição do artigo 6.º da DSA IV. Vd. A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório* cit., 277-280.

⁹⁹ A lei fala de «interposta», mas o termo é próprio de recursos.

¹⁰⁰ O regime do artigo 71.º é moldado sobre o do artigo 6.º/1 da DSA IV.

no pedido (extrajudicial) de indemnização, nos prazos previstos nos artigos 36.º/1 e) e 6¹⁰¹ e 37.º/1 c) e 2 b)¹⁰² (artigo 70.º/1 a) e 2); ou

- iii. o segurador não tiver designado representante para sinistros em Portugal (artigo 70.º/1 b); cf. também o artigo 242.º do RIASR)¹⁰³.

II.

Se o FGA tiver pago a um lesado residente em Portugal nos termos dos artigos 71.º e 72.º, «tem o direito de pedir ao organismo de indemnização do Estado-Membro do estabelecimento da empresa de seguros do veículo cuja utilização causou o acidente o reembolso do montante pago»¹⁰⁴. Está aqui em causa, uma vez mais, uma sub-rogação legal do FGA: este satisfaz o direito do lesado, ingressando nos direitos deste contra o responsável civil. Sendo reembolsado pelo organismo de indemnização do Estado-Membro do estabelecimento do segurador do veículo¹⁰⁵, ocorrerá nova sub-rogação, transmitindo-se, desta feita, o crédito originariamente do lesado para o referido organismo de indemnização, que agirá contra o responsável civil ou o respetivo segurador (cf. o paralelo artigo 73.º).

III.

O artigo 73.º/1 prevê situação inversa à do 72.º: o FGA; na qualidade de organismo de indemnização do estabelecimento do segurador do veículo cuja condução causou o acidente, deve reembolsar o organismo de indemnização do outro Estado-Membro que, tendo indemnizado o lesado aí residente, lho solicite (cf. o artigo 6.º/2, § 1.º, da DSA IV)¹⁰⁶. Reembolsado tal organismo de indemnização pelo FGA, fica este sub-rogado: (i) quer contra a «pessoa causadora do acidente»¹⁰⁷; (ii) quer contra o respetivo segurador (artigo 73.º/2; cf. o artigo 6.º/2, § 1.º, da DSA IV)¹⁰⁸.

¹⁰¹ 2 dias mais 30; estes 30 podem ser reduzidos ou dobrados nas hipóteses do n.º 6.

¹⁰² 45 dias a contar do pedido de indemnização; não sendo emitido dentro deste prazo relatório de alta clínica ou não sendo os danos totalmente quantificáveis, caso em que a proposta assume a designação de «provisória», que, se aceite, deve ser secundada por assunção de responsabilidade do segurador no prazo de 15 dias após conhecimento do relatório de alta clínica ou do momento em que o dano seja totalmente quantificável.

¹⁰³ Sobre regime paralelo no direito britânico, R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance* cit., 690 ss.

¹⁰⁴ Cf. os artigos 6.º/1 e 2 da DSA IV: «A presente disposição em nada prejudica o direito de os Estados (...) de prever a regularização de sinistros entre esse organismo e a pessoa ou pessoas que causaram o sinistro e outras empresas de seguros ou organismos de segurança social cujos serviços sejam necessários para indemnizar a vítima dos danos sofridos em virtude do mesmo sinistro» e «O organismo de indemnização que indemnize a pessoa lesada no Estado-Membro de residência desta última tem o direito de pedir ao organismo de indemnização do Estado-Membro de estabelecimento da empresa de seguros que efetuou o contrato o reembolso do montante por si pago a título de indemnização». No direito britânico, vd. R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance* cit., 698.

¹⁰⁵ Ponto a apurar é se o direito do FGA nos termos do artigo 72.º, a agir contra o organismo de indemnização do Estado de estabelecimento do segurador, é um direito próprio ou do lesado na medida em que também contra tal OI pudesse agir. Seja como for, o resultado é, em qualquer dos casos, por via do pagamento, a sub-rogação destoutro organismo de indemnização.

¹⁰⁶ No direito britânico, vd. R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance* cit., 698.

¹⁰⁷ Na diretiva «pessoa que causou o sinistro»; noutras versões do artigo 6.º/2, § 1.º, da DSA IV: «personne ayant causé l'accident», «Unfallverursacher», «person who caused the accident», «persona che ha causato il sinistro», «persona que haya causado el accidente».

¹⁰⁸ Sendo discutível se possa o FGA demandar os dois, se apenas o segurador, de acordo com o artigo 64.º/1 a).

IV.

Existe ainda um *regime especial* de atuação do FGA como organismo de indemnização (artigos 74.º e 75.º¹⁰⁹).

Os residentes em Portugal lesados em acidente ocorrido noutra Estado-Membro ou por veículos de um país terceiro aderente ao sistema da «carta verde» podem *também*¹¹⁰ pedir indemnização ao FGA quando:

- i. não for possível identificar o veículo cuja utilização causou o acidente; ou
- ii. no prazo de dois meses após o acidente, não for possível identificar o segurador do lesante¹¹¹.

A indemnização é paga «nos termos e limites» em que o Estado-Membro onde ocorreu o acidente haja transposto o artigo 1.º da DSA II (artigo 74.º/3).

Paga a indemnização pelo FGA¹¹², tem este direito ao reembolso:

- i. junto do fundo de garantia, criado ao abrigo do artigo 1.º/4 da DSA II, do Estado-Membro onde o veículo tem o seu estacionamento habitual, se não for possível identificar o segurador;
- ii. junto do fundo de garantia do Estado-Membro onde ocorreu o acidente, se não for possível identificar o veículo ou no caso de veículos de países terceiros.

Do mesmo modo que o FGA, também o fundo de garantia doutro Estado-Membro que haja pago em idênticas situações a indemnização tem do FGA direito ao reembolso. É quanto dispõe o artigo 75.º da perspectiva não do direito que ao fundo de garantia congénere assiste – em relação ao qual o legislador português não pode dispor –, mas da do dever que sobre o FGA impende. Assim, o FGA, na qualidade de organismo de indemnização do Estado-Membro onde o veículo tem o seu estacionamento habitual ou onde ocorreu o acidente, deve reembolsar o organismo de indemnização doutro Estado-Membro que lho solicite após ter indemnizado, «nos termos do artigo anterior», o lesado aí residente (artigo 75.º).

V.

Comparados os artigos 72.º, 73.º e 75.º ao 54.º, nota-se certa assincronia. Com efeito, este é muito mais detalhado do que os outros três. Compreende-se que assim seja, uma vez que se seguiram os dizeres do artigo 6.º/2 da DSA IV, sendo certo, contudo, que o parágrafo último do n.º 1 do artigo 6.º dá margem para uma regulamentação mais extensa.

Os procedimentos de reembolso são, hoje, também regulados no Acordo entre as Entidades Indemnizatórias e entre Entidades Indemnizatórias e Fundos de Garantia, de 29-abr.-2002 (artigos 4.º ss.).

¹⁰⁹ Correspondentes aos artigos 53.º e 54.º do SORCA 85 na redação dada pelo artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 72-A/2003, de 14-Abr, em transposição do artigo 7.º da DSA IV. Cf. o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 72-A/2003. Vd. A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema da Seguro Obrigatório* cit., 280-281.

¹¹⁰ Portanto, em relação ao artigo 70.º

¹¹¹ À letra: o segurador (de responsabilidade civil por danos causados por um veículo terrestre a motor) «daquele», ou seja, do «veículo cuja utilização causou o acidente».

¹¹² O n.º 4 do artigo 74.º não o diz, mas não se concebe tenha direito a reembolso se o não houver feito: é este o principal pressuposto do reembolso, a lógica da sequência entre os n.os 3 e 4, o sentido de «então» e do segmento «nas condições previstas no artigo 72.º» i.e. «Tendo procedido ao pagamento».

Disposições processuais



Francisco Rodrigues Rocha

Diana Nogueira Pires

Joana Pereira Ribeiro

1. INTRODUÇÃO

O legislador estabeleceu para o FGA um regime processual próprio. Consta ele dos artigos 61.º a 63.º, que dão corpo à secção III do capítulo IV do título II do RSORCA 07, onde são reguladas a jurisdição, a legitimidade e as isenções de custas e emolumentares¹.

Problemas ou aspetos processuais existem muitos e de diversa índole². A sua seleção foi feita tendo por referência o texto das citadas disposições e a jurisprudência relativa ao FGA.

2. JURISDIÇÃO

Para o FGA foi prevista, neste tocante, uma regra própria. Com efeito, dos seus «actos e decisões» cabe «recurso» para os tribunais comuns (artigo 61.º)³. A regra compreende-se em face da frequência com que tais questões aparecem e são resolvidas e, em consequência, da especialização, para o efeito, dos tribunais cíveis. Compreende-se, ainda, como forma de

1 No caso previsto no n.º 2 do artigo 63.º não estão, porém, em causa, conforme a designação da secção em que se inserem, «disposições processuais».

2 Além dos neste capítulo tratados, outros existem em litígios nos quais está o FGA envolvido: (i) remessa para os tribunais civis do pedido de indemnização cível enxertado no processo penal, nos termos do artigo 82.º/3 do CPP, visando evitar a morosidade na prolação da decisão da ação penal (cf. RGm 6-nov.-2012 (José Avelino Gonçalves), proc. n.º 1950/07.9TBACB.C1, RPt 11-nov.-2009 (Joaquim Gomes), proc. n.º 522/06.0GBPRD-A.P1, REv 12-jun.-2012 (António João Latas), proc. n.º 768/06.0GTABF-B.E1, REv 22-out.-2019, (Carlos Berguete Coelho), proc. n.º 57/08.6TAABF.E1, RLx 22-nov.-2011 (Jorge Gonçalves), proc. n.º 121/08.1TABNV-B.L1-5); (ii) não realização da audiência prévia nos casos em que a lei não permite a sua dispensa, o que se consubstancia numa nulidade processual (artigo 195.º/1 CPC) (cf. REv 30-jan.-2020 (Conceição Ferreira), proc. n.º 803/19.2TBEVR.E1); ou (iii) nulidade da sentença (artigos 668.º/1 b) e e)) (cf. REv 26-mar.-2015 (Francisco Xavier), proc. n.º 3558/04.1TBSTB.E1, ou REv 13-mar.-2014 (Acácio Neves), proc. n.º 175/05.2TBPSR.E1).

3 Os mandatários, no prazo máximo de três dias úteis a contar da data da respetiva notificação, devem enviar para o FGA as sentenças e os acórdãos, acompanhados de relatório; não se conformando com as decisões proferidas, delas devem ainda interpor recurso, remetendo cópia das alegações ao FGA, logo após o seu oferecimento (artigos 94.º e 95.º do RegFGA). No entanto, verifica-se uma exceção a esta regra: nos casos em que as indemnizações decretadas se contenham nos valores e critérios de referência fixados por portaria do Governo, para efeitos de apresentação aos lesados por sinistro automóvel de proposta razoável para indemnização do dano corporal, dos mesmos não devem ser interpostos recursos.

resolver dúvidas quanto à jurisdição competente. De facto, dotado de autonomia administrativa e financeira (artigo 47.º/2) e assegurada a sua gestão pelos órgãos da ASF (47.º/3) – ainda que tenha o FGA capacidade judiciária⁴ –, a jurisdição «natural» seria a administrativa.

O enunciado do artigo 61.º suscita, contudo, alguma perplexidade. Em primeiro lugar, por parecer fazer depender a jurisdição dos tribunais comuns de «actos e decisões» do FGA, quando, na verdade, se não vêem razões bastantes para afastá-la quando, por ex., o lesado opte por intentar diretamente uma ação contra o FGA, sem antes o ter interpelado para pagamento da indemnização⁵. Em segundo, porque se refere a «recurso», quando em rigor não tem de se tratar de recurso⁶.

3. LEGITIMIDADE PASSIVA

I.

Ponto crucial da disciplina legal do FGA é o respeitante à sua legitimidade passiva⁷, sobre o qual se tem a jurisprudência sucessivamente pronunciado. O problema surge, via de regra, por ser a ação intentada contra o FGA e o condutor responsável civil, desacompanhado do proprietário do veículo.

A lei distingue, a este respeito, entre a legitimidade do FGA quando o responsável seja conhecido ou não.

II.

Assim, quando seja o responsável conhecido «e não beneficie de seguro válido e eficaz»⁸, as ações destinadas a fazer valer o crédito indemnizatório por responsabilidade civil decorrente de acidente de viação devem ser propostas contra o FGA e o «responsável civil» (artigo 62.º/1 do RSORCA 07; já antes o 29.º/6 do RSORCA 85 e o 22.º/3 do RSORCA 79). A sanção é a ilegitimidade⁹, donde se tem concluído estar-se perante um caso de litisconsórcio necessário passivo de fonte legal¹⁰ (artigo 33.º/1 do CPC), que se traduz numa exceção dilatória (artigo 577.º e) *ibid.*),

4 Vd. Introdução. Em Itália, as ações de ressarcimento são intentadas contra as «empresas designadas», podendo, no entanto, a Consap/FGVS intervir no processo, incluindo em instância de recurso (artigo 287.º/3 do CAP).

5 E antes também de aguardar um qualquer deferimento ou não do seu pedido.

6 Cf., porém, J. A. de França Pitão, *Seguro de responsabilidade civil* cit., 833 (remetendo para o regime de recursos em processo civil, à data artigos 676.º ss. do CPC), que em *Seguro automóvel obrigatório* cit., 256, manifesta diferente opinião, próxima da aqui defendida (ainda que referindo-se a «forma de processo»).

7 Quanto à legitimidade ativa, não há regras especiais a assinalar. Os lesados não têm, para o efeito, de agir conjuntamente, em litisconsórcio.

8 A necessidade deste segmento é discutível em face dos artigos 47.º/1 e 49.º/1 a) e c). Só em relação a responsáveis conhecidos se sabe se beneficiam ou não de seguro. Cf. também o artigo 105.º do RegFGA.

9 O artigo 62.º/1 refere «sob pena de ilegitimidade»; implícito está o complemento determinativo (genitivo subjetivo) «das acções».

10 C. Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil* cit., 88 ss., M. J. Capelo, *A intervenção do responsável civil* cit., 40-41, ou F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel* cit., 563; sobre o litisconsórcio necessário passivo e g. João de Castro Mendes, *Direito processual civil*, vol. II, AAFDL, Lisboa, 2012 (reimpr.), 191 ss., Miguel Teixeira de Sousa, *Estudos sobre o novo processo civil*, Lex, Lisboa, 1997, 156 ss., max. 157 (com menção específica ao FGA), José Lebre de Freitas/Isabel Alexandre, *Código de Processo Civil anotado*, vol. 1.º – artigos 1.º a 361.º, sub art. 33.º, Coimbra Ed., Coimbra, 2014, 76-79, António Montalvão Machado/Paulo Pimenta, *O novo processo civil*, 12.ª ed., Almedina, Coimbra, 2010, 80 ss., Paulo Pimenta, *Processo civil declarativo*, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2018 (reimpr.), 70-77, F. M. Lucas Ferreira

que determina a absolvição dos réus da instância (artigo 278.º/1 d) *ibid.*)¹¹. A regra destoa da do litisconsórcio voluntário que vale tanto para as obrigações solidárias como para as obrigações garantidas por fiança¹². Com a imposição do litisconsórcio passivo entre FGA e lesante visa-se, fundamentalmente, facilitar a sub-rogação do FGA contra o responsável, estendendo-lhe os efeitos da decisão, com base na qual o FGA depois agirá, em processo executivo, contra aquele¹³. Está aqui também presente a ideia de «subsidiariedade», desta feita diferida, da atuação do FGA: este não é o responsável, de modo que deve ter ao seu dispor os meios necessários a ser eficazmente reembolsado por aquele. Propósito foi também o de facultar ao FGA a versão de quem do acidente participou e os meios de prova de que dispõe.

Diversamente, existindo seguro de responsabilidade civil automóvel, as ações contra o segurador devem ser «obrigatoriamente» e «só» contra o segurador, sempre que o pedido formulado se contiver no limite do capital mínimo obrigatório (artigo 64.º/1 a) do RSORCA 07). Para a hipótese em que o lesado entenda estar em vigor seguro automóvel, mas o respetivo segurador não, pode aquele intentar a ação contra o segurador (artigo 64.º/1 a)) e, subsidiariamente, contra o FGA e o lesante (artigo 62.º/1 do RSORCA 07; pluralidade subjetiva subsidiária: artigo 39.º do CPC)¹⁴. Em idênticas situações, pode o FGA ser chamado à demanda *a posteriori* através de incidente de intervenção principal provocada, suprimindo a ilegitimidade inicial (artigo 316.º/1 do CPC)¹⁵.

de Almeida, *Direito processual civil cit.*, I, 425 ss., max. 425-427 (com menção específica do regime do FGA), Jorge Augusto Pais de Amaral, *Direito processual civil*, 15.ª ed., Almedina, Coimbra, 2019, 127 ss., J. P. Remédio Marques, *Ação declarativa à luz do Código revisto*, 3.ª ed., Coimbra Ed., Coimbra, 2011, 384 ss., max. 389 (com menção do FGA), António Júlio Cunha, *Direito processual civil declarativo*, 2.ª ed., QJ, Lisboa, 2015, 136 ss., António Abrantes Gerales/Paulo Pimenta/Luís Filipe Pires de Sousa, *Código de Processo Civil anotado*, vol. I – Parte geral e processo de declaração, Almedina, Coimbra, 2018, 62 ss., José António de França Pitão/Gustavo França Pitão, *Código de Processo Civil anotado*, t. I, QJ, Lisboa, 2016, 90 ss. Em Itália, a conclusão, retirada a partir da letra do artigo 287.º do CAP, em específico do seu n.º 4, é coincidente: E. di Jeso, *Diritto dell'assicurazione RC auto cit.*, 368.

11 Vd., na jurisprudência, RGm 04-dez.-2014 (António Sobrinho), proc. n.º 223/07.1TBMTR.G1, RPt 19-dez.-2007 (Caimoto Jácome), proc. n.º 0756511, RPt 12-out.-2010 (Rodrigues Pires), proc. n.º 10/07.7TBMAI.P1, RCb 28-set.-2010 (Jorge Arcanjo), proc. n.º 392/09.6TBCVL.C1, RCb 1-mar.-2016 (Jorge Arcanjo), proc. n.º 71/12.7TBMBR.C1, RCb 11-jan.-2005 (Jorge Arcanjo), proc. n.º 3013/04, REv 04-mar.-2004, proc. n.º 2726/03-3, RLx 6-dez.-2017 (Maria Teresa Albuquerque), proc. n.º 2635/13.2TBVFX.L1-2, RLx 27-nov.-2002 (Rodrigues Simão), proc. n.º 0062663, STJ 23-mai.-1990, *BMJ*, 397, 392, STJ 28-set.-1995 (Costa Marques), proc. n.º 087014, STJ 06-out.-2005, proc. n.º 05B2397, STJ 20-jun.-2006, proc. n.º 1472/06, *CJ* 192 (2006) II, 126, STJ 16-Fev.-2012 (Ana Paula Boularot), proc. n.º 4323/06.7TBBERG.G1.S1, STJ 16-jan.-2014 (Silva Gonçalves), proc. n.º 3719/07.1TBALM.L1.S1, STJ 08-mar.-2005 (Oliveira Barros), proc. n.º 05B3061, STJ 5-nov.-2009 (Santos Bernardino), proc. n.º 1350/1998.S1; na doutrina, J. A. França Pitão, *Seguro automóvel obrigatório cit.*, 257.

12 Quer para o caso de se considerar, como muita jurisprudência faz, o FGA devedor solidário (neste sentido STJ 18-out.-2012 (Tavares de Paiva), proc. n.º 2383/05.7TBVFR.P1.S1, RPt 19-mai.-2010 (Deolinda Varão), proc. n.º 23910/03.9TJPR.T.P1; é esta também a conclusão em Itália: E. di Jeso, *Diritto dell'assicurazione RC auto cit.*, 368637, para quem o litisconsórcio necessário passivo é «uma exceção à regra do litisconsórcio facultativo para as obrigações solidárias»), quer garante pessoal em moldes fidejussórios legais, posição esta que não encontra eco nas decisões dos nossos tribunais (apesar de recorrente ser a afirmação de que o FGA é um garante: RGm 05-mai.-2019 (Maria Amália Santos), proc. n.º 3128/15.9TBGMR.G1, RPt 07-jun.-2011 (Anabela Dias da Silva), proc. n.º 1031/07.5TBESPP1, RPt 28-out.-2015 (Vitor Amaral), proc. n.º 894/14.2TBVNG.P1, RLx 30-jun.-2008, proc. n.º 8412/2007-9, STJ 19-abr.-2012 (Abrantes Gerales), proc. n.º 3203/05.8TBMTJ.L1.S1, STJ 17-out.-2007 (Armindo Monteiro), proc. n.º 07P3395, STJ 30-mar.-2017 (Távora Victor), proc. n.º 664/04.6TBGCG.P2.G1.S1); sobre o tema, em geral, M. Januário da Costa Gomes, *Assunção fidejussória de dívida. Sobre o sentido e o âmbito da vinculação como fiador*, Almedina, Coimbra, 2000, 161 ss. e *passim*; especificamente sobre o FGA, F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel cit.*, 563-564 (com referência ao regime da fiança a nt. 13); no direito tedesco, R. Koch, anotação ao § 12 do PflVG, 153-154 (dando conta da tese de Baumann, de que o dever de intervenção do fundo tem a natureza jurídica de fiança do tipo *Ausfallbürgschaft* de origem legal, e Johannsen, no sentido de se tratar dum caso especial duma assunção de dívida, *Schuldbeitritt*, legal); no direito italiano, G. Castellano, *Assicurazione obbligatoria cit.*, 374/1, equipara a prestação do FGA à de um segurador de acidentes de pessoais.

13 Na doutrina, F. Albuquerque Matos, *O Fundo de Garantia Automóvel cit.*, 564. Sobre se a decisão condenatória do FGA e do responsável valha como título executivo do primeiro contra o segundo vd. *supra* capítulo «Reembolsos».

14 Vd. Maria José Capelo, *A intervenção do responsável civil na ação de indemnização fundada em acidente de viação*, *Sub Judice* 17 (2000), 40-41, considerando que a letra do a data artigo 31.º-B do CPC, hoje 39.º, ao mencionar no singular «réu diverso», não impedia a aplicação, atenta a *ratio* da norma, à pluralidade de réus diversos.

15 E. H. Consciência, *Seguro obrigatório cit.*, 67.

A concretização do conceito de responsável civil causou celeuma, para efeito do artigo 62.º/1 e 2. A jurisprudência, todavia, alinhou na interpretação segundo a qual o é tanto o condutor autor do acidente (artigo 503.º/3 do CC)¹⁶, como o proprietário do veículo (artigo 503.º/1 do CC)¹⁷, concluindo que a ação deve ser intentada contra ambos, se diversos os sujeitos¹⁸.

¹⁶ O condutor pode ser simultaneamente proprietário e, neste caso, fica sujeito à responsabilidade objetiva pelos danos provenientes de riscos próprios do veículo (artigo 503.º/1; J. Antunes Varela, *Das Obrigações em geral*, vol. I, 10.ª ed., Almedina, Coimbra, 2012 (9.ª reimpr. ed. 2000), 662). Em texto corrido referimo-nos ao condutor que conduz o veículo enquanto detentor; este quando conduza o veículo por conta doutrem responde, diversamente do «diretor efetivo», por culpa presumida (artigo 503.º/3; que vale nas relações externas: Assento STJ 1/83, de 14-mar.; é aplicável à colisão de veículos prevista no artigo 506.º/1 do CC: Assento STJ 3/94, de 26-jan.; e não tem os limites fixados no artigo 508.º/1 do CC: Assento STJ 7/94, de 2-mar.; parte da doutrina critica a presunção do 503.º/3 valer apenas para comissários: A. Prata, anotação ao artigo 503.º, *Código Civil anotado*, vol. I, coord. A. Prata, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2019, 698-699, J. A. González, *Responsabilidade civil* cit., 212, R. Guichard, anotação ao artigo 503.º, *Comentário ao Código Civil. Direito das Obrigações. Das Obrigações em geral*, UCP, Lisboa, 2018, 410; a orientação do Assento STJ n.º 1/80, de 21-nov.-1979, segundo o qual o artigo 493.º/3 do CC não se aplica a acidentes de circulação terrestre, tem sido também objeto de crítica: J. Sousa Ribeiro, *O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidente de viação, nos Estudos em homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro*, II – *Jurídica*, BFD n.º especial, Coimbra, 1979, 416 ss., 479 ss. e *passim*, e Maria da Graça Trigo, *Das presunções de culpa no regime de responsabilidade civil por acidentes de viação*, CDP 32 (2010), 22 ss.). Caso, no entanto, conduza fora do exercício das suas funções de comissário, responderá já não subjetivamente mas de forma objectiva como «diretor efetivo» (artigo 503.º/3, 2.ª parte), sem precluir a possibilidade de por culpa (483.º ss.) e, por conseguinte, sem os limites do artigo 508.º responder (A. Carlos Lima, *Acidentes de viação. Aspectos da responsabilidade civil*, 27317, J. Sousa Ribeiro, *O ónus da prova* cit., 461, M. J. Almeida Costa, *Direito das Obrigações* cit., 6341). A aplicação da presunção do artigo 503.º/3 depende da alegação e prova de factos que integrem uma relação de comissão entre condutor e proprietário, nenhuma presunção existindo de que seja comissário todo o condutor não proprietário (AUJ STJ 30-abr.-1996; concordantes e. g. M. Graça Trigo, *Das presunções de culpa* cit., 30, F. Albuquerque Matos, *Os proprietários e condutores de veículos* cit., 50, ou L. Menezes Leitão, *Direito das Obrigações*). Quando seja comissário o condutor, o proprietário responderá como «diretor efetivo do veículo» (503.º/1) e comitente (500.º/1); nesta segunda hipótese não está sujeito aos limites máximos do artigo 508.º (M. da Graça Trigo, *Responsabilidade civil delitual por facto de terceiro*, Coimbra Ed., Coimbra, 2009, 375).

¹⁷ Que responde objetivamente pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação (artigo 503.º/1; sobre tais riscos e a sua articulação com a exclusão de responsabilidade por causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo referida no artigo 505.º, A. Menezes Cordeiro, *Tratado de Direito Civil Português*, II/III, Almedina, Coimbra, 2010, 673-674 ou 676-677 ou P. Romano Martinez, *Direito das Obrigações. Programa 2014/2015. Apontamentos*, AAFDL, Lisboa, 2014, 152-155; sobre a culpa do lesado para efeito do artigo 505.º, J. Calvão da Silva, *Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar de página?*, RLJ 137/3946 (2007), 49/1 ss., J. C. Brandão Proença, *Culpa do lesado, Comemorações dos 35 anos do Código Civil e dos 25 anos da Reforma de 1977*, vol. II – *Direito das Obrigações*, Coimbra Ed., Coimbra, 2007, 148-150, Alessandra Silveira/Sophie Perez Fernandes, *O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011)*, CDP 34 (2011), 3 ss., J. Sinde Monteiro, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade civil* cit., 103 ss., ou H. Martins Leitão, *Da acção de indemnização por acidentes de viação*, 9.ª ed., Librum, Porto, 2016, 40-42 e 49). O proprietário é, na jurisprudência consultada, tido sobretudo como responsável na qualidade daquele que tem a «direção efetiva» do veículo de circulação terrestre e utilizador em seu próprio interesse (artigo 503.º/1; duma presunção *hominis* de que o proprietário é «diretor efetivo» fala STJ 6-dez.-2001 (Ribeiro Coelho), CJ/ASTJ 9 (2001) 3, 141-143; na doutrina, A. Menezes Cordeiro, *Tratado* cit., II/III, 673). O «diretor efetivo do veículo» não tem, no entanto, de corresponder ao proprietário, uma vez que o critério legal não assenta na titularidade do direito sobre o veículo, mas no poder de facto que se exerça, acompanhado ou não de legitimação jurídica, sobre um veículo (de «detentor» fala parte significativa da doutrina portuguesa, mas vd. contra José Alberto González, *Direito da responsabilidade civil*, QJ, Lisboa, 2017, 431 ss.; no direito francês *gardien*, no alemão *Halter*), acrescido da utilização em proveito próprio, mesmo que através de comissário (M. J. Almeida Costa, *Direito das Obrigações*, Almedina, Coimbra, 12.ª ed., Almedina, Coimbra, 2019, 630).

¹⁸ Neste sentido, RPt 3-nov.-1997 (Pinto Ferreira), proc. n.º 9720849, BMJ 471 (1997), 461, RCB 8-mai.-1996, CJ (1996), 3, 225, RCB 28-jan.-2015 (Vasques Osório), proc. n.º 895/12,5TAGRD.C1; REv 11-set.-2009 (Almeida Simões), proc. n.º 3/08.7TBMRA-A.E1; RLx 7-nov.-2019 (Eduardo Petersen), proc. n.º 726/16.7T8CSC.L1-6, diversamente, STJ 13-jan.-2005, proc. n.º 04B1310; RLx 29-mar.-2005, proc. n.º 7519/2003-3, STJ 5-mai.-2010 (Santos Cabral), proc. n.º 130/02.4GFSTB.E1.S1; RLx 19-mar.-2015 (Vitor Amaral), proc. n.º 9036-11.5T2SNT.L1-6; RLx 6-dez.-2017 (Maria Teresa Albuquerque), proc. n.º 2635/13.2TBVFX.L1-2 e, na doutrina, Carlos Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil por acidentes de viação abrangidos pelo seguro obrigatório*, RMP 8/29 (1987), 92, em face do artigo 29.º/6 do RSORCA 85, não dissimil neste particular do 62.º/1 do RSORCA 07, entendia que o legislador «parece ter olvidado que, em muitas situações, haverá não um, mas vários responsáveis diretos pelas indemnizações resultantes do acidente», de modo que sustenta bastar «ao lesado mandar um dos vários civilmente responsáveis, à sua escolha, para assegurar a legitimidade passiva, podendo naturalmente o FGA provocar a intervenção dos restantes responsáveis civis, para uma mais fácil efetivação da faculdade de sub-rogação que lhe é reconhecida».

Questão delicada respeita a saber se, mais do que intentada a ação contra o FGA e o responsável civil, tenha também a condenação de ser simultaneamente de todos os litisconsortes. Com efeito, a responsabilidade, embora solidária (artigos 497.º/1 e 507.º/1 do CC), afere-se em relação a cada um dos envolvidos e pode acontecer que um deles não responda, normalmente o proprietário em caso de utilização abusiva pelo condutor (artigo 503.º/3, 2.ª parte)¹⁹. A jurisprudência, não sem oscilações, tem pendido em sentido afirmativo²⁰.

A lei é omissa sobre o regime da legitimidade passiva na hipótese de insolvência do segurador²¹. Existindo seguro, à letra aplicar-se-iam as regras do artigo 64.º/1 a) e b), do RSORCA 07, com a consequência de o lesado ter de reclamar o seu crédito na insolvência do segurador²² sem poder agir diretamente contra o FGA. Parece-nos, porém, que a lógica que preside à existência do FGA e, mais em particular, a este tipo de cobertura, bem como a própria consagração do artigo 54.º/2 – que pressupõe, a montante, tenha o FGA cumprido à margem ou na sequência dum processo judicial –, impõem que a ação possa ser intentada contra o segurador e o FGA²³ em litisconsórcio voluntário²⁴.

III.

Duvidosa é a solução a dar às ações intentadas por instituições integradas no SNS contra o FGA para cobrança de dívidas resultantes de cuidados de saúde, em particular se valha neste caso a regra do litisconsórcio necessário passivo entre FGA e responsável civil do artigo 62.º/1. O quadro fáctico em que ocorrem tais situações é o da prestação por hospital de cuidados a sinistrado de acidente rodoviário. Em tais casos, a solução natural seria a instituição do SNS agir contra o lesado. Pode, todavia, ser o património deste insuficiente. A lei permite, então, a tais instituições agir contra os devedores do lesado, designadamente, existindo seguro, o segurador de responsabilidade civil e, no caso contrário, o responsável civil e o FGA.

A necessidade de tornar mais célere o pagamento das dívidas às instituições e serviços do SNS²⁵ impôs a criação deste regime especial (Decreto-Lei n.º 218/99, de 15 de Junho) que permite, independentemente do apuramento da efetiva responsabilidade civil²⁶, a cobrança de créditos referentes aos cuidados de saúde prestados no âmbito dos acidentes de viação abrangidos pelo seguro de responsabilidade civil automóvel.

19 No direito italiano, só a circulação *prohibente domino* (através do empenho ativo deste em adotar medidas para impedir a utilização do veículo por parte de terceiros), não a *invito domino* (mera contrariedade à utilização por outrem), exime o proprietário do veículo, nos termos do artigo 2054/3 do *Codice civile*. No direito português, o critério parece não ser tão rígido. Vd. M. J. Almeida Costa, *Direito das Obrigações* cit., 633-634. Mas também é possível o inverso, i.e. conseguir o comissário ilidir a sua culpa presumida e responder o lesante apenas pelo 503.º/1 (E. Santos Júnior, *Direito das Obrigações, I – Sinopse explicativa e ilustrativa*, 3.ª ed., AAFDL, Lisboa, 2014, 368).

20 Neste sentido, RLx 19-mar.-2015 (Vitor Amaral), proc. n.º 9036-11.5T2SNT.L1-6 e STJ 02-mar.-2004 (Nuno Cameira), proc. n.º 03A3499.

21 Diferentemente o direito italiano: artigo 287.º/5 do CAP.

22 Ou também contra o responsável civil, quando o pedido formulado ultrapassasse o limite do capital obrigatório.

23 E eventualmente também contra o responsável civil quando o pedido formulado exceder o limite mínimo do seguro obrigatório.

24 Era já esta a solução defendida por C. Lopes do Rego, *Regime das ações de responsabilidade civil* cit., 93. No direito italiano, a regra é do litisconsórcio necessário passivo, de fonte legal: a ação deve ser intentada contra o FGVS e o liquidatário da empresa de seguros (artigo 287.º/5 do CAP).

25 O artigo 4.º/1 permite que as entidades a que se refere o artigo 23.º/1 b), c) e d) do Estatuto do SNS, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 11/93, de 15-jan., sejam diretamente demandadas pelas instituições e serviços integrados no SNS, em virtude dos encargos resultantes da prestação de cuidados de saúde, sem a cominação legal da ilegitimidade.

26 Neste sentido, REv 09-mar.-2006 (Assunção Raimundo), proc. n.º 2423/05-2 e REv 28-mai.-2015 (Rui Machado e Moura), proc. n.º 3401/13,0TBSTB.E1.

IV.

Sendo desconhecido o responsável, não pode o lesado demandar senão o FGA (artigo 62.º/2). A regra não podia ser outra, «dada a impossibilidade material de exercer a ação indemnizatória contra o responsável directo»²⁷.

V.

Se o acidente de viação envolver dois veículos, um deles – aquele cujo condutor não teve culpa – com seguro de responsabilidade civil e de danos próprios, e outro – aquele cujo condutor teve culpa exclusiva no acidente – sem seguro²⁸, «a acção deve ser proposta também contra a respetiva empresa de seguros» (artigo 62.º/3). O advérbio «também» traz consigo a aplicação do n.º 1 do artigo 62.º: a ação, nestes casos, deve ser intentada contra o responsável conhecido e o FGA (artigo 62.º/1) e contra o segurador de danos próprios do próprio lesado (artigo 62.º/3). A solução é algo estranha, em face do disposto no artigo 51.º/2, dado que o FGA só responde pelo excedente. Teria feito sentido estabelecer que a ação fosse intentada contra o responsável civil ou o segurador de danos próprios, devendo sê-lo também contra o FGA apenas se ultrapassado o capital daquele seguro (cf. a solução, de certo modo paralela, do artigo 64.º/1 b)).

VI.

Não havendo franquia, foi no RSORCA 07 eliminada a regra do artigo 29.º/7 segundo o qual o FGA, conhecido o responsável não coberto por seguro, não podia ser demandado em ação destinada a fazer valer responsabilidade civil por lesões materiais quando o pedido não ultrapassasse o valor de 299,28€ correspondente à franquia a deduzir no montante a cargo do FGA²⁹.

VII.

O artigo 62.º preocupa-se com o FGA apenas enquanto réu. Quando aja na qualidade de autor, em princípio sub-rogado contra o ou os responsáveis civis, não vigora, quanto a estes últimos, a regra do litisconsórcio necessário passivo³⁰, de maneira que pode, à sua escolha, demandar qualquer um deles.

4. ISENÇÕES

O n.º 11 do artigo 29.º do RSORCA 85, sob a epígrafe «Legitimidade das partes e outras regras», isentou o FGA do pagamento de qualquer encargo decorrente da tramitação dos processos judiciais, independentemente da posição processual assumida.

²⁷ Cf. C. Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil* cit., 92.

²⁸ A redação legal é estranha: «subsumível em contrato de seguro automóvel de danos próprios»; e contém um lapso de escrita: «respetiva empresas».

²⁹ Vd. supra capítulo «Extensão da indemnização».

³⁰ Vd. supra capítulo respeitante aos «Reembolsos».

Acolhendo a profunda alteração legislativa do Decreto-Lei n.º 324/2003³¹, de 27-Dez., o RSORCA 07 veio, contudo, limitar a referida isenção ao «exercício do direito de sub-rogação» (artigo 63º)³², regra que se manteve após a entrada em vigor do RCP³³ (cf. o artigo 4.º/1 o)).

5. EXONERAÇÃO DO PASSIVO RESTANTE

I.

A inclusão do crédito do FGA na exoneração do passivo restante é discutida na jurisprudência. A solução tem dependido do juízo de censurabilidade que sobre a conduta do insolvente recai: por regra, as indemnizações que resultem de atuações dolosas do devedor e hajam sido nessa qualidade reclamadas não estão abrangidas pela referida exoneração (artigo 245º/2 b) do CIRE³⁴).

II.

O incumprimento da obrigação de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel, por parte do proprietário, consubstancia, via de regra, uma conduta dolosa, como nota a jurisprudência³⁵.

Diversamente, quando o insolvente seja outro sujeito não obrigado à contratação do seguro – como o condutor não proprietário –, a tendência é a da inclusão do crédito do FGA na exoneração do passivo restante³⁶. Para esta orientação contribui o facto de obrigado à celebração do seguro ser o proprietário, ao qual se soma, frequentemente, o desconhecimento negligente do condutor de circular sem seguro, sobretudo quando comissário.

³¹ Este regime consagrou o princípio geral de que, salvo ponderosas exceções, todos os sujeitos processuais estão obrigados ao pagamento de custas, independentemente da sua natureza ou qualificação jurídicas e desde que possuam capacidade económica e financeira para tal (cf. o respetivo preâmbulo).

³² RPt 15-jul.-2004 (Saleiro de Abreu), proc. n.º 0434132, RPt 6-jan.-2005 (Viriato Bernardo), proc. n.º 0436836, RPt 27-nov.-2008 (Carlos Portela), proc. n.º 0834174, RPt 20-fev.-2008 (José Carreto), proc. n.º 0715843, RLx 26-jan.-2006 (Fátima Galante), proc. n.º 11492/2005-6.

³³ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 324/2003, de 27 de Dezembro.

³⁴ Críticos da solução legal, por compreender tanto os ilícitos extracontratuais como os contratuais, L. A. Carvalho Fernandes/J. Labareda, *Código da Insolvência e da Recuperação de Empresas anotado*, 3.ª ed., QJ, Lisboa, 2015, sub art. 245.º, 871. Sobre este regime, também Adelaide Menezes Leitão, *Direito da insolvência*, AAFDL, Lisboa, 2017, 225.

³⁵ Neste sentido, RGm 24-mai.-2018 (Maria da Purificação Carvalho), proc. n.º 221/17.7T8VNC.G1; RPt 16-set.-2014 (Rodrigues Pires), proc. n.º 3965/13.9TBGDM.P1; RPt 7-jul.-2016 (Fernando Samões), proc. n.º 853/15.8T8STS.P1; RCb 28-jun.-2016 (Fonte Ramos), proc. n.º 4372/15.4T8CBR.C1.

³⁶ RGm 11-jun.-2015 (Heitor Gonçalves), proc. n.º 2916/13.5TJVNFG1.

Desafios futuros



Francisco Rodrigues Rocha

Isabel Matos Sequeira¹

I.

Cerca de 9 anos após a aprovação da Diretiva consolidada, foi apresentada pela Comissão Europeia uma Proposta de Diretiva COM(2018) 336 – 2018/0168 (COD), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24-mai.-2018, cuja discussão está ainda em curso².

II.

Entre outros aspetos regulados na Diretiva³, conta-se, com repercussão sobre o regime do FGA, o da proteção de pessoas lesadas em caso de insolvência ou de não colaboração de um segurador. Em consequência, é proposto o aditamento à DSA consolidada dum artigo 10.º-A⁴, com a seguinte redação:

Artigo 10.º-A

Proteção das pessoas lesadas em caso de insolvência ou de não cooperação de uma empresa de seguros

1. Os Estados-Membros devem criar ou autorizar um organismo para indemnizar as partes lesadas que tenham residência habitual no seu território, pelo menos até aos limites da obrigação de seguro a que se refere o artigo 9.º, n.º 1, por danos pessoais ou danos materiais causados por um veículo segurado por uma empresa de seguros em qualquer das seguintes situações:

a) A empresa de seguros está sujeita a um processo de falência;

1 A redação do presente texto contou igualmente com a leitura crítica do Dr. Francisco Luís Alves.

2 Entretanto objeto de propostas de alteração pelo Parlamento Europeu em 13-fev.-2019 e pelo Conselho Europeu. Cf. os textos em *Proposal for a Directive... Four-column table comparing the institutions' position* (ST 5501 2020 INIT), de 27-jan.-2020.

3 A Proposta regula também o historial de sinistros, em termos de evitar a discriminação dos tomadores do seguro em função da nacionalidade ou seu anterior Estado de residência. Pretende-se, por via da Nova Directiva, que os Estados-Membros legissem no sentido de vincular os seguradores ao tratamento das declarações de sinistros que lhes são apresentadas de acordo com o mesmo critério, independentemente de serem provenientes de um segurador estabelecido no mesmo Estado-Membro ou noutra, antevendo-se igualmente a fixação do conteúdo mínimo das mencionadas declarações.

A Proposta pretende, por fim, pôr cobro a uma diferença nos montantes mínimos aplicáveis em cada Estado-Membro que remonta à DSA II, alterada pela DSA V, da qual resultam diferenças decorrentes dos períodos de transição de que alguns Estados-Membros beneficiaram e cujo término influencia a data de actualização quinquenal dos referidos montantes, reforçando-se por esta via a protecção mínima dos lesados em acidentes de viação dentro da União Europeia.

4 O artigo 10.º é relativo ao «Organismo responsável pela indemnização».

b) A empresa de seguros está sujeita a um processo de liquidação como previsto no artigo 268.º, alínea d), da Diretiva 2009/138/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵;

c) A empresa de seguros ou o seu representante para sinistros não apresentou uma resposta fundamentada aos argumentos do pedido de indemnização no prazo de três meses a contar da data em que a pessoa lesada apresentou o seu pedido a essa empresa de seguros.

2. As pessoas lesadas não poderão apresentar um pedido de indemnização ao organismo a que se refere o n.º 1 se tiverem apresentado um pedido de indemnização diretamente a, ou intentado uma ação judicial diretamente contra, a empresa de seguros, e esse pedido de indemnização ou ação judicial ainda estiver pendente.

3. O organismo a que se refere o n.º 1 deve dar uma resposta fundamentada ao pedido de indemnização no prazo de dois meses a contar da data em que a pessoa lesada o apresentou.

4. Caso a pessoa lesada resida num Estado-Membro que não o Estado-Membro em que está estabelecida a empresa de seguros referida no n.º 1, o organismo a que se refere o n.º 1 que tenha indemnizado a pessoa lesada no seu Estado-Membro de residência terá o direito a exigir, ao organismo a que se refere o n.º 1 no Estado-Membro em que está estabelecida a empresa de seguros que emitiu a apólice da pessoa responsável, o reembolso do montante pago a título de indemnização.

5. Os n.ºs 1 a 4 não prejudicam:

a) O direito de os Estados-Membros considerarem a indemnização paga pelo organismo a que se refere o n.º 1 como subsidiária ou não;

b) O direito de os Estados-Membros preverem a regularização de sinistros relativamente ao mesmo acidente entre:

i) o organismo a que se refere o n.º 1;

ii) a pessoa ou pessoas responsáveis pelo acidente;

iii) outras empresas de seguros ou organismos de segurança social obrigados a indemnizar a pessoa lesada.

6. Os Estados-Membros não devem permitir que o organismo a que se refere o n.º 1 subordine o pagamento da indemnização a requisitos diferentes dos estabelecidos na presente diretiva, nomeadamente a exigência de a pessoa lesada provar que a pessoa responsável não pode pagar ou se recusa a fazê-lo.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 28.º-B, a fim de definir as funções e obrigações processuais dos organismos criados ou autorizados nos termos do artigo 10.º-A no que diz respeito ao reembolso.

O proposto artigo 10.º-A surge na senda da jurisprudência do TJUE⁶, designadamente do caso

*Csonka*⁷. Segundo o TJUE, o artigo 3.º/1 da DSA I, lido à luz do artigo 1.º/4 da DSA II, não impõe aos

⁵ De 25-nov.-2009, relativa ao acesso à actividade de seguros e resseguros e ao seu exercício (Solvência II).

⁶ Que esta foi determinante para a redação da Proposta resulta expressamente por ex. do ponto 5 da Exposição de Motivos ou das pp. 4-5 e 110 ss. do *Commission Staff Working Document. Executive Summary of the Impact Assessment accompanying the document Proposal for a Directive* (ST 9365 2018 ADD 1). Em Portugal, a relação entre a jurisprudência dos tribunais portugueses e a do TJUE tem sido sinuosa: entre outros, M. J. Rangel de Mesquita, *O princípio da interpretação conforme e a sua não aplicação pelo Estado-Juiz: um (duplo) exemplo de incumprimento estadual*, RFDUP 7 (2010), 441-461.

⁷ TJUE 11-jul.-2013, proc. n.º 409/11 (*Csonka*), ECLI:EU:C:2013:512, em cujo âmbito se discutiu a conformidade do direito húngaro até 2009 com as DSA por não prever pagamento pelo organismo de indemnização em caso de insolvência de um segurador. Em face o artigo 3.º/1 da DSA I, escreve o TJUE que «[a] hipótese de insolvência do segurador não constitui um caso que possa ser identificado com tais circunstâncias [específicas e claramente identificadas pela DSA I de intervenção do organismo nacional]. Com efeito, nessa hipótese, foi cumprida a obrigação de seguro». Foi a seguinte a decisão do TJUE: «O artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 72/166/CEE (...), conforme alterada pela Diretiva 2005/14/CE (...), lido à luz do artigo 1.º, n.º 4, da Segunda Diretiva 84/5/CEE (...), deve ser interpretado no sentido de que entre as obrigações

Estados-Membros a previsão, no respetivo direito interno, de disposição pela qual o organismo cubra indemnizações devidas por segurador insolvente do responsável civil⁸. A solução não é diferente em face das demais DSA III, IV e V⁹. Por isso se entendeu necessário legislar sobre o problema, prevendo expressamente a cobertura pelo organismo caso o segurador esteja sujeita a processo de insolvência, de declaração ou em caso de não apresentação de resposta fundada após três meses¹⁰. As partes lesadas poderão solicitar a indemnização ao organismo do país onde tenham residência habitual, independentemente do país onde está sediado o segurador insolvente.

O preceito prevê a cobertura também em caso de «não cooperação de uma empresa de seguros» (epígrafe e n.º 1 c)). Situações deste tipo ocorrem sobretudo em insolvências com repercussão transfronteiriça¹¹.

A Proposta de Diretiva garante igualmente o reembolso, em caso de insolvências com repercussão transfronteiriça, entre o organismo pagador e o do Estado do segurador insolvente (artigo 4.º/4)¹².

O artigo 10.º-A/1 prevê, à letra, a criação de um organismo com as atribuições aí descritas. Nada impede, porém, os Estados de as integrarem num organismo já existente¹³.

que impõe aos Estados-Membros não inclui a instituição de um organismo que garanta a indemnização das vítimas de acidentes rodoviários, na hipótese de, apesar de as pessoas responsáveis pelos prejuízos terem subscrito um seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis, a seguradora se ter tornado insolvente».

⁸ Cf. também o argumento invocado no ponto 30 das conclusões do advogado-geral Paolo Mengozzi (ECLI:EU:C:2012:660), de 24-out.-2012, no caso *Csonka*: na Proposta de DSA II previa-se a equiparação a veículo não seguro daqueles que causassem danos cujo pagamento, por força da lei ou de cláusula contratual, o segurador pudesse recusar. A extensão de regime não singrou, o que permite ao advogado-geral, como depois ao TJUE, afirmar que o legislador comunitário impôs a cobertura pelo fundo de garantia apenas nos casos específicos determinados nas DSA, que não em termos genéricos. A garantia da insolvência, como indica A. Costa Oliveira, *A protecção dos credores* cit., 297-298510, remonta já aos direitos britânico (1946), francês (1966), belga (1968, 1970 e com carácter definitivo 1975) ou italiano (1969), tendo sido consagrada no direito português pelo RSORCA 1975 (cf., além do preâmbulo, os artigos 16.º/2 b), 19.º/2, 26.º); ainda segundo A. Costa Oliveira, *A protecção dos credores* cit., 298510, o regime português, ao contrário do britânico ou belga, não teve por base razões práticas ligadas ao receio de nacionalização ou a falências no sector.

⁹ *Ibid.*, pontos 37 e 38. O Regulamento (UE) n.º 2015/848, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20-mai.-2015, relativo aos processos de insolvência, não se aplica a seguradores (considerando 19 e artigo 1.º/2 a)).

¹⁰ Uma lista de casos recentes de insolvência de seguradores de automóveis na UE acompanhou, como anexo 8, o *Commission Staff Working Document* cit., mas não publicado com o relatório.

¹¹ Como foi o caso da *Setanta Ltd.*, segurador maltês com administração irlandesa que comercializava seguros a tomadores irlandeses. A *Setanta* entrou em liquidação em Malta em Abr.-2014 e mais de 2 anos depois, em Nov.-2016, existem ainda 1400 pedidos de indemnização por satisfazer, num valor aproximado de 90 000 000€. Como refere o *Commission Staff Working Document* cit., 9, se a *Setanta* fosse um segurador solvente, os pedidos teriam sido atendidos sem demora. Houve um litígio em tribunal para decidir se as indemnizações haviam de ser pagas pelo fundo geral de indemnização de seguros irlandês, *Insurance Compensation Fund* (ICF) (que cobriria apenas 65% das indemnizações) ou pelo *Motor Insurers' Bureau of Ireland* (MIBI) (que, diversamente do ICF, pagaria 100% do valor das indemnizações), sem considerar a possibilidade de pagamento por qualquer organismo em Malta por não ser o mesmo previsto ou previsível. Em 8-jun.-2017, o Supremo Tribunal irlandês, baseado na decisão do TJUE no caso *Csonka*, entendeu, ao contrário do Tribunal de Apelação, que o pagamento havia de ser feito pelo fundo geral de indemnização de seguros (ICF) em 65% do valor das indemnizações, em detrimento dos lesados de acidentes de viação. O Governo irlandês começou, em consequência, a trabalhar numa solução para o futuro: ou a cobertura a 100% pelo ICF ou a 65% pelo ICF e 35% pelo MIBI.

¹² Vd. sobre o ponto o *Commission Staff Working Document* cit., 9: «In the absence of clear rules on the ultimate liability of a claim in cross-border situations, a compensation fund which has reimbursed a victim in case of an insolvent insurer cannot get recourse to the fund of the home Member State of the insolvent insurer».

¹³ Assim, o *Documento de Trabalho dos Serviços da Comissão. Resumo da Avaliação de Impacto que acompanha o documento da Proposta*, SWD(2018) 248 final (ST 9365 2018 ADD 2), 3, que, como opções, referem a integração nas competências de fundo de garantia de seguro geral, ou em fundo de garantia já exigido pela diretiva para os acidentes causados por veículos não segurados ou identificáveis.

Outro ponto importante respeita aos custos de financiamento de um tal organismo ou de tal competência adicional de um já existente organismo. O mesmo *Documento de Trabalho* cit., 3, considera que serão suportados por contribuições dos seguradores do subramo automóvel.

A regulação proposta não tem sido, porém, isenta de reparos. Assim, por ex., o CESE defende que a exclusão do n.º 2 não se aplique à insolvência, liquidação ou revogação da autorização¹⁴, bem como nos casos em que o lesado sub-rogue o organismo de indemnização.

A nível interno, o RSORCA 07 já prevê a cobertura pelo FGA de danos corporais quando for declarada a insolvência da empresa de seguros (artigo 49.º/1 a)), regulando ainda os seus efeitos no reembolso (artigos 54.º/2 e 55.º/3). Será, contudo, necessário estender o âmbito da regra e aplicá-la ao FGA enquanto organismo de indemnização.

III.

A clarificação do âmbito do seguro obrigatório levada a cabo pela Proposta é também relevante não porque incida diretamente sobre o regime do FGA, mas porque se repercute, de forma mediata, sobre o âmbito de intervenção do mesmo. Importa, por conseguinte, dar dela breve nota.

O TJUE evidenciou as diferentes interpretações que os Estados têm feito do âmbito de aplicação da obrigatoriedade do seguro e as dúvidas quanto à possibilidade de um Estado definir, na ordem jurídica interna, o conceito de circulação de veículo. O TJUE, em prol da uniformização interpretativa e aplicativa do direito da UE, negou semelhante possibilidade, de modo que se entendeu oportuno codificar o entendimento em apreço¹⁵. Em consequência, o artigo 1.º da Proposta adita um n.º 1-A à Diretiva consolidada de 2009, com o seguinte teor: «Utilização de um veículo» designa qualquer utilização desse veículo, que se destine habitualmente a servir de meio de transporte¹⁶, que esteja em conformidade com a função habitual desse veículo,

¹⁴ Parecer do CESE sobre a Proposta de Diretiva (2018/C 440/13) (Christophe Lefèvre), de 19-set.-2018, ponto 3.2.2.

¹⁵ Vd. TJUE 04-set.-2014, proc. n.º C-162/13 (*Vnuk*), ECLI:EU:C:2014:2146, no qual se fixa a relevância do manuseamento do veículo de acordo com a sua função habitual, TJUE 28-nov.-2017, proc. n.º C-514/16 (*Rodrigues de Andrade*), ECLI:EU:C:2017:908, particularmente relevante na perspetiva de se ter visto definido o entendimento do legislador comunitário nos termos do qual, independentemente do terreno, releva a função do veículo para efeitos de determinação da aplicação da Diretiva (sobre o qual M. Lima Rego, *Anotação cit.*, 275-283), e TJUE de 20-dez.-2017, proc. n.º C-334/16 (*Núñez Torreiro*), ECLI:EU:C:2017:1007, na medida em que se vê exposta a irrelevância, para efeitos da determinação do âmbito da cobertura do seguro, das características do terreno, contando que o mesmo seja utilizado de acordo com a sua função habitual.

¹⁶ Excluindo acidentes em que o veículo foi utilizado exclusivamente para fins agrícolas, como realçou o TJUE 28-nov.-2017 (*Rodrigues de Andrade*).

independentemente das características do veículo¹⁷ e independentemente do terreno em que o veículo automóvel seja utilizado¹⁸, e quer se encontre estacionado ou em movimento»¹⁹.

IV.

Outro aspeto que tange o âmbito de intervenção do FGA respeita à fiscalização do seguro. Os Estados-Membros têm a obrigação de adotar «todas as medidas adequadas para que a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos com estacionamento habitual no seu território esteja coberta por um seguro»²⁰. A fiscalização, por inconveniente que seja, permite diminuir o risco de circulação de veículos não segurados. Este é um problema nos vários Estados-Membros, tendo-se estimado em 870 000 000€ os custos em pedidos de indemnização em 2011 para o conjunto da UE²¹, afetando negativamente os custos dos prémios do universo de tomadores²². Historicamente, porém, por razões conhecidas, caminhou-se no sentido da proibição da fiscalização sistemática, normalmente na fronteira, de veículos com estacionamento habitual noutro Estado-Membro. Novas tecnologias, como a de reconhecimento de placas de matrícula, permitem hoje o controlo sem colocar entraves aos veículos, interferindo, menos do que no passado, com a livre circulação de pessoas e veículos²³. Em consequência, a Proposta prevê a alteração do artigo 4.º da DSA consolidada, em termos de permitir a fiscalização, desde que não discriminatória, necessária e proporcionada aos fins, e realizada no âmbito de controlo que não vise apenas a verificação do seguro, ou pertencente a um sistema geral de fiscalização no

17 Incluídos, já à luz da DSA codificada de 2009, conforme exarado na «Avaliação de Impacto» a p. 8 da Proposta, estão os veículos autónomos e semiautónomos, bem como as bicicletas elétricas, os *segways* ou os ciclomotores elétricos (v. g. *scooters* elétricas). No que às bicicletas elétricas concerne, durante a consulta pública, várias associações representantes da respetiva indústria tinham requerido a exclusão destes veículos da Proposta (vd. também Patrick Collinson, *Should e-bike owners be forced to buy insurance?*, no *The Guardian*, de 2-jun.-2018, disponível em theguardian.com, Fiona Reddan, *EU says electric bikes and golf buggies need third-party insurance*, em *Irish Times*, de 28-mai.-2018, disponível em irishtimes.com). No sector das provas desportivas também se fizeram sentir críticas (Sam Morgan, *Formula One at risk from the new EU insurance rules?*, em euractiv.com). No que às bicicletas elétricas e *segways* concerne, o Parlamento, pronunciando-se sobre a Proposta da Comissão, considerou que, «em princípio, a diretiva não deve abranger tais veículos, uma vez que a exigência de um seguro automóvel pode impedir a utilização, por exemplo, de eBikes ou aumentar desnecessariamente os prémios de seguro para todos os veículos», propondo o aditamento de um considerando 3-A) e um n.º 1-A ao artigo 2.º da Proposta de Diretiva, com o seguinte teor: «A presente diretiva aplica-se apenas aos veículos abrangidos pelo Regulamento (UE) 2018/858, pelo Regulamento (UE) n.º 167/2013 ou pelo Regulamento (UE) n.º 168/2013» (*Relatório sobre a proposta de diretiva...*, AB-0035/2019, de 27-jan.-2019, Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores, relatora Dita Charanzová).

18 Portanto mesmo que a sua utilização se dê apenas em imóveis e estradas privados. O Parlamento Europeu veio, todavia, propor que seria importante clarificar que abrangida não deveria ficar a utilização de veículo em «zona vedada a que o público em geral não tenha acesso», sem prejuízo de, em caso de acidente numa zona vedada por veículo usado tanto em zonas vedadas como em estrada (e portanto obrigado ao seguro), «a seguradora do veículo deve continuar a ser responsável perante as partes lesadas».

19 Sobre a opção de se ver definido o conceito de «utilização de veículos», por contraponto com a hipotética opção de definir «circulação de veículos», é relevante considerar as diferentes versões linguísticas do artigo 3.º n.º 1, da DSA, que contribuíram para adensar as dificuldades de interpretação pelos vários Estados-Membros, conforme decorre do caso *Vnuk*.

20 Artigo 3.º/1 da DSA I, que, todavia, não especifica quais as medidas.

21 Ponto 3 da Exposição de Motivos. O estudo em que se baseiam os resultados, *Topic Group IX on tackling uninsured driving*, de 8-abr.-2013, disponível em www.ereg-association.eu, foi promovido pela Associação de Autoridades Europeias de Registo de Condutores e Veículos. Segundo Y. Lambert-Faivre/L. Leveneur, *Droit des assurances* cit., 699, a falta de seguro é um «fenómeno preocupante, em aumento constante»: em França, em 2014, existiam cerca de 370 000 e 740 000 veículos a circular sem seguro.

22 Cf. o Documento de Trabalho dos Serviços da Comissão. Resumo da Avaliação de Impacto que acompanha o documento da Proposta, SWD(2018) 248 final (ST 9365 2018 ADD 2), 1.

23 Cf. o ponto 3 da Exposição de Motivos.

território nacional que não exija a imobilização do veículo²⁴. A preocupação com a conformidade deste novo preceito ao RGPD está igualmente presente na Proposta. Para o efeito, propõe-se a criação de uma fonte de licitude para o tratamento funcionalizado ao combate à condução de veículos não segurados circulando em Estados-Membros diferentes daquele onde têm estacionamento habitual (artigo 4.º/2)²⁵.

²⁴ O Parecer do CESE cit., ponto 3.4.2, nota a existência de lacuna quanto às medidas a tomar em relação aos veículos identificados que não estejam cobertos por seguro, recomendando em consequência a sua imobilização até à apresentação de certificado de seguro válido ou cuja validade haja caducado há menos de 1 mês.

²⁵ O Parecer do CESE cit., pontos 3.4.3 e 3.4.4, observa que a Proposta é omissa quanto à entidade gestora do intercâmbio de dados entre Estados, bem como quanto ao financiamento dos custos de criação e gestão de base de dados interconectada de contratos de seguro válidos e inválidos.

Conclusões

I.

Dos estudos antecedentes é possível retirar, em síntese, as seguintes conclusões.

II.

A previsão da criação de fundos de garantia remonta à Convenção de Estrasburgo de 1959. Na experiência jurídica portuguesa, Vaz Serra previra já também, nos trabalhos preparatórios do CC, em 1959 e 1960, a sua criação, contemplada no RSORCA 75, definitivamente implementada no RSORCA 79. Um passo fundamental, no direito da CEE/UE, foi dado pela DSA II, de 1983: esta constitui a base do regime que as posteriores DSA III, IV e V viriam gradualmente a estender e o direito nacional a transpor. O FGA intervém hoje sob três qualidades: a de fundo de garantia, organismo de indemnização e centro de informação. Existem no direito doutros Estados-Membros da UE modelos vários de fundos de garantia e organismos de indemnização, em termos que o direito da CEE/UE permite, que vão desde a sua natureza privada, associativa, até à sua inserção no quadro das entidades públicas. Portugal seguiu o modelo publicístico, integrando o FGA na ASF, e não o dotando, diferentemente doutros países, de personalidade jurídica.

III.

A propósito do âmbito material, procedeu-se a uma análise quantitativa das decisões judiciais sobre o FGA. O FGA intervém, em tribunal, maioritariamente na qualidade de réu. Quando autor, age sobretudo ao abrigo do direito em que, em virtude do pagamento ao lesado, ficou sub-rogado, com vista ao reembolso.

Nos arestos analisados o principal fundamento legal para a intervenção do FGA foi o incumprimento do dever de contratar um seguro de responsabilidade civil automóvel. Os motivos mais frequentes são a invalidade por falsas ou inexatas declarações, a condução do veículo fora do exercício de funções de garagista ou a alienação do veículo com a consequente cessação do contrato de seguro.

IV.

Em matéria de extensão da indemnização, assinalou-se a evolução legislativa no direito da CEE/UE e nacional tendente à extensão da indemnização devida pelo FGA, em termos de o ressarcimento de danos corporais ser garantido e possíveis franquias eliminadas. Nas decisões judiciais, o problema da extensão da indemnização pelo FGA é poucas vezes tratado a título principal, diluindo-se na discussão dos requisitos da responsabilidade civil e na quantificação do dano à luz das regras gerais. Identificaram-se ainda alguns aspetos, cuja aclaração seria oportuna: o ónus da alegação e prova em caso de acidente provocado por responsável desconhecido, ou a ausência de definição do conceito de danos materiais.

V.

Quanto aos meios de defesa oponíveis pelo FGA, procedeu-se, para efeito de análise, à sua divisão por categorias. A primeira corresponde a situações não abrangidas pela garantia do FGA, no sentido em que os danos se situam fora da delimitação material positiva desta garantia. A segunda respeita às exclusões materiais de garantia do FGA, que, à partida, cairiam no âmbito de garantia do FGA, mas que o legislador daí expressamente subtrai. O legislador identifica, ainda, exclusões pessoais do FGA, que, em rigor, se situam fora do recorte positivo da garantia pessoal. Embora classificados no RSORCA como exclusões de garantia, pode ainda isolar-se uma categoria correspondente aos meios de defesa subjetivos, decorrentes de uma conduta reprovável do lesado. Por fim, assinalam-se os meios de defesa transversais à generalidade das obrigações, com destaque para a prescrição extintiva.

VI.

O fundado conflito, por natureza, não é um tema que seja tratado a título principal na jurisprudência. Trata-se de um regime com origem no direito da CEE/UE que, na prática, reforça o papel do FGA como organismo de indemnização à margem da discussão – embora sem a eliminar – das regras da responsabilidade civil e remete a discussão para o plano dos reembolsos.

VII.

Os limites especiais à responsabilidade do FGA são um tema que mereceu da parte do legislador de 2007 uma atenção cuidada, em face das frequentes controvérsias judiciais durante a vigência do RSORCA 85. Grande parte das discussões foram, entretanto, aplacadas, como é o caso do concurso com o seguro de acidentes de trabalho, com o de danos próprios, com o de garagem ou com sistemas previdenciais. Reforçou-se, assim, a subsidiariedade, em sentido amplo, do FGA. Subsistem, no entanto, zonas cinzentas, como seja a da responsabilização, na vez do FGA, do seguro de responsabilidade civil automóvel doutro interveniente no acidente de viação.

VIII.

Os reembolsos são um tema, cronologicamente, secundário ou de atuação sucessiva, mas de importância fundamental na compreensão do funcionamento do esquema ressarcitório a cargo do FGA. Ele é, de resto, objeto frequente de litígios judiciais.

Apesar da extensa reforma de 2007 neste tocante, persistem dúvidas várias, por ex. sobre a extensão subjetiva e objetiva do reembolso (designadamente sobre se abrangerá também o proprietário não condutor pelo mero facto de ter incumprido a obrigação de contratar seguro), e mesmo sobre os prazos de prescrição (nomeadamente sobre se o FGA beneficia da extensão do artigo 498.º/3 do CC). O regime dos reembolsos de e ao GPCV não é igualmente pacífico, suscitando dúvidas, da perspectiva do FGA, a falta de elementos a montante no momento da regularização e liquidação do sinistro, que, a não lhe serem transmitidos, determinarão o insucesso de uma eventual ação contra aquele que foi identificado como responsável. Por fim, nota-se entre o regime interno de reembolsos e o do FGA enquanto organismo de indemnização um certo descompasso que poderia ser, com proveito, mitigado.

IX.

O FGA beneficia de uma disciplina judiciária própria. Alguns pontos suscitam acesa controvérsia. Desde logo, a regra de que a ação deve ser intentada contra o FGA e o responsável civil, suscitando, a montante, questões sobre a extensão deste último conceito e, a jusante, sobre o conteúdo da própria decisão, *i.e.* se a responsabilidade do FGA pressupõe ou não a condenação de todos os responsáveis civis ou só de um.

Existem ainda outras matérias de jaez processual cuja resolução se tem revelado controversa, como a aplicação do regime do litisconsórcio necessário passivo à cobrança de despesas médicas resultantes de cuidados de saúde na sequência de acidentes de viação, bem como a inclusão do FGA na exoneração do passivo restante.

X.

Uma nova Proposta de Diretiva sobre o seguro automóvel, datada de 2018, encontra-se em fase de discussão. Não se sabendo qual será a versão definitiva, podem, no entanto, antever-se, do texto da Proposta apresentada, alterações que incidem sobre o âmbito de intervenção do FGA. A que mais diretamente terá impacto concerne à insolvência ou não cooperação de um segurador, que poderá implicar uma alteração do âmbito de intervenção do FGA enquanto organismo de indemnização. Indiretamente há a assinalar a definição do conceito de utilização de veículo, positivando o entendimento sobre a matéria entretanto expresso por pronúncias várias do TJUE.

Abreviaturas

ANSR = Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

ASF = Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

APS = Associação Portuguesa de Seguradores

BMJ = *Boletim do Ministério da Justiça*

CA = *Code des assurances* (França)

CAP = *Codice delle assicurazioni private*, aprovada pelo Decreto-Legislativo de 7-set.-2005, n.º 209 (Itália)

CC = Código Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47 344, de 25-nov.-1966, sucessivamente alterado até à Lei n.º 85/2019, de 3-set.

CCom = Código Comercial, aprovado por Carta de Lei de 28-jun.-1888 e sucessivamente alterado

CE = Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3-mai., sucessivamente alterado até ao Decreto-Lei n.º 2/2020, de 14-jan.

CJ = *Colectânea de Jurisprudência*

CSM = Conselho Superior da Magistratura

CSM(-ECLI) = referência à base de dados disponível em jurisprudencia.csm.org.pt, que segue o sistema de citação *European Case Law Identifier* (ECLI), desenvolvida pelo Conselho Superior da Magistratura – Divisão de Documentação e Informação Jurídica (DDIJ) e cujos conteúdos foram importados da DGSI, conforme «Ficha Técnica» em jurisprudencia.csm.org.pt

CT = Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12-fev., sucessivamente alterado

DSA I = Diretiva n.º 76/166/CEE do Cons., de 24-abr.-1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade

DSA II = Diretiva n.º 84/5/CEE do Cons., de 30-dez.-1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis

DSA III = Diretiva n.º 90/232/CEE do Cons., de 14-mai., relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis, chamada Terceira Diretiva sobre o Seguro Automóvel

DSA IV = Diretiva n.º 2000/26/CE, do PE e do Cons., de 16-mai., relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Diretivas n.º 73/239/CEE e 88/357/CEE do Cons., chamada Quarta Diretiva sobre o Seguro Automóvel

DSA V = Diretiva n.º 2005/14/CE, do PE e do Cons., de 11-mai., que altera as Diretivas n.º 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE do Cons. e a Diretiva n.º 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, chamada Quinta Diretiva sobre o Seguro Automóvel

DSA consolidada = Diretiva n.º 2009/103/CE do PE e do Cons., de 16-set., relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade (versão codificada)

DGSI = Direcção-Geral dos Serviços de Informática do Ministério da Justiça, a partir de 2001 Instituto das Tecnologias de Informação na Justiça (ITIJ), extinto por fusão, com o Instituto de Gestão Financeira e de Infraestruturas da Justiça (IGFIJ), no Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça (IGFEJ) pelo Decreto-Lei n.º 123/2011, de 29-dez. (cf. também a Deliberação n.º 1950/2015, de 15-out., que declarou concluído o referido processo de extinção por fusão); a referência a DGSI deve entender-se à base de dados jurídico-documental disponível em dgsi.pt

EISP = Estatuto do Instituto de Seguros de Portugal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 289/2001, de 13-nov.

EASF = Estatutos da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 1/2015, de 6-jan., alterado pelo Decreto-Lei n.º 59/2018, de 2-ag.

FAT = Fundo de Acidentes de Trabalho

FGA = Fundo de Garantia Automóvel

FGAO(D) = *Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommages*

FGVS = *Fondo di garanzia per le vittime della strada*

GPCV = Gabinete Português de Carta Verde

INS = Instituto Nacional de Seguros

(I)SS = (Instituto da) Segurança Social

LGT = Lei Geral Tributária, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, de 17-dez., e sucessivamente alterada até à Lei n.º 2/2020, de 31-mar.

PfIVG = *Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz)*

RJASR (ou LAS) = Regime Jurídico de Acesso e Exercício da Atividade Seguradora e Resseguradora, também conhecido por Lei de Acesso e Exercício da Atividade Seguradora, aprovado pela Lei n.º 147/2015, de 9-set.

RJCS (ou LCS) = Regime Jurídico do Contrato de Seguro, também conhecido por Lei do Contrato de Seguro, aprovado pelo e em anexo ao Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16-abr., objeto da Declaração de Retificação n.º 32-A/2008, 12-jun., e alterado pela Lei n.º 147/2015, de 9-set.

RJDSR (ou LDS) = Regime Jurídico da Distribuição de Seguros e de Resseguros, também conhecido por Lei da Distribuição de Seguros, aprovado pela e em anexo à Lei n.º 7/2019, de 16-jan.

RRATDP (ou LAT) = Regime de Reparação de Acidentes de Trabalho e de Doenças Profissionais, também conhecido por Lei dos Acidentes de Trabalho, aprovado pela Lei n.º 98/2009, de 4-set., em regulamentação do artigo 284.º do CT

LAORVA = *Loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs*, de 21-nov.-1989 (Bélgica)

LRCSVM = *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, aprovada pelo Real Decreto Legislativo n.º 8/2004, de 29-out. (Espanha)

RegFGA = Regulamento de Funcionamento do Fundo de Garantia Automóvel, cuja 1.ª edição foi aprovada no dia 29-out.-2010 e cuja 6.ª ed. foi aprovada pelo Conselho Diretivo do à data ISP nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 2.º da Norma de Serviço n.º 07/05, de 29-nov. A versão que nos foi disponibilizada tem data de 23-abr.-2014

RSORCA 75 = Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 165/75, de 28-mar., cuja entrada em vigor foi adiada *sine die* pelo Decreto-Lei n.º 373/76, de 19-mai., e revogado pelo artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 408/79, de 25-set. (RSORCA 1979)

RSORCA 79 = Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 408/79, de 25-set., revogado pelo artigo 40.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31-dez. (RSORCA 85)

RSORCA 85 = Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 522/85, de 31-dez., sucessivamente alterado até ao Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3-mai., e revogado pelo artigo 94.º/1 a) do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-ag. (RSORCA 07)

RSORCA 07 = Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-ag., objeto da Declaração de Retificação n.º 96/2007, de 19-out., e alterado pelo Decreto-Lei n.º 153/2008, de 6-ag.

SNS = Serviço Nacional de Saúde

VOH = *Verkehrsofferhilfe eingetragener Verein (Verkehrsofferhilfe e.V.)*

Jurisprudência

Remete-se, para elucidação do método e do acervo com base nos quais foi a presente secção elaborada, para a secção 2 «Estrutura». A citação das decisões judiciais é feita, via de regra, por data e número de processo, salvo em casos contados, como os acórdãos do TC, de que é dada nota do respetivo número, ou os do TJUE, em que são referidos de forma sumária os nomes dos intervenientes da forma por que são correntemente conhecidos e citados. O nome do relator ou dos juízes que votaram vencidos, assim como dos demais que assinaram as decisões, são, por norma, omissos. Quando os acórdãos constam de mais de uma base de dados consultada, a primeira referência feita é extraída do acervo da DGSI – sem que a este seja feita menção expressa – e as restantes, sucessivamente, unidas pelo símbolo de equivalência (=), ao do BMJ, da CJ e do próprio FGA. Logo a seguir à primeira citação do acórdão, na maior parte dos casos extraído do arquivo da DGSI, segue-se, sem separação por vírgula, o respetivo ECLI, sempre que exista, conforme divulgado na base do CSM. Para um mais célere andamento dos trabalhos, privilegiou-se, num primeiro momento, a consulta de acórdãos da CJ por meio de base de dados digital em colectaneadejurisprudencia.com. Contudo, procurou-se, sempre que possível, em momento ulterior, identificar também os volumes e as páginas correspondentes da versão em papel, pelo menos até às edições de 2009 da CJ/STJ e da CJ. A partir de 2009, a referência feita é apenas a que da referida base de dados digital da CJ/STJ e CJ foi possível extrair; como e quando por vezes, nesta última base, se apresentou incompleta a identificação de alguns volumes e números, consignou-se «CJ em linha s/outra indicação». A secção respeitante aos tribunais de comarca foi elaborada por meio de consulta da base de dados disponibilizada pelo FGA.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA

TJUE 09-02-1984, proc. n.º C-344/82 (*Gambetta Auto*) ECLI:EU:C:1984:50
 TJUE 12-11-1992, proc. n.º C-73/89 (*Fournier/Van Werven*) ECLI:EU:C:1992:431
 TJUE 28-03-1996, proc. n.º C-129/94 (*Ruiz Bernáldez*) ECLI:EU:C:1996:143
 TJUE 14-09-2000, proc. n.º C-348/98 (*Mendes Ferreira & Delgado Correia Ferreira*)
 ECLI:EU:C:2000:442
 TJUE 04-12-2003, proc. n.º C-63/01 (*Evans*) ECLI:EU:C:2003:650
 TJUE 24-07-2003, proc. n.º C-166/02 (*Messejana Viegas*) ECLI:EU:C:2003:417
 TJUE 30-06-2005, proc. n.º C-537/03 (*Candolin*) ECLI:EU:C:2005:417
 TJUE 19-04-2007, proc. n.º C-356/05 (*Farrell*) ECLI:EU:C:2007:229
 TJUE 17-03-2011, proc. n.º C-484/09 (*Carvalho Ferreira Santos*) ECLI:EU:C:2011:158
 TJUE 09-06-2011, proc. n.º C-409/09 (*Ambrósio Lavrador*) ECLI:EU:C:2011:371
 TJUE 01-12-2011, proc. n.º C-442/10 (*Evans*) ECLI:EU:C:2011:799
 TJUE 23-10-2012, proc. n.º C-300/10 (*Marques Almeida*) ECLI:EU:C:2012:656
 TJUE 21-03-2013, proc. n.º C-96/12 (*Freitas*) ECLI:EU:C:2013:199
 TJUE 21-03-2013, proc. n.º C-229/10 (*Pendão Lapa Costa Ferreira e Pendão Lapa Ferreira*)
 ECLI:EU:C:2013:179
 TJUE 21-03-2013, proc. n.º C-362/11 (*Gomes Oliveira*) ECLI:EU:C:2013:184
 TJUE 21-03-2013, proc. n.º C-486/11 (*Rodrigues Esteves*) ECLI:EU:C:2013:188
 TJUE 11-07-2013, proc. n.º C-409/11 (*Csonka*) ECLI:EU:C:2013:512
 TJUE 04-09-2014, proc. n.º C-162/13 (*Vnuk*) ECLI:EU:C:2014:2146
 TJUE 15-12-2016, proc. n.º C-558/15 (*Vieira de Azevedo*) ECLI:EU:C:2016:957
 TJUE 20-07-2017, proc. n.º C-287/16 (*Fidelidade*) ECLI:EU:C:2017:575

TJUE 07-09-2017, proc. n.º C-506/16 (*Neto de Sousa*) ECLI:EU:C:2017:642
TJUE 14-09-2017, proc. n.º C-503/16 (*Delgado Mendes*) ECLI:EU:C:2017:681
TJUE 10-10-2017, proc. n.º C-413/15 (*Farrell*) ECLI:EU:C:2017:745
TJUE 28-11-2017, proc. n.º C-514-16 (*Rodrigues de Andrade*) ECLI:EU:C:2017:908
TJUE 20-12-2017, proc. n.º C-334/16 (*Núñez Torreiro*) ECLI:EU:C:2017:1007
TJUE 04-09-2018, proc. n.º C-80/17 (*Juliana*) ECLI:EU:C:2018:661
TJUE 15-11-2018, proc. n.º C-648/17 (*BTA Baltic Insurance Company*) ECLI:EU:C:2018:917

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

TC n.º 12/96, 16-01-1996, proc. n.º 711/95
TC n.º 118/96, 06-02-1996, proc. n.º 436/95
TC n.º 376/96, 6-03-1996, proc. n.º 236/95
TC n.º 233/03, 14-05-2003, proc. n.º 577/02
TC n.º 626/04, 04-11-2004, proc. n.º 708/2004
TC n.º 357/2009, 8-07-2009, proc. n.º 969/08
TC n.º 383/2012, 12-07-2012, proc. n.º 437/10

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

STJ 06-10-1988, proc. n.º 076198 ECLI:PT:STJ:1988:076198.37
STJ 23-05-1990, proc. n.º 040708 ECLI:PT:STJ:1990:040708.C1
STJ 24-10-1991, proc. n.º 081242 ECLI:PT:STJ:1991:081242.EA
STJ 07-05-1992, proc. n.º 081753 ECLI:PT:STJ:1992:081753.E9
STJ 21-10-1992, proc. n.º 042817 ECLI:PT:STJ:1992:042817.53 = 21-10-1992, proc. n.º 42.817,
BMJ 420 (1992), 531-537
STJ 04-11-1992, proc. n.º 43.143, BMJ 421 (1992), 407-413
STJ 09-12-1992, proc. n.º 42.026, BMJ 422 (1993), 97-120
STJ 09-02-1993, proc. n.º 082264 ECLI:PT:STJ:1993:082264.3E
STJ 25-02-1993, proc. n.º 82.922, BMJ 424 (1993), 649-653
STJ 26-05-1993, proc. n.º 083444 ECLI:PT:STJ:1993:083444.07 = 26-05-1993, proc. n.º 83.444,
CJ/STJ I (1993) II, 127-129
STJ 26-05-1993, proc. n.º 083902 ECLI:PT:STJ:1993:083902.40
STJ 03-06-1993, proc. n.º 083510 ECLI:PT:STJ:1993:083510.CC
STJ 24-06-1993, proc. n.º 083510 ECLI:PT:STJ:1993:083510.80
STJ 06-07-1993, proc. n.º 84038, CJ/STJ I (1993) II, 180-181
STJ 08-07-1993, proc. n.º 83.733, BMJ 429 (1993), 778-785
STJ 29-09-1993, proc. n.º 83772, CJ/STJ I (1993) III, 40-43
STJ 17-03-1994, proc. n.º 084493 ECLI:PT:STJ:1994:084493.D9
STJ 27-09-1994, proc. n.º 084168 ECLI:PT:STJ:1994:084168.F3 = 27-09-1994, proc. n.º 84.168,
BMJ 439 (1994), 495-501 = 27-09-1994, proc. n.º 84168, CJ/STJ II (1994) III, 63-65
STJ 17-11-1994, proc. n.º 084768 ECLI:PT:STJ:1994:084768.0F = 17-11-1994, proc. n.º 84.768,
BMJ 441 (1994), 208-212
STJ 28-09-1995, proc. n.º 087014 ECLI:PT:STJ:1995:087014.26
STJ 26-09-1995, proc. n.º 087280 ECLI:PT:STJ:1995:087280.AA
STJ 22-11-1995, proc. n.º 087183 ECLI:PT:STJ:1995:087183.8C
STJ 29-02-1996, proc. n.º 087586 ECLI:PT:STJ:1996:087586.FA

STJ 09-10-1996, proc. n.º 96A412 ECLI:PT:STJ:1996:96A412.FF = 09-10-1996, proc. n.º 412/96, BMJ 460 (1996), 714-718 = 9-10-1996, proc. n.º 412/96, CJ/STJ IV (1996) III, 36-38

STJ 15-10-1996, proc. n.º 96B145 = 15-10-1996, proc. n.º 145/96, BMJ 460 (1996), 644-651

STJ 07-11-1996, proc. n.º 96P630 ECLI:PT:STJ:1996:96P630.D3 = 07-10-1996, proc. n.º 630/96, BMJ 461 (1996), 298-303

STJ 14-01-1997, proc. n.º 220, CJ/STJ V (1997) I, 59-62

STJ 14-01-1997, proc. n.º 96A035 ECLI:PT:STJ:1997:96A035.17 = 14-01-1997, proc. n.º 35/96, BMJ 463 (1997), 562-570 = 14-01-1997, proc. n.º 35, CJ/STJ V (1997) I, 57-59

STJ 21-01-1997, proc. n.º 398/96, BMJ 463 (1997), 587-591

STJ 27-01-1997, proc. n.º 96B398 ECLI:PT:STJ:1997:96B398.54

STJ 30-01-1997, proc. n.º 96B617 ECLI:PT:STJ:1997:96B617.4D

STJ 05-06-1997, proc. n.º 97B313 ECLI:PT:STJ:1997:97B313.06 = 05-06-1997, proc. n.º 313/97, BMJ 468 (1997), 371-375

STJ 13-05-1997, proc. n.º 96A888 ECLI:PT:STJ:1997:96A888.FD

STJ 08-07-1997, proc. n.º 97A389 ECLI:PT:STJ:1997:97A389.48 = 08-07-1997, proc. n.º 385²⁶, CJ/STJ V (1997) II, 144-146

STJ 23-09-1997, proc. n.º 444/97, BMJ 469 (1997), 428-431²⁷ = 23-09-1997, proc. n.º 444, CJ/STJ V (1997) III, 27-28²⁸

STJ 23-04-1998, proc. n.º 98B032

STJ 09-07-1998, proc. n.º 570/98, BMJ 479 (1998), 572-579

STJ 09-07-1998, proc. n.º 885/97, BMJ 479 (1998), 592-607

STJ 09-07-1998, proc. n.º 97A885 ECLI:PT:STJ:1998:97A885.DE

STJ 25-11-1998, proc. n.º 98B813 ECLI:PT:STJ:1998:98B813.50

STJ 17-02-1999, proc. n.º 1357/98, CJ/STJ VII (1999) I, 214-216

STJ 24-02-1999, proc. n.º 83/99, BMJ 484 (1999), 368-371

STJ 24-02-1999, proc. n.º 99A007 ECLI:PT:STJ:1999:99A007.E2

STJ 28-10-1999, proc. n.º 746/99, CJ/STJ VII (1999) III, 66-70

STJ 04-11-1999, proc. n.º 99B720 ECLI:PT:STJ:1999:99B720.F9 = 04-11-1999, proc. n.º 720/99, CJ/STJ VII (1999) III, 77-78

STJ 11-11-1999, proc. n.º 99B904 = 11-11-1999, proc. n.º 904/99, BMJ 491 (1999), 221-225 = 11-11-1999, proc. n.º 904/99, CJ/STJ VII (1999) III, 86-89

STJ 16-12-1999, proc. n.º 99A878 ECLI:PT:STJ:1999:99A878.0C

STJ 04-04-2000, proc. n.º 44/2000, BMJ 496 (2000), 206-208

STJ 13-04-2000, proc. n.º 00B200 = 13-04-2000, proc. n.º 200/2000, BMJ 496 (2000), 246-249

STJ 03-05-2000, proc. n.º 193/2000, BMJ 497 (2000), 339-342

STJ 06-07-2000, proc. n.º 00A2067 ECLI:PT:STJ:2000:00A2067.1F = 06-07-2000, proc. n.º 2067/2000, BMJ 499 (2000), 321-323

STJ 06-07-2000, proc. n.º 00A1623 ECLI:PT:STJ:2000:00A1623.75 = 06-07-2000, proc. n.º 1623/2000, BMJ 499 (2000), 304-309 = 06-07-2000, proc. n.º 1623/2000, CJ/STJ VIII (2000), 148-150

STJ 26-09-2000, proc. n.º 2149/00, CJ/STJ VIII (2000) III, 45-47

STJ 04-10-2000, proc. n.º 2213/2000, BMJ 500 (2000), 300-306

²⁶ Embora o n.º de proc. não coincida (389 DGSI v. 385 CJ), pelo conteúdo dos sumários (do da DGSI só temos sumário vê-se que caso é idêntico (gestão de negócios).

²⁷ Mas discrepância na data do acórdão: de início 23-09-1997, no fim 27-09-1997.

²⁸ Sem a discrepância que se encontra em DGSI: 23-09-1997 na descrição em 1.ª pág. do acórdão e no fim antes do nome dos relatores.

STJ 04-10-2000, proc. n.º 2137/2000, BMJ 500 (2000), 307-311
STJ 10-10-2000, proc. n.º 2132/2000, BMJ 500 (2000), 311-314
STJ 18-10-2000, proc. n.º 83/2000, CJ/STJ VIII (2000) III, 207-209
STJ 07-11-2000, proc. n.º 2500/00, CJ/STJ VIII (2000) III, 107-108
STJ 13-12-2000, proc. n.º 3000/00, CJ/STJ VIII (2000) III, 161-165
STJ 22-02-2001, proc. n.º 01P126 ECLI:PT:STJ:2001:01P126.6A
STJ 28-03-2001, proc. n.º 126/01, CJ/STJ IX (2001) I, 266-269
STJ 03-05-2001, proc. n.º 01B787 ECLI:PT:STJ:2001:01B787.19
STJ 10-05-2001, proc. n.º 3671/00, CJ/STJ IX (2001) II, 60-62
STJ 06-12-2001, proc. n.º 3793/01, CJ/STJ IX (2001) III, 135-137
STJ 24-01-2002, proc. n.º 00B3679
STJ 24-01-2002, proc. n.º 01A4056 ECLI:PT:STJ:2002:01A4056.73 = 24-01-2002,
proc. n.º 4056/01, CJ/STJ X (2002) I, 54-57
STJ 07-02-2002, proc. n.º 01B3985
STJ 14-03-2002, proc. n.º 02B514
STJ 19-03-2002, proc. n.º 02A646
STJ 24-04-2002, proc. n.º 02B825 ECLI:PT:STJ:2002:02B825.AF
STJ 30-04-2002, proc. n.º 02A403
STJ 02-05-2002, proc. n.º 02B814
STJ 09-05-2002, proc. n.º 820/02, CJ/STJ X (2002) II, 55-58
STJ 23-05-2002, proc. n.º 02B1287
STJ 28-05-2002, proc. n.º 02A1322
STJ 04-06-2002, proc. n.º 02A1428
STJ 11-06-2002, proc. n.º 01B3787 ECLI:PT:STJ:2002:01B3787.91
STJ 19-06-2002 ECLI:PT:STJ:2002:02P1680.E6
STJ 20-06-2002, proc. n.º 02B1474
STJ 04-07-2002, proc. n.º 02B1937
STJ 04-07-2002, s/n.º de proc., CJ/STJ X (2002) II, 151-153
STJ 19-09-2002, proc. n.º 02B2156
STJ 30-10-2002, proc. n.º 02B2830
STJ 19-11-2002, proc. n.º 02A2833
STJ 19-11-2002, proc. n.º 02A2851
STJ 10-10-2002, proc. n.º 02B2628 ECLI:PT:STJ:2002:02B2628.C2
STJ 05-12-2002, proc. n.º 02B3647 ECLI:PT:STJ:2002:02B3647.59
STJ 05-12-2002, proc. n.º 02B3519
STJ 12-12-2002, proc. n.º 02B3681
STJ 12-12-2002 ECLI:PT:STJ:2002:02P3145.2F
STJ 14-01-2003 ECLI:PT:STJ:2003:02A4229.F5
STJ 30-01-2003, proc. n.º 02B4481
STJ 21-01-2003, proc. n.º 4110/02, CJ/STJ XI/166 (2003) I, 39-42
STJ 28-01-2003, proc. n.º 02A4146
STJ 28-01-2003, proc. n.º 02A4582
STJ 13-02-2003, proc. n.º 02B4245 ECLI:PT:STJ:2003:02B4245.E5
STJ 06-03-2003, proc. n.º 03B067
STJ 27-03-2003 ECLI:PT:STJ:2003:03B644.22
STJ 29-04-2003, proc. n.º 03P850
STJ 08-05-2003, proc. n.º 03B810

STJ 13-05-2003, proc. n.º 03A1294
 STJ 17-06-2003, proc. n.º 677/03, CJ/STJ XI/168 (2003) II, 121-122
 STJ 25-09-2003, proc. n.º 03B1611 ECLI:PT:STJ:2003:03B1611.6B
 STJ 30-10-2003, proc. n.º 03B2824 ECLI:PT:STJ:2003:03B2824.51
 STJ 11-12-2003 ECLI:PT:STJ:2003:03B3997.CF
 STJ 11-12-2003 ECLI:PT:STJ:2003:03A3696.56
 STJ 15-01-2004, proc. n.º 03B3423
 STJ 22-01-2004, proc. n.º 4084/03, CJ/STJ XI/173 (2004) I, 36-39
 STJ 22-01-2004, proc. n.º 03B3704
 STJ 02-03-2004, proc. n.º 3499/03, CJ/STJ XII/173 (2004) I, 88-90
 STJ 04-03-2004, proc. n.º 03B4439
 STJ 09-03-2004, proc. n.º 76/04 ECLI:PT:STJ:2004:04B076.ED = 09-03-2004, CJ/STJ XII/173 (2004) I, 123-124
 STJ 01-04-2004, proc. n.º 04B863
 STJ 15-04-2004 ECLI:PT:STJ:2004:04B970.AD
 STJ 06-05-2004, proc. n.º 04B1217
 STJ 27-05-2004 ECLI:PT:STJ:2004:04B1328.14
 STJ 06-07-2004, proc. n.º 04B296 ECLI:PT:STJ:2004:04B296.08
 STJ 07-10-2004, proc. n.º 04B2400
 STJ 02-12-2004, proc. n.º 04B3724
 STJ 13-01-2005, proc. n.º 3599/04-2²⁹
 STJ 13-01-2005, proc. n.º 04B1310
 STJ 17-03-2005, proc. n.º 04B1304
 STJ 07-04-2005, proc. n.º 205/05-7
 STJ 05-05-2005, proc. n.º 05B870
 STJ 05-05-2005 ECLI:PT:STJ:2005:03B2182.F7
 STJ 19-05-2005, proc. n.º 05B1627 = 19-05-2005, proc. n.º 1627, CJ/STJ XIII/184 (2005) II
 STJ 22-06-2005, proc. n.º 05B1387
 STJ 12-07-2005, proc. n.º 05B1508
 STJ 06-09-2005, proc. n.º 05B1422
 STJ 22-09-2005, proc. n.º 2277/05-2, CJ/STJ XIII/187 (2005) III, 38-40
 STJ 11-10-2005, proc. n.º 04B2864
 STJ 20-10-2005, proc. n.º 05B2347
 STJ 17-11-2005, proc. n.º 05B3061
 STJ 23-11-2005, proc. n.º 04B1025
 STJ 07-12-2005, proc. n.º 05B3853
 STJ 26-01-2006, proc. n.º 05B4252
 STJ 28-03-2006, proc. n.º 06A407
 STJ 06-04-2006, proc. n.º 05B3970
 STJ 18-05-2006, proc. n.º 06A1210
 STJ 08-06-2006, proc. n.º 06A1435
 STJ 08-06-2006, proc. n.º 1435/06-6A
 STJ 20-06-2006, proc. n.º 1472/06, CJ/STJ XIV/192 (2006) II, 126-128
 STJ 12-09-2006, proc. n.º 06A2482
 STJ 12-09-2006, proc. n.º 06A1981 ECLI:PT:STJ:2006:06A1981.75

29 No mesmo processo: RCb 30-03-2004, proc. n.º 210/04 e Vara Mista de Coimbra 15-09-2003, proc. n.º 334/03.2TBCBR.

STJ 12-09-2006, proc. n.º 06A2145 ECLI:PT:STJ:2006:06A2145.3E
STJ 24-10-2006, proc. n.º 06A3021 ECLI:PT:STJ:2006:06A3021.98
STJ 31-10-2006, proc. n.º 06A2846 ECLI:PT:STJ:2006:06A2846.EB
STJ 31-10-2006, proc. n.º 06A3431
STJ 07-11-2006, proc. n.º 06A3349
STJ 14-11-2006, proc. n.º 06A3465 ECLI:PT:STJ:2006:06A3465.6E
STJ 21-11-2006, proc. n.º 06A3600 ECLI:PT:STJ:2006:06A3600.14
STJ 30-11-2006, proc. n.º 06B2608
STJ 09-01-2007, proc. n.º 06A4434
STJ 15-02-2007, proc. n.º 4744/06, CJ/STJ XV/198 (2007) I, 72-78
STJ 22-03-2007, proc. n.º 07A305
STJ 22-03-2007, proc. n.º 07A562 ECLI:PT:STJ:2007:07A562.FD
STJ 12-06-2007 proc. n.º 07A1747 ECLI:PT:STJ:2007:07A1747.57 = 12-06-2007, proc. n.º 1747/07,
CJ/STJ XV/200 (2007) II
STJ 21-06-2007, proc. n.º 07P1777 ECLI:PT:STJ:2007:07P1777.7B
STJ 26-06-2007, proc. n.º 07A1970 ECLI:PT:STJ:2007:07A1970.13
STJ 28-06-2007, proc. n.º 07B1707 ECLI:PT:STJ:2007:07B1707.F3
STJ 28-06-2007, proc. n.º 07B1743 ECLI:PT:STJ:2007:07B1743.B1
STJ 05-07-2007, proc. n.º 07A1991 ECLI:PT:STJ:2007:07A1991.CC = 05-07-2007, proc. n.º 1991/07,
CJ/STJ XV/200 (2007) II, 141-144
STJ 05-07-2007, proc. n.º 07B2138 ECLI:PT:STJ:2007:07B2138.FA
STJ 05-07-2007, proc. n.º 07B1837 ECLI:PT:STJ:2007:07B1837.14
STJ 18-09-2007, proc. n.º 07A1555 ECLI:PT:STJ:2007:07A1555.E3
STJ 02-10-2007, proc. n.º 07A2728 ECLI:PT:STJ:2007:07A2728.5C
STJ 04-10-2007, proc. n.º 07B1961 ECLI:PT:STJ:2007:07B1961.FE
STJ 17-10-2007, proc. n.º 07P3395 ECLI:PT:STJ:2007:07P3395.1B = 17-10-2007, proc. n.º 3395/07
CJ/STJ XV/203 (2007) III, 220-223
STJ 06-11-2007, proc. n.º 07A3447 ECLI:PT:STJ:2007:07A3447.75
STJ 08-11-2007, proc. n.º 07B3567 ECLI:PT:STJ:2007:07B3567.1E
STJ 04-12-2007, proc. n.º 07A3836 ECLI:PT:STJ:2007:07A3836.50
STJ 18-12-2007, proc. n.º 07B4526 ECLI:PT:STJ:2007:07B4526.D2
STJ 17-01-2008, proc. n.º 3920/07, CJ/STJ XVI/206 (2008) I, 49-53
STJ 07-02-2008, proc. n.º 07A4598 ECLI:PT:STJ:2008:07A4598.C2
STJ 08-04-2008, proc. n.º 08A356 ECLI:PT:STJ:2008:08A356.EF
STJ 02-07-2008, proc. n.º 08P2156 ECLI:PT:STJ:2008:08P2156.78
STJ 23-09-2008, proc. n.º 08A1994 ECLI:PT:STJ:2008:08A1994.BF
STJ 09-10-2008, proc. n.º 07B4692 ECLI:PT:STJ:2008:07B4692.29 = 9-10-2008,
proc. n.º 4692/07, CJ/STJ XVI/211 (2008) III, 59-65
STJ 16-10-2008, proc. n.º 08A2362 ECLI:PT:STJ:2008:08A2362.2F
STJ 21-10-2008, proc. n.º 08A2712 ECLI:PT:STJ:2008:08A2712.91 = 21-10-2008, proc. n.º 2712/08,
CJ em linha s/outra indicação
STJ 30-10-2008, proc. n.º 08B2662 ECLI:PT:STJ:2008:08B2662.70
STJ 11-11-2008, proc. n.º 2986/08-6
STJ 02-12-2008, proc. n.º 08A2096 ECLI:PT:STJ:2008:08A2096.70
STJ 18-12-2008, proc. n.º 08P3852 ECLI:PT:STJ:2008:08P3852.CB
STJ 13-01-2009, proc. n.º 08A3734 ECLI:PT:STJ:2009:08A3734.23
STJ 22-01-2009, proc. n.º 07B4242 ECLI:PT:STJ:2009:07B4242.CF

STJ 03-02-2009, proc. n.º 08A3882
 STJ 12-02-2009, proc. n.º 07B4125 ECLI:PT:STJ:2009:07B4125.82
 STJ 03-03-2009, proc. n.º 205/09, CJ/STJ XVII/214 (2009) I, 117-118
 STJ 03-03-2009, proc. n.º 09A0009 = 03-03-2009, proc. n.º 9/09, CJ/STJ XVII/214 (2009) I, 112-117
 STJ 19-03-2009, proc. n.º 3007.08.7
 STJ 12-03-2009, proc. n.º 09P0611 ECLI:PT:STJ:2009:09P0611.CA
 STJ 25-03-2009, proc. n.º 08B2415 ECLI:PT:STJ:2009:08B2415.19
 STJ 31-03-2009, proc. n.º 09A0507 ECLI:PT:STJ:2009:09A0507.99
 STJ 16-04-2009, proc. n.º 17/09, CJ em linha s/outra indicação
 STJ 21-04-2009, proc. n.º 1550/06.OTBMTJ.S1 ECLI:PT:STJ:2009:1550.06.OTBMTJ.S1.E1
 STJ 28-04-2009, proc. n.º 08A3576 ECLI:PT:STJ:2009:08A3576.35
 STJ 07-05-2009, proc. n.º 382/07.3TBVNG.S1 ECLI:PT:STJ:2009:382.07.3TBVNG.S1.E5
 STJ 28-05-2009, proc. n.º 529/04.1TBFR.S1 ECLI:PT:STJ:2009:529.04.1TBFR.S1.A9
 STJ 07-07-2009, proc. n.º 205/07.3GTLRA.C1 ECLI:PT:STJ:2009:205.07.3GTLRA.C1.58
 STJ 13-07-2009, proc. n.º 32/05.2TAPCV.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2009:32.05.2TAPCV.C1.S1.AB
 STJ 08-10-2009, proc. n.º 286/2002.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2009:286.2002.C1.S1.C8
 STJ 22-10-2009, proc. n.º 1146 (ou 1446)/05.3TBABF.S1 ECLI:PT:STJ:2009:1146.05.3TBABF.S1.7B
 STJ 27-10-2009, proc. n.º 15/04.OTVPRT.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2009:15.04.OTVPRT.P1.S1..0B
 STJ 27-10-2009, proc. n.º 258/2000.S1
 STJ 05-11-2009, proc. n.º 1350/1998.S1 = 05-11-2009, proc. n.º 1350/1998, CJ em linha s/outra indicação
 STJ 05-11-2009, proc. n.º 3162/08.5TBLRA.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2009:3162.08.5TBLRA.C1.S1.72
 = 05-11-2009, proc. n.º 3162/08, CJ em linha s/outra indicação
 STJ 12-11-2009, proc. n.º 258/04.6TBMRA.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2009:258.04.6TBMRA.E1.S1.38
 = 12-11-2009, proc. n.º 258/04, CJ em linha s/outra indicação
 STJ 20-01-2010, proc. n.º 471/2002.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2010:471.2002.G1.S1.99
 STJ 25-02-2010, proc. n.º 172/04.5TBOVR.S1 ECLI:PT:STJ:2010:172.04.5TBOVR.S1.A7
 STJ 11-03-2010, proc. n.º 697/1999.S1 ECLI:PT:STJ:2010:697.1999.S1.DB
 STJ 18-03-2010, proc. n.º 467/1999.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2010:467.1999.C1.S1.2D
 STJ 25-03-2010, proc. n.º 112/04.1TBADV.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2010:112.04.1TBADV.E1.S1.FO
 = 25-03-2010, proc. n.º 112/04, CJ 222 (2010) I
 STJ 13-04-2010, proc. n.º 1770/06.8TBVNG.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2010:1770.06.8TBVNG.P1.S1.EC
 STJ 15-04-2010, proc. n.º 355/2002.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2010:355.2002.E1.S1.A4
 STJ 29-04-2010, proc. n.º 191/07. OTBCBR.C1.S2 ECLI:PT:STJ:2010:191.07.OTBCBR.C1.S2.CC
 STJ 05-05-2010, proc. n.º 130/02.4GFSTB.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2010:130.02.4GFSTB.E1.S1.5E
 = 05-05-2010, proc. n.º 130/02.4GFSTB.E1.S1, CJ 224 (2010) II
 STJ 21-10-2010, proc. n.º 95/04.8TBCDR.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2010:95.04.8TBCDR.P1.S1.B4
 STJ 08-02-2011, proc. n.º 2858/06.OTBPNF.P1.S1
 STJ 05-05-2011, proc. n.º 620/1999.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2011:620.1999.C1.S1.6F
 STJ 12-05-2011, proc. n.º 886/2001.C2.S1 ECLI:PT:STJ:2011:886.2001.C2.S1.DB
 STJ 31-05-2011, proc. n.º 2693/07.9TBMTS.P1.S1
 STJ 01-06-2011, proc. n.º 198/00.8GBCLD.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2011:198.00.8GBCLD.L1.S1.4D
 STJ 29-06-2011, proc. n.º 345/06.6PTPDL.L1.S1, ECLI:PT:STJ:2011:345.06.6PTPDL.L1.S1.B5
 STJ 06-07-2011, proc. n.º 3126/07.6TVPRT.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2011:3126.07.6TVPRT.P1.S1.C9
 STJ 12-07-2011, proc. n.º 5762/06.9TBMTS.P1
 STJ 13-09-2011, proc. n.º 1155/05.3TCGMR.G1.S1

STJ 13-10-2011, proc. n.º 1797/03.1TJVNF.P1.S1
STJ 20-10-2011, proc. n.º 140/02.1GAVLPP.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2011:140.02.1GAVLPP.P1.S1.3A
STJ 17-11-2011, proc. n.º 7595/05.0TBVNG.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2011:7595.05.0TBVNG.P1.S1.3E
STJ 10-01-2012, proc. n.º 734/07.9TBCBT.G1.S1
STJ 09-02-2012, proc. n.º 1082/01-E1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:1082.01.E1.S1.B1 = 09-02-2012,
proc. n.º 1082.01.E1.S1, CJ em linha s/outra indicação
STJ 16-02-2012, proc. n.º 1447/04.9TBLL.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:1447.04.9TBLL.E1.S1.6F
= 16-02-2012, proc. n.º 1447/04.9TBLL.E1.S1, CJ em linha s/outra indicação
STJ 16-02-2012, proc. n.º 4323/06.7TBBRG.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:4323.06.7TBBRG.G1.S1.E0
STJ 08-03-2012, proc. n.º 1312/06.5TBEVR.E1.S1, CJ 246 (2012) I
STJ 21-03-2012, proc. n.º 6123/03.7TBVFR.P1.S1
STJ 19-04-2012, proc. n.º 2357/08.6TVLSB.L2.S1
STJ 19-04-2012, proc. n.º 3203/05.8TBMTJ.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:3203.05.8TBMTJ.L1.S1.gD
= 19-04-2012, proc. n.º 3203.05.8TBMTJ.L1.S1, CJ 248 (2012) II
STJ 26-04-2012, proc. n.º 1013/06.4TBAMT.P1.S1, CJ em linha s/outra indicação
STJ 16-05-2012, proc. n.º 290/07.8PATNV.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:290.07.8PATNV.C1.S1.5C
STJ 17-05-2012, proc. n.º 48/2002.L2.S2 ECLI:PT:STJ:2012:48.2002.L2.S2.87
STJ 19-06-2012, proc. n.º 4445/06.4TBBRG.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:4445.06.4TBBRG.G1.S1.13
= 19-06-2012, proc. n.º 4445.06.4TBBRG.G1.S1, CJ 248 (2012) II
STJ 19-06-2012, proc. n.º 82-C/2000.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:82.C.2000.C1.S1.BA = 19-06-2012,
proc. n.º 82-C.2000.C1.S1, CJ em linha s/outra indicação
STJ 20-06-2012, proc. n.º 889/08.5GFSTB.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:889.08.5GFSTB.E1.S1.F5
STJ 10-07-2012, proc. n.º 2362/09.5TBPRD.P1.S1
STJ 27-09-2012, proc. n.º 560/04.7TBVVD.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:560.04.7TBVVD.G1.S1.4B
STJ 18-10-2012, proc. n.º 2383/05.7TBVFR.P1.S1
STJ 25-10-2012, proc. n.º 344/07.0TBPCV.P2.S1 ECLI:PT:STJ:2012:344.07.0TBPCV.P2.S1.AB
STJ 18-12-2012, proc. n.º 1053/06.3TBVVD-A.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2012:1053.06.3TBVVD-A.G1.S1.BD
= 18-12-2012, proc. n.º 1053.06.3TBVVD-A.G1.S1, CJ 242 (2012) III
STJ 14-11-2013, proc. n.º 2315, CJ 259 (2013) III
STJ 26-09-2013, proc. n.º 9041/04.8TBMAI.P1.S1, CJ em linha s/outra indicação
STJ 07-02-2013, proc. n.º 3557/07.1TVLSB.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:3557.07.1TVLSB.L1.S1.46
STJ 10-01-2013, proc. n.º 157-E/1996.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:157.E.1996.G1.S1.18= 10-01-2013,
proc. n.º 157-E/1996, CJ 254 (2013) I
STJ 07-02-2013, proc. n.º 359/05.3TBPTB.G1.S1
STJ 07-02-2013, proc. n.º 109/06.7TBPRD.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:109.06.7TBPRD.P1.S1.64
= 7-02-2013, proc. n.º 109/06, CJ em linha s/outra indicação
STJ 28-02-2013, proc. n.º 4072/04.0TVLSB.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:4072.04.0TVLSB.C1.S1.57
= 28-02-2013, proc. n.º 4072/04, CJ em linha s/outra indicação
STJ 14-03-2013, proc. n.º 862/04.2TBPMS.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:862.04.2TBPMS.C1.S1.9A
STJ 14-03-2013, proc. n.º 6860/05.1TCLRS.L1
STJ 11-04-2013, proc. n.º 2540/03.0TBPRD-B.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:2540.03.0TBPRD-B.P1.S1.Co
STJ 11-04-2013, proc. n.º 201/07.0TBBGC.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:201.07.0TBBGC.P1.S1.59
STJ 08-05-2013, proc. n.º 3036/04.9TBVLG.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:3036.04.9TBVLG.P1.S1.D2
STJ 08-05-2013, proc. n.º 670/09.4JACBR.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:670.09.4JACBR.C1.S1.8C
STJ 30-05-2013, proc. n.º 6330/03.2TVLSB.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:6330.03.2TVLSB.L1.S1.B4
STJ 24-09-2013, proc. n.º 294/07.0TBETZ.E2.S1 ECLI:PT:STJ:2013:294.07.0TBETZ.
E2.S1.80= 24-09-2013, proc. n.º 294/07.0TBETZ.E2, CJ 259 (2013) III

STJ 15-10-2013, proc. n.º 471/09.0TBPNF.P2.S1 ECLI:PT:STJ:2013:471.09.0TBPNF.P2.S1.41
 STJ 18-12-2013, proc. n.º 1749/06.0TBSTS.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2013:1749.06.0TBSTS.P1.S1.2E
 STJ 14-01-2014, proc. n.º 1032/08.6TBMATA.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:1032.08.6TBMATA.L1.S1.AB
 STJ 16-01-2014, proc. n.º 3719/07.1TBALM.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:3719.07.1TBALM.L1.S1.EB
 STJ 21-01-2014, proc. n.º 258/08.7TCGMR.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:258.08.7TCGMR.G1.S1.B3
 STJ 21-01-2014, proc. n.º 718/04.9TJVNF.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:718.04.9TJVNF.P1.S1.DC
 STJ 29-01-2014, proc. n.º 249/04.7TBOBR.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:249.04.7TBOBR.C1.S1.FB
 STJ 13-02-2014, proc. n.º 4747/08.5TBSXL.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:4747.08.5TBSXL.L1.S1.6E
 STJ 03-04-2014, proc. n.º 856/07.6TVPRT.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:856.07.6TVPRT.P1.S1.B4
 STJ 10-04-2014, proc. n.º 350/1997.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:350.1997.L1.S1.6A
 STJ (pleno) n.º 12/2014, 05-06-2014, proc. n.º 108/08.4TBMCN.P1.S1-A
 ECLI:PT:STJ:2014:108.08.4TBMCN.P1.S1.A.29
 STJ 09-10-2014, proc. n.º 582/11.1TBSTB.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:582.11.1TBSTB.E1.S1.1C
 STJ 03-12-2014, proc. n.º 250/08.1GILRS.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2014:250.08.1GILRS.L1.S1.3D
 STJ 04-02-2015, proc. n.º 744/07.6TBVNO.C1.S1
 STJ 05-03-2015, proc. n.º 2007/09.3TVPRT.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2015:2007.09.3TVPRT.P1.S1.8E
 = 05-03-2015, proc. n.º 2007.09.3TVPRT.P1.S1, CJ 262 (2015) I
 STJ 07-05-2015, proc. n.º 919/13.9TBVVD.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2015:919.13.9TBVVD.G1.S1.B5
 STJ 18-06-2015, proc. n.º 2567/09.9TBABF.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2015:2567.09.9TBABF.
 E1.S1.97= 18-06-2015, proc. n.º 2567.09.9TBABF.E1.S1, CJ em linha s/outra indicação
 STJ 02-07-2015, proc. n.º 620/12.0T2AND.C1.S1
 STJ 09-07-2015, proc. n.º 1776/06.7TBAMT.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2015:1776.06.7TBAMT.P1.S1.19
 STJ 09-07-2015, proc. n.º 487/09.6TBOHPC.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2015:487.09.6TBOHPC.C1.S1.DF
 STJ 08-10-2015, proc. n.º 360/12.0T2AND.C1.S2 ECLI:PT:STJ:2015:360.12.0T2AND.C1.S2.F6
 = 8-10-2015, proc. n.º 360.12.0T2AND.C1.S2, CJ 267 (2015) III
 STJ 03-12-2015, proc. n.º 3969/07.0TBBCL.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2015:3969.07.0TBBCL.G1.S1.51
 STJ 17-12-2015, proc. n.º 3558/04.1TBSTB.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2015:3558.04.1TBSTB.E1.S1.9D
 = 17-12-2015, proc. n.º 3558/04.1TBSTB.E1.S1, CJ s/outra indicação
 STJ 28-01-2016, proc. n.º 7793/09.8T2SNT.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:7793.09.8T2SNT.L1.S1.A6
 STJ 11-02-2016, proc. n.º 601/05.0TJVNF.P2.S1
 STJ 08-03-2016, proc. n.º 1540/06.3TBCHV.G1.S1, CJ em linha s/outra indicação
 STJ 21-04-2016, proc. n.º 4680/07.8TBVLG.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:4680.07.8TBVLG.P1.S1.A7
 STJ 12-05-2016, proc. n.º 658/13.0TVLSB.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:658.13.0TVLSB.L1.S1.FC
 STJ 12-05-2016, proc. n.º 6147/12.3TBVFR-A.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:6147.12.3TBVFR.A.P1.S1.59
 STJ 19-05-2016, proc. n.º 645/12.6TVLSB.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:645.12.6TVLSB.L1.S1.AB
 = 19-05-2016, proc. n.º 645/12, CJ 272 (2016) II
 STJ 02-06-2016, proc. n.º 3987/10.1TBVFR.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:3987.10.1TBVFR.P1.S1.C1
 STJ 02-06-2016, proc. n.º 1116/11.3TBVVD.G2.S1 ECLI:PT:STJ:2016:1116.11.3TBVVD.G2.S1.7A
 STJ 09-06-2016, proc. n.º 190/98.0TBCMNB.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:190.98.0TBCMNB.G1.S1.2C
 = 9-06-2016, proc. n.º 190/98, CJ 272 (2016) II
 STJ 16-06-2016, proc. n.º 623/05.1TBSLVE2.S1 ECLI:PT:STJ:2016:623.05.1TBSLVE2.S1.68
 STJ 14-07-2016, proc. n.º 1305/12.3TBABT.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:1305.12.3TBABT.E1.S1.E7
 STJ 03-11-2016, proc. n.º 73/14.9T8BRG.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:73.14.9T8BRG.G1.S1.E2
 STJ 10-11-2016, proc. n.º 175/05.2TBPSR.E2.S1 ECLI:PT:STJ:2016:175.05.2TBPSR.E2.S1.5B
 = 10-11-2016, proc. n.º 175/05.2TBSPR.E2.S1, CJ em linha s/outra indicação
 STJ 07-12-2016, proc. n.º 1923/14.5TBVIS.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:1923.14.5TBVIS.C1.S1.EE
 = 7-12-2016, proc. n.º 1923/14, CJ 275 (2016) III

STJ 07-12-2016, proc. n.º 8514/12.3TBVNG.P2.S1 ECLI:PT:STJ:2016:8514.12.3TBVNG.P2.S1.47
STJ 14-12-2016, proc. n.º 246/12.9TBMMV.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2016:246.12.9TBMMV.C1.S1.DD
STJ 31-01-2017, proc. n.º 850/09.2TVLSB.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:850.09.2TVLSB.L1.S1.Eg
STJ 07-02-2017, proc. n.º 770/12.3TBSLX.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:770.12.3TBSLX.L1.S1.41
STJ 09-03-2017, proc. n.º 582/05.0TASTRE.E2.S1 ECLI:PT:STJ:2017:582.05.0TASTRE.E2.S1.2B
STJ 30-03-2017, proc. n.º 664/04.6TBBGC.P2.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:664.04.6TBBGC.P2.G1.S1.OE
STJ 10-05-2017, proc. n.º 131/14.0GBBAO.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:131.14.0GBBAO.P1.S1.09
STJ 08-06-2017, proc. n.º 1524/10.7TBOAZ.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:1524.10.7TBOAZ.P1.S1.A7
STJ 12-06-2017, proc. n.º 8/07.5TBSTB.S1 = 12-06-2017 ECLI:PT:STJ:2017:8.07.5TBSTB.S1.30
STJ 06-07-2017, proc. n.º 344/12.9TBBAO.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:344.12.9TBBAO.P1.S1.F6
STJ 06-07-2017, proc. n.º 3559/05.2TBVCT.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:3559.05.2TBVCT.G1.S1.08
= 06-07-2017, proc. n.º 3559/05, CJ 280 (2017) II
STJ 21-09-2017, proc. n.º 900/13.8TBSLV.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:900.13.8TBSLV.E1.S1.60
STJ 02-11-2017, proc. n.º 40/10.1TVPRT.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:40.10.1TVPRT.P1.S1.70 = 02-11-2017,
proc. n.º 40/10, CJ 283 (2017) III
STJ 15-11-2017, proc. n.º 549/08.7TBAMR.S1.G1 ECLI:PT:STJ:2017:549.08.7TBAMR.S1.G1.83
STJ 16-11-2017, proc. n.º 533/09.3TBALQ.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:533.09.3TBALQ.L1.S1.B7
STJ 28-11-2017, proc. n.º 525/05.1TBCM.N.G3.S1 ECLI:PT:STJ:2017:525.05.1TBCM.N.G3.S1.96
STJ 30-11-2017, proc. n.º 425/12.9TBVFR.S1 ECLI:PT:STJ:2017:425.12.9TBVFR.S1.5B
STJ 05-12-2017, proc. n.º 1452/13.4TBAMT.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:1452.13.4TBAMT.P1.S1.A8
STJ 09-11-2017, proc. n.º 2035/11.9TJVNF.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2017:2035.11.9TJVNF.G1.S1.Eo
STJ 18-01-2018, proc. n.º 126/10.2TBVPV.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:126.10.2TBVPV.L1.S1.B8
= 18-01-2017, proc. n.º 126/10.2TBVPV.L1.S1, CJ em linha s/outra indicação
STJ 18-01-2018, proc. n.º 1195/08.0TVLSB.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:1195.08.0TVLSB.E1.S1.0D
STJ 15-02-2018, proc. n.º 36/08.3TBSTS.P2.S2 ECLI:PT:STJ:2018:36.08.3TBSTS.P2.S2.Co
= 15-02-2018, proc. n.º 36/08.3TBSTS.P2.S2, CJ em linha s/outra indicação
STJ 27-02-2018, proc. n.º 3901/10.4TJNF.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:3901.10.4TJNF.G1.S1.6A
STJ 01-03-2018, proc. n.º 647/11.0TBVPV.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:647.11.0TBVPV.L1.S1.AA
= 28-04-2017, proc. n.º 647/11.0TBVPV.L1.S1³⁰
STJ 24-05-2018, proc. n.º 37/09.4T2ODM.B.E2.S1 ECLI:PT:STJ:2018:37.09.4T2ODM.B.E2.S1.1C
STJ 05-06-2018, proc. n.º 4095/07.8TVLSB.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:4095.07.8TVLSB.L1.S1.71
= 05-06-2018, proc. n.º 4095/07, CJ 288 (2018) II
STJ 03-07-2018, proc. n.º 2445/16.5T8LRA.A.C1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:2445.16.5T8LRA.A.C1.S1.4B
STJ 18-10-2018, proc. n.º 3643/13.9TBSTB.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:3643.13.9TBSTB.E1.S1.4D
STJ 08-11-2018, proc. n.º 770/12.3TBSXL.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:770.12.3TBSXL.L1.S1.AD
STJ 19-12-2018, proc. n.º 1173/14.0T2AVR.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2018:1173.14.0T2AVR.P1.S1.22
STJ 14-03-2019, proc. n.º 9913/15.4T8LSB.L1.S1 ECLI:PT:STJ:2019:9913.15.4T8LSB.L1.S1.9A
STJ 10-04-2019, proc. n.º 73/15.1PTBRG.G1.S1 ECLI:PT:STJ:2019:73.15.1PTBRG.G1.S1.36
STJ 09-05-2019, proc. n.º 1751/14.8TBVCD.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2019:1751.14.8TBVCD.P1.S1.DB
STJ 23-05-2019, proc. n.º 424/13.3T2AVR.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2019:424.13.3T2AVR.P1.S1.70
STJ 06-06-2019, proc. n.º 519/14.6TBEVR.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2019:519.14.6TBEVR.E1.S1.A4
STJ 19-06-2019, proc. n.º 8964/15.3T8STB.E1.S1 ECLI:PT:STJ:2019:8964.15.3T8STB.E1.S1.E1
STJ 04-07-2019, proc. n.º 1977/15.7T8VIS.C2.S1 ECLI:PT:STJ:2019:1977.15.7T8VIS.C2.S1.4A
+ ECLI:PT:STJ:2019:1977.15.7T8VIS.C2.S1.2D³¹

³⁰ Teor parece igual, mas têm datas diferentes.

³¹ Existem dúvidas se sejam duplicados.

STJ 11-07-2019, proc. n.º 1203/16.1T9VNG.P1.S1 ECLI:PT:STJ:2019:1203.16.1T9VNG.P1.S1.A4
 STJ 17-10-2019, proc. n.º 1082/17.1T8VCT.S1 ECLI:PT:STJ:2019:1082.17.1T8VCT.S1.49 = 17-10-2019,
 proc. n.º 1082/17.1SVCT.S1³²
 STJ 20-11-2019, proc. n.º 1829/16.3T8VRL.G1.S1 = 20-11-2019, proc. n.º 1829/16.3T8VRL.G1.S
 STJ 17-12-2019, proc. n.º 4014/08.4TBLRA.C2.S1
 STJ 03-03-2020 ECLI:PT:STJ:2020:3936.17.6T8PRT.P1.S1
 STJ 23-04-2020 ECLI:PT:STJ:2020:5.17.2T8VFR.P1.S1
 STJ 19-05-2020, proc. n.º 572/09.4TBVLN.G1.S1
 STJ 19-05-2020 ECLI:PT:STJ:2020:2445.16.5T8LRA.C1.S1
 STJ 02-06-2020, proc. n.º 1629/15.8T8CTB.C2.S1

SUPREMO TRIBUNAL ADMINISTRATIVO

STA 18-03-2004, proc. n.º 065/04
 STA 04-03-2004, proc. n.º 01039/03
 STA 09-02-2005, proc. n.º 01758/03
 STA 23-03-2006, proc. n.º 0185/05
 STA 27-11-2014, proc. n.º 01506/13
 STA 27-09-2018, proc. n.º 0979/16.0BESNT-A 01493/17
 STA 14-02-2019, proc. n.º 02499/14.9BELSB 0655/18

RELAÇÃO DE LISBOA

RLx 11-10-1990, proc. n.º 0038462 ECLI:PT:TRL:1990:0038462.7F
 RLx 09-02-1993, proc. n.º 0021875 ECLI:PT:TRL:1993:0021875.CA
 RLx 05-03-1991, proc. n.º 0040381 ECLI:PT:TRL:1991:0040381.B2
 RLx 25-06-1991, proc. n.º 0034391 ECLI:PT:TRL:1991:0034391.6E
 RLx 02-12-1993, proc. n.º 0065182 ECLI:PT:TRL:1993:0065182.BA
 RLx 09-12-1993, proc. n.º 0082442 ECLI:PT:TRL:1993:0082442.9F
 RLx 18-01-1994, proc. n.º 0073791 ECLI:PT:TRL:1994:0073791.68
 RLx 17-02-1994, proc. n.º 0064406 ECLI:PT:TRL:1994:0064406.75 = 17-02-1994, proc. n.º 6440,
 CJ XIX (1994) I, 128-129
 RLx 25-05-1995, proc. n.º 7878, CJ XX (1995) III, 117-120
 RLx 11-01-1996, proc. n.º 0007242 ECLI:PT:TRL:1996:0007242.BB
 RLx 12-01-1996, proc. n.º 448, CJ XXI (1996) I, 84-85
 RLx 18-01-1996, proc. n.º 9314, CJ XXI (1996) I, 90-92
 RLx 18-04-1996, proc. n.º 0068236 ECLI:PT:TRL:1996:0068236.C9
 RLx 24-04-1996, proc. n.º 0016316 ECLI:PT:TRL:1996:0016316.D7
 RLx 03-12-1996, proc. n.º 0013791 ECLI:PT:TRL:1996:0013791.2E
 RLx 09-01-1997, proc. n.º 1584/6/95, CJ XXII (1997) I, 85-87
 RLx 04-03-1997, proc. n.º 0006971 ECLI:PT:TRL:1997:0006971.03
 RLx 08-07-1997, proc. n.º 0033655
 RLx 19-11-1998, proc. n.º 0048456 ECLI:PT:TRL:1998:0048456.4E
 RLx 17-12-1998, proc. n.º 6714/98, CJ XXIII (1998) V, 127-130
 RLx 18-03-1999, proc. n.º 0046292 ECLI:PT:TRL:1999:0046292.01
 RLx 28-04-1999, proc. n.º 0080803 ECLI:PT:TRL:1999:0080803.51
 RLx 18-05-1999, proc. n.º 1481/99, CJ XXIV (1999) III, 100-101

³² Aqui há ligeira diferença no n.º do processo, com adjunção de um 5 ao original FGA em relação à versão DGSI/CSM.

RLx 14-07-1999, proc. n.º 1216/99, CJ XXIV (1999) IV, 143-144
RLx 09-11-1999, proc. n.º 0045551 ECLI:PT:TRL:1999:0045551.83 = 09-11-1999, proc. n.º 4555/99,
CJ XXIV (1999) V, 77-78
RLx 17-05-2000, proc. n.º 0009983 ECLI:PT:TRL:2000:0009983.01
RLx 10-10-2000, proc. n.º 0026051 ECLI:PT:TRL:2000:0026051.96
RLx 05-07-2001, proc. n.º 0035302 ECLI:PT:TRL:2001:0035302.FD
RLx 29-01-2002, proc. n.º 0055961 ECLI:PT:TRL:2002:0055961.39
RLx 25-02-2002, proc. n.º 0091697 ECLI:PT:TRL:2002:0091697.27
RLx 27-11-2002, proc. n.º 0062663 ECLI:PT:TRL:2002:0062663.07
RLx 06-03-2003, proc. n.º 0007236 ECLI:PT:TRL:2003:0007236.3D
RLx 16-12-2003, proc. n.º 10125/2003-7 ECLI:PT:TRL:2003:10125.2003.7.73
RLx 19-02-2004, proc. n.º 1010/2004-6 ECLI:PT:TRL:2004:1010.2004.6.3D
RLx 20-05-2004, proc. n.º 2788/2004-6 ECLI:PT:TRL:2004:2788.2004.6.2A
RLx 27-05-2004, proc. n.º 8304/2003-6 ECLI:PT:TRL:2004:8304.2003.6.0C
RLx 08-07-2004, proc. n.º 3268/04, CJ XXIX/177 (2004) IV
RLx 22-07-2004, proc. n.º 4388/2004-7 ECLI:PT:TRL:2004:4388.2004.7.6A
RLx 14-10-2004, proc. n.º 4808/2004-9 ECLI:PT:TRL:2004:4808.2004.9.DE
RLx 25-11-2004, proc. n.º 8281/2004-6 ECLI:PT:TRL:2004:8281.2004.6.6A
RLx 15-11-2005, proc. n.º 7808/05-1, CJ XXX/186 (2005) V, 93-94
RLx 24-11-2005, proc. n.º 9132/2005-6
RLx 17-01-2006, proc. n.º 10937/05
RLx 26-01-2006, proc. n.º 11492/2005-6 ECLI:PT:TRL:2006:11492.2005.6.C5
RLx 09-03-2006, proc. n.º 1244/2006-6 ECLI:PT:TRL:2006:1244.2006.6.22
RLx 29-03-2006, proc. n.º 7519/2003-3 ECLI:PT:TRL:2006:7519.2003.3.E2
RLx 09-05-2006, proc. n.º 336/2006-7 ECLI:PT:TRL:2006:336.2006.7.71
RLx 10-10-2006, proc. n.º 3527/2006-7 ECLI:PT:TRL:2006:3527.2006.7.DD
RLx 18-01-2007, proc. n.º 8630/06-8
RLx 30-01-2007, proc. n.º 6905/2006-7 ECLI:PT:TRL:2007:6905.2006.7.7D
RLx 30-11-2006, proc. n.º 8195/2006-1 ECLI:PT:TRL:2006:8195.2006.1.06
RLx 14-06-2007, proc. n.º 3065/2007-2 ECLI:PT:TRL:2007:3065.2007.2.8D
RLx 19-06-2007, proc. n.º 4929/2007-1 ECLI:PT:TRL:2007:4929.2007.1.90
RLx 15-11-2007, proc. n.º 5207/2007-2 ECLI:PT:TRL:2007:5207.2007.2.4B
RLx 15-11-2007, proc. n.º 6647/2007-2 ECLI:PT:TRL:2007:6647.2007.2.02
RLx 31-01-2008, proc. n.º 130/08-9 ECLI:PT:TRL:2008:130.08.9.81
RLx 28-02-2008, proc. n.º 869/2008-6 ECLI:PT:TRL:2008:869.2008.6.CE
RLx 11-03-2008, proc. n.º 1404/2008-1 ECLI:PT:TRL:2008:1404.2008.1.E2
RLx 11-03-2008, proc. n.º 2051/2008-7 ECLI:PT:TRL:2008:2051.2008.7.E1
RLx 29-05-2008, proc. n.º 10590/2007-6 ECLI:PT:TRL:2008:10590.2007.6.AA
RLx 12-06-2008, proc. n.º 2548/2008-2 ECLI:PT:TRL:2008:2548.2008.2.57
RLx 30-06-2008, proc. n.º 8412/2007-9 ECLI:PT:TRL:2008:8412.2007.9.DF
RLx 07-10-2008, proc. n.º 1376/2008-1 ECLI:PT:TRL:2008:1376.2008.1.C2
RLx 21-10-2008, proc. n.º 6801/2008-1 ECLI:PT:TRL:2008:6801.2008.1.E7
RLx 04-11-2008, proc. n.º 5627/2008-1 ECLI:PT:TRL:2008:5627.2008.1.71 = 4.11.2008,
proc. n.º 5627/08, CJ em linha s/outra indicação
RLx 02-12-2008, proc. n.º 9811/2008-1 ECLI:PT:TRL:2008:9811.2008.1.CD
RLx 09-12-2008, proc. n.º 8460/2008-6 ECLI:PT:TRL:2008:8460.2008.6.Eg = 9.12.2008,
proc. n.º 8460/08, CJ XXXIII/210 (2008) V, 117-119

RLx 05-03-2009, proc. n.º 8162/2008-6 ECLI:PT:TRL:2009:8162.2008.6.BE
 RLx 30-04-2009, proc. n.º 2683/06-2
 RLx 28-05-2009, proc. n.º 7493/03.2TBOER.L1
 RLx 30-06-2009, proc. n.º 77/03
 RLx 16-07-2009, proc. n.º 2615/07.7TBFUN.L1-8 ECLI:PT:TRL:2009:2615.07.7TBFUN.L1.8.5B
 RLx 01-10-2009, proc. n.º 12011/06.8TMSNT-2 ECLI:PT:TRL:2009:12011.06.8TMSNT.2.51
 RLx 06-10-2009, proc. n.º 525/04.9TBSSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2009:525.04.9TBSSB.L1.7.B8
 RLx 22-10-2009, proc. n.º 7172/06.9TBOER.L1-8 ECLI:PT:TRL:2009:7172.06.9TBOER.L1.8.C5
 RLx 29-10-2009, proc. n.º 3058/08.0TVLSB-A.L1-2 ECLI:PT:TRL:2009:3058.08.0TVLSB.A.L1.2.17
 RLx 02-02-2010, proc. n.º 925/08.5TVLSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2010:925.08.5TVLSB.L1.7.0D
 = 09-02-2010, proc. n.º 925/08 CJ 220 (2010) I³³
 RLx 25-02-2010, proc. n.º 596/07.6TCSNT.L1-6 ECLI:PT:TRL:2010:596.07.6TCSNT.L1.6.38
 RLx 20-04-2010, proc. n.º 7894/05.1TBSTB.L1-1 ECLI:PT:TRL:2010:7894.05.1TBSTB.L1.1.E8
 = 20-04-2010, proc. n.º 7894/05, CJ 221 (2010) II
 RLx 04-03-2010, proc. n.º 512/06.2TVLSB-A-L1-2 ECLI:PT:TRL:2010:512.06.2TVLSB.A.L1.2.1C
 RLx 25-03-2010, proc. n.º 1227/08.2TVLSB.L1-6 ECLI:PT:TRL:2010:1227.08.2TVLSB.L1.6.FD
 RLx 18-03-2010, proc. n.º 1339/2002.L2-6 ECLI:PT:TRL:2010:1339.2002.L2.6.F1
 RLx 17-06-2010, proc. n.º 1550/06.0TBBNV-A.L1-2 ECLI:PT:TRL:2010:1550.06.0TBBNV.A.L1.2.07
 RLx 29-06-2010, proc. n.º 498/03.5TCSNT.L1-7 ECLI:PT:TRL:2010:498.03.5TCSNT.L1.7.B1
 RLx 16-09-2010, proc. n.º 1021/04.0TBALQ.L1-8 ECLI:PT:TRL:2010:1021.04.0TBALQ.L1.8.E5
 RLx 02-11-2010, proc. n.º 9464/08.3TMSNT-7 = 2.11.2010 ECLI:PT:TRL:2010:9464.08.3TMSNT.7.99
 RLx 04-11-2010, proc. n.º 1819/09.2TJLSB.L1-2 ECLI:PT:TRL:2010:1819.09.2TJLSB.L1.2.5F
 RLx 23-11-2010, proc. n.º 4206/06.0YXLSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2010:4206.06.0YXLSB.L1.7.81
 = 23-11-2010, proc. n.º 4206/06, CJ 226 (2010) V
 RLx 18-11-2010, proc. n.º 8518/06.5TBOER-A.L1-8³⁴ ECLI:PT:TRL:2010:8518.06.5TBOER.A.L1.8.55
 RLx 17-03-2011, proc. n.º 582/09.1TJLSB.L1-2 ECLI:PT:TRL:2011:582.09.1TJLSB.L1.2.9E
 RLx 12-04-2011, proc. n.º 5956/06.7TVLSB.L1-1 ECLI:PT:TRL:2011:5956.06.7TVLSB.L1.1.35
 RLx 18-05-2011, proc. n.º 83/05.7PASXL.L1
 RLx 30-06-2011, proc. n.º 46/08.0TCFUN.L1-2 ECLI:PT:TRL:2011:46.08.0TCFUN.L1.2.8D
 RLx 30-06-2011, proc. n.º 8518/06.5TBOER.L1-2 ECLI:PT:TRL:2011:8518.06.5TBOER.L1.2.39
 RLx 20-09-2011, proc. n.º 1728/08.2TJLSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2011:1728.08.2TJLSB.L1.7.10
 RLx 22-11-2011, proc. n.º 121/08.1TABNV-B.L1-5 ECLI:PT:TRL:2011:121.08.1TABNV.B.L1.5.25
 RLx 22-11-2011, proc. n.º 565/1995.L1-7 ECLI:PT:TRL:2011:565.1995.L1.7.AO
 RLx 30-11-2011, proc. n.º 1230/09.5TBTVD.L1-8 ECLI:PT:TRL:2011:1230.09.5TBTVD.L1.8.F5
 RLx 15-03-2012, proc. n.º 662/2002.L1-2 ECLI:PT:TRL:2012:662.2002.L1.2.F8
 RLx 14-06-2012, proc. n.º 667/09.4TVLSB-A
 RLx 27-09-2012, proc. n.º 443/08.1TVLSB.L1-2 ECLI:PT:TRL:2012:443.08.1TVLSB.L1.2.89
 RLx 25-10-2012, proc. n.º 10237/11.1T2SNT.L1-2 ECLI:PT:TRL:2012:10237.11.1T2SNT.L1.2.3B
 RLx 31-10-2012, proc. n.º 530/09.9YXLSB.L1-8 ECLI:PT:TRL:2012:530.09.9YXLSB.L1.8.24
 RLx 06-11-2012, proc. n.º 6022/09.9TVLSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2012:6022.09.9TVLSB.L1.7.3F
 RLx 13-11-2012, proc. n.º 7813/09.6T2SNT.L1-7 ECLI:PT:TRL:2012:7813.09.6T2SNT.L1.7.2A
 RLx 14-02-2013, proc. n.º 613/09.5TCLRS.L1-2 ECLI:PT:TRL:2013:613.09.5TCLRS.L1.2.F3
 RLx 14-02-2013, proc. n.º 3082/11.6TBCLD.L1-2 ECLI:PT:TRL:2013:3082.11.6TBCLD.L1.2.D4
 RLx 26-02-2013, proc. n.º 5202/11.1TBSXL.L1-7 ECLI:PT:TRL:2013:5202.11.1TBSXL.L1.7.EF

33 Divergência de datas do acórdão entre bases de dados DGSI e CJ.

34 Mas vd. RLx 30.6.2011 com semelhante n.º proc.

RLx 09-04-2013, proc. n.º 1547/09.9TBALM.L1-7 ECLI:PT:TRL:2013:1547.09.9TBALM.L1.7.41
 RLx 02-05-2013, proc. n.º 238/09.5TBCLD.L1-6 ECLI:PT:TRL:2013:238.09.5TBCLD.L1.6.61
 RLx 09-05-2013, proc. n.º 1527/11.4TBMTA.L1-2 ECLI:PT:TRL:2013:1527.11.4TBMTA.L1.2.F5
 RLx 14-05-2013, proc. n.º 4747.08.5TBSXL.L1-7 ECLI:PT:TRL:2013:4747.08.5TBSXL.L1.7.B3
 RLx 06-06-2013, proc. n.º 350/1997.L1-2 ECLI:PT:TRL:2013:350.1997.L1.2.77
 RLx 11-07-2013, proc. n.º 5981/09.6TVLSB.L1-1 → não, mas vd. RLx 19.6.2018)
 ECLI:PT:TRL:2013:5981.09.6TVLSB.L1.1.Bo
 RLx 03-10-2013, proc. n.º 3/04.6TBVFX.L1
 RLx 31-10-2013, proc. n.º 398/07.0TBSXL.L2-6 ECLI:PT:TRL:2013:398.07.0TBSXL.L2.6.F3
 RLx 16-01-2014, proc. n.º 9347/11.0T2SNT.L1-6 ECLI:PT:TRL:2014:9347.11.0T2SNT.L1.6.1F
 RLx 18-02-2014, proc. n.º 8107/05.1TBSXL.L1-1 ECLI:PT:TRL:2014:8107.05.1TBSXL.L1.1.67
 RLx 15-05-2014, proc. n.º 2147/07.3TVLSB.L1-6 ECLI:PT:TRL:2014:2147.07.3TVLSB.L1.6.46
 RLx 03-06-2014, proc. n.º 1557.13.1TVLSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2014:1557.13.1TVLSB.L1.7.10
 = 17-06-2014, proc. n.º 1557.13.1TVLSB.L1 CJ em linha s/outra indicação³⁵
 RLx 09-07-2014, proc. n.º 1.118/2002.L1-2 ECLI:PT:TRL:2014:1.118.2002.L1.2.BA
 RLx 09-07-2014, proc. n.º 2073/09.1YXLSB.L2-1 ECLI:PT:TRL:2014:2073.09.1YXLSB.L2.1.97
 RLx 18-09-2014, proc. n.º 1971/08.4TBMFR.L1-6 ECLI:PT:TRL:2014:1971.08.4TBMFR.L1.6.B9
 RLx 18-09-2014, proc. n.º 1971/08.4TBMFR.L1-6 ECLI:PT:TRL:2014:1971.08.4TBMFR.L1.6.40
 RLx 09-10-2014, proc. n.º 384/09.5TCFUN.L1.-2 ECLI:PT:TRL:2014:384.09.5TCFUN.L1.2.C1
 RLx 17-12-2014, proc. n.º 35/13.3TBCSG.L1-2 ECLI:PT:TRL:2014:35.13.3TBCSG.L1.2.57
 RLx 17-12-2014, proc. n.º 295/04.0TBSSB.L1-2
 RLx 24-02-2015, proc. n.º 614/09.3TVLSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2015:614.09.3TVLSB.L1.7.F3
 RLx 19-03-2015, proc. n.º 9036-11.5T2SNT.L1-6 ECLI:PT:TRL:2015:9036.11.5T2SNT.L1.6.53
 = 19-03-2015, proc. n.º 9036/11.5T2SNT.L1, CJ em linha s/outra indicação
 RLx 16-04-2015, proc. n.º 658/13.0TVLSB.L1-6 ECLI:PT:TRL:2015:658.13.0TVLSB.L1.6.36
 RLx 28-05-2015, proc. n.º 1590/11.8TVLSB-A.L1-8
 RLx 02-07-2015, proc. n.º 645/12.6TVLSB.L1-6 ECLI:PT:TRL:2015:645.12.6TVLSB.L1.6.9C
 RLx 09-07-2015, proc. n.º 530/13.4TBFUN.L1-2 ECLI:PT:TRL:2015:530.13.4TBFUN.L1.2.5F
 RLx 08-10-2015, proc. n.º 4070/09.8TVLSB.L1-2 ECLI:PT:TRL:2015:4070.09.8TVLSB.L1.2.EC
 = 08-10-2015, proc. n.º 4070/09.8TVLSB.L1, CJ 265 (2015) IV
 RLx 29-10-2015, proc. n.º 2828/13.2TBTVD-B.L1-2 ECLI:PT:TRL:2015:2828.13.2TBTVD-B.L1.2.BC
 RLx 05-11-2015, proc. n.º 611/13.4TVLSB.L1-2 ECLI:PT:TRL:2015:611.13.4TVLSB.L1.2.98
 RLx 12-11-2015, proc. n.º 1971-08.4TBMFR.L2-6 ECLI:PT:TRL:2015:1971.08.4TBMFR.L2.6.87
 RLx 14-01-2016, proc. n.º 56/14.9T8PTS.L1-2 ECLI:PT:TRL:2016:56.14.9T8PTS.L1.2.28
 RLx 21-04-2016, proc. n.º 558/06.0TJLSB.L1-2 ECLI:PT:TRL:2016:558.06.0TJLSB.L1.2.Co
 RLx 03-05-2016, proc. n.º 2613/09.6TJLSB.L1-7 ECLI:PT:TRL:2016:2613.09.6TJLSB.L1.7.92
 = 03-05-2016, proc. n.º 2613/09.6TJLSB.L1, CJ em linha s/outra indicação
 RLx 02-06-2016, proc. n.º 6990/06.2TCLRS.L1.-2 ECLI:PT:TRL:2016:6990.06.2TCLRS.L1.2.B4
 RLx 07-06-2016, proc. n.º 1443/12.2TBSXL.L1-1 ECLI:PT:TRL:2016:1443.12.2TBSXL.L1.1.52
 RLx 20-10-2016, proc. n.º 647/11.0TBVPV.L1-2 ECLI:PT:TRL:2016:647.11.0TBVPV.L1.2.97
 = CJ 273 (2016) IV
 RLx 24-11-2016, proc. n.º 5349/12.7TBFUN-2 ECLI:PT:TRL:2016:5349.12.7TBFUN.2.C6
 RLx 29-11-2016, proc. n.º 2540/12.0YXLSB.L1
 RLx 06-12-2016, proc. n.º 2724/14.6T9MTS.L1-5 ECLI:PT:TRL:2016:2724.14.6T9MTS.L1.5.Bo
 RLx 21-03-2017, proc. n.º 433/09.7TBCSC.L1

³⁵ Idênticos, com exceção da data.

RLx 01-06-2017, proc. n.º 1039/12.9TVLSC.L1
 RLx 06-06-2017, proc. n.º 1032/11.9TVLSB.L1-1 ECLI:PT:TRL:2017:1032.11.9TVLSB.L1.1.36
 RLx 08-06-2017, proc. n.º 533-09.3TBALQ.L1-8 ECLI:PT:TRL:2017:533.09.3TBALQ.L1.8.8A
 RLx 19-09-2017, proc. n.º 67/12.9TCFUN.L1-7 ECLI:PT:TRL:2017:67.12.9TCFUN.L1.7.A5
 RLx 06-12-2017, proc. n.º 2635/13.2TBVFX.L1-2 ECLI:PT:TRL:2017:2635.13.2TBVFX.L1.2.54
 RLx 20-12-2017, proc. n.º 675/15.6T8MTA.L1-2 ECLI:PT:TRL:2017:675.15.6T8MTA.L1.2.29
 RLx 11-01-2018, proc. n.º 418/13.9TVLSB-2 ECLI:PT:TRL:2018:418.13.9TVLSB.2.CE
 RLx 19-06-2018, proc. n.º 5981/09.6TVLSB.L2³⁶
 RLx 08-11-2018, proc. n.º 260/14.0TBVPV.L1-2 ECLI:PT:TRL:2018:260.14.0TBVPV.L1.2.97
 RLx 27-11-2018, proc. n.º 376/13.0PTLRS.L2-5 ECLI:PT:TRL:2018:376.13.0PTLRS.L2.5.31
 RLx 11-12-2018, proc. n.º 2016/14.0TABRR.L1-5 ECLI:PT:TRL:2018:2016.14.0TABRR.L1.5.54
 RLx 20-12-2018, proc. n.º 148/14.4TBVPV.L1-7 ECLI:PT:TRL:2018:148.14.4TBVPV.L1.7.B4
 = 20-12-2018, proc. n.º 148/14.4TBVPV.L1-7, CJ em linha s/outra indicação
 RLx 07-11-2019, proc. n.º 726/16.7T8CSC.L1-6
 RLx 21-05-2020, proc. n.º 12353/15.1T8LRS.L1

RELAÇÃO DO PORTO

RPt 14-Mai.-1989, proc. n.º 7863, BMJ 387 (1989), 645
 RPt 10-01-1990 ECLI:PT:TRP:1990:0123484.E9
 RPt 03-04-1990 ECLI:PT:TRP:1990:0224865.E2
 RPt 17-04-1990 ECLI:PT:TRP:1990:0409028.E4
 RPt 24-10-1990 ECLI:PT:TRP:1990:9050467.8E
 RPt 13-12-1990 ECLI:PT:TRP:1990:9050484.6C
 RPt 10-01-1991 ECLI:PT:TRP:1991:9050438.E8
 RPt 03-04-1991 ECLI:PT:TRP:1991:0310920.39
 RPt 10-04-1991 ECLI:PT:TRP:1991:9150105.EA
 RPt 07-10-1991 ECLI:PT:TRP:1991:0310459.87
 RPt 12-11-1991 ECLI:PT:TRP:1991:9150619.A5
 RPt 10-12-1991 ECLI:PT:TRP:1991:9150383.94
 RPt 19-12-1991 ECLI:PT:TRP:1991:9110496.95
 RPt 30-03-1992 ECLI:PT:TRP:1992:9120251.24
 RPt 08-04-1992 ECLI:PT:TRP:1992:9230068.79
 RPt 05-05-1992 ECLI:PT:TRP:1992:9150767.97
 RPt 20-10-1992 ECLI:PT:TRP:1992:9210279.97
 RPt 25-11-1992 ECLI:PT:TRP:1992:9250828.59
 RPt 01-02-1993 ECLI:PT:TRP:1993:9230786.72
 RPt 01-03-1994 ECLI:PT:TRP:1994:9350834.51
 RPt 15-03-1993 ECLI:PT:TRP:1993:9251021.D6
 RPt 13-04-1993, proc. n.º 905/92, BMJ 426 1993 527
 RPt 29-04-1993 ECLI:PT:TRP:1993:9220938.DA
 RPt 03-05-1994 ECLI:PT:TRP:1994:9430172.74
 RPt 25-05-1993, proc. n.º 409/92, CJ XVIII (1993) III, 216-218
 RPt 05-07-1993 ECLI:PT:TRP:1993:9310365.76
 RPt 06-01-1994, proc. n.º 416/93, CJ XIX (1994) I, 204-206
 RPt 13-01-1994 ECLI:PT:TRP:1994:9321135.E0

³⁶ Vd. RLx 11.7.2013.

RPt 15-03-1994, proc. n.º 178/93, BMJ 453 1994 903
RPt 23-05-1994, proc. n.º 144/94, BMJ 437 1994 574
RPt 13-06-1994, proc. n.º 416/93, CJ XIX (1994)
RPt 27-10-1994 ECLI:PT:TRP:1994:9450007.64
RPt 10-01-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9420587.85
RPt 30-01-1995, proc. n.º 193/93, CJ XX (1995) I, 256-257
RPt 02-02-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9430912.4D
RPt 09-03-1995, proc. n.º 1.058/94, CJ XX (1995) II, 190-191
RPt 14-03-1995, proc. n.º 1.086/95, CJ XX (1995) II, 193-196
RPt 16-03-1995, proc. n.º 1067/94, CJ XX (1995) II, 201-205
RPt 28-03-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9430541.1A
RPt 19-04-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9510106.CB
RPt 10-05-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9540114.83
RPt 28-06-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9510419.2C
RPt 11-07-1995, proc. n.º 9520078 ECLI:PT:TRP:1995:9520078.12 = 11-07-1995, proc. n.º 78/95,
BMJ 449 (1995), 444
RPt 13-07-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9530254.09
RPt 02-10-1995 proc. n.º 9550266 ECLI:PT:TRP:1995:9550266.A1
RPt 08-11-1995, proc. n.º 289/95 ECLI:PT:TRP:1995:9540289.C9 = 08-11-1995, proc. n.º 289/95,
CJ XX (1995) V, 249-251
RPt 20-12-1995 ECLI:PT:TRP:1995:9510631.D1
RPt 10-01-1996 ECLI:PT:TRP:1996:9540867.56
RPt 15-01-1996, proc. n.º 9530721, ECLI:PT:TRP:1996:9530721.89 = 15-01-1996, proc. n.º 9530721,
BMJ 453 (1996), 568
RPt 14-02-1996 ECLI:PT:TRP:1996:9540998.B3
RPt 26-02-1996 ECLI:PT:TRP:1996:9550803.F6
RPt 05-03-1996, proc. n.º 9550350 ECLI:PT:TRP:1996:9550350.D3
RPt 08-05-1996 ECLI:PT:TRP:1996:9640124.84
RPt 08-05-1996, proc. n.º 212/96, CJ XXI (1996) III, 225-229
RPt 21-05-1996 ECLI:PT:TRP:1996:9521194.52
RPt 13-06-1996 ECLI:PT:TRP:1996:9630416.E4
RPt 09-01-1997 ECLI:PT:TRP:1997:9630753.EB
RPt 27-01-1997 ECLI:PT:TRP:1997:9650943.AF
RPt 30-01-1997 ECLI:PT:TRP:1997:9631223.8B
RPt 30-01-1997, proc. n.º 9631029 ECLI:PT:TRP:1997:9631029.9E
RPt 24-04-1997 ECLI:PT:TRP:1997:9730323.23
RPt 03-11-1997, proc. n.º 9720849, BMJ 471 1997 461
RPt 20-11-1997 ECLI:PT:TRP:1997:9731091.55
RPt 05-01-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9750985.C4
RPt 08-01-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9730691.9A
RPt 10-03-1998, proc. n.º 9820019 ECLI:PT:TRP:1998:9820019.59
RPt 21-05-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9830382.E1 = 21-05-1998, proc. n.º 382/98, CJ XXIII (1998) III,
183-185
RPt 09-06-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9820531.05
RPt 15-06-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9850588.13
RPt 17-06-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9810453.BD

RPt 25-06-1998, proc. n.º 340/98 ECLI:PT:TRP:1998:9830340.05 = 25-06-1998, CJ XXIII (1998) III, 221-223

RPt 22-09-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9820690.94

RPt 19-10-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9850824.71

RPt 22-10-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9831123.90

RPt 28-10-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9810700.Eg

RPt 18-11-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9741210.4E

RPt 19-11-1998, proc. n.º 1225/98 CJ s/vol 1998 V

RPt 03-12-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9731298.CE

RPt 10-12-1998 ECLI:PT:TRP:1998:9831271.FD

RPt 28-01-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9930018.10

RPt 11-03-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9930274.B8

RPt 18-03-1999, proc. n.º 9930004 ECLI:PT:TRP:1999:9930004.31

RPt 25-05-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9920440.53 = 25-05-1999, proc. n.º 440/99, CJ XXIV (1999) III, 197-1999

RPt 20-05-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9930639.AD

RPt 31-05-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9950559.4F

RPt 28-09-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9920879.0B

RPt 07-10-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9931042.E8

RPt 11-11-1999 ECLI:PT:TRP:1999:9931103.FD

RPt 11-01-2000 ECLI:PT:TRP:2000:9921392.8A

RPt 17-01-2000 ECLI:PT:TRP:2000:9950985.1E

RPt 18-01-2000, proc. n.º 9921498 ECLI:PT:TRP:2000:9921498.37

RPt 10-02-2000, proc. n.º 0030071 ECLI:PT:TRP:2000:0030071.6C = 10-02-2000, proc. n.º 0030071, BMJ 494 (2000), 396

RPt 16-03-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0030355.2F

RPt 28-03-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0020364.00

RPt 11-05-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0030634.91

RPt 23-05-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0020112.B3

RPt 30-05-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0020584.C4

RPt 12-10-2000, proc. n.º 0030982 ECLI:PT:TRP:2000:0030982.C5

RPt 12-10-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0030906.40

RPt 12-10-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0031219.56

RPt 17-10-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0021056.BF

RPt 06-11-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0051067.4D

RPt 30-11-2000 ECLI:PT:TRP:2000:0031396.F9

RPt 20-12-2000, proc. n.º 0010747 ECLI:PT:TRP:2000:0010747.A4 = 20-12-2000, proc. n.º 747/2000, CJ XXV (2000) V, 237-239

RPt 11-01-2001, proc. n.º 0031152 ECLI:PT:TRP:2001:0031152.9A

RPt 17-01-2001 ECLI:PT:TRP:2001:0010899.F9

RPt 08-02-2001, proc. n.º 0130112 ECLI:PT:TRP:2001:0130112.6C

RPt 28-03-2001, proc. n.º 0150304 ECLI:PT:TRP:2001:0150304.AE

RPt 07-06-2001, proc. n.º 0130733 ECLI:PT:TRP:2001:0130733.90

RPt 20-06-2001, proc. n.º 0140130

RPt 26-06-2001, proc. n.º 0021543 ECLI:PT:TRP:2001:0021543.B8

RPt 02-07-2001, proc. n.º 0150816 ECLI:PT:TRP:2001:0150816.B7

RPt 27-09-2001, proc. n.º 0130861 ECLI:PT:TRP:2001:0130861.5F

RPt 10-10-2001, proc. n.º 0140618 ECLI:PT:TRP:2001:0140618.49
RPt 07-11-2001, proc. n.º 0010936 ECLI:PT:TRP:2001:0010936.63
RPt 06-12-2001, proc. n.º 0131680 ECLI:PT:TRP:2001:0131680.05
RPt 12-12-2001, proc. n.º 0140727 ECLI:PT:TRP:2001:0140727.E7
RPt 18-12-2001, proc. n.º 0121535 ECLI:PT:TRP:2001:0121535.24
RPt 08-01-2002, proc. n.º 0121824 ECLI:PT:TRP:2002:0121824.AC
RPt 22-01-2002, proc. n.º 0121115 ECLI:PT:TRP:2002:0121115.64
RPt 24-01-2002, proc. n.º 0131965 ECLI:PT:TRP:2002:0131965.40
RPt 04-03-2002, proc. n.º 0151927 ECLI:PT:TRP:2002:0151927.C1
RPt 07-03-2002, proc. n.º 0230252 ECLI:PT:TRP:2002:0230252.0F
RPt 14-03-2002, proc. n.º 0230031 ECLI:PT:TRP:2002:0230031.6D = 14-03-2002,
proc. n.º 31/2002, CJ XXVII (2002) II, 183-189
RPt 02-05-2002, proc. n.º 0230113 ECLI:PT:TRP:2002:0230113.06
RPt 06-05-2002, proc. n.º 0250168 ECLI:PT:TRP:2002:0250168.72
RPt 09-05-2002, proc. n.º 0230611 ECLI:PT:TRP:2002:0230611.D3
RPt 13-05-2002, proc. n.º 0250285 ECLI:PT:TRP:2002:0250285.83
RPt 13-05-2002, proc. n.º 0250524 ECLI:PT:TRP:2002:0250524.E5
RPt 21-05-2002, proc. n.º 0220507 ECLI:PT:TRP:2002:0220507.46
RPt 22-05-2002, proc. n.º 0240315 ECLI:PT:TRP:2002:0240315.B3
RPt 22-05-2002, proc. n.º 0240329 ECLI:PT:TRP:2002:0240329.94
RPt 29-05-2002, proc. n.º 0110072 ECLI:PT:TRP:2002:0110072.43
RPt 06-06-2002, proc. n.º 0230408 ECLI:PT:TRP:2002:0230408.D8
RPt 08-07-2002, proc. n.º 0250657 ECLI:PT:TRP:2002:0250657.A7
RPt 08-07-2002, proc. n.º 0250672 ECLI:PT:TRP:2002:0250672.6E
RPt 17-10-2002, proc. n.º 0231096 ECLI:PT:TRP:2002:0231096.F5
RPt 21-10-2002, proc. n.º 0250897 ECLI:PT:TRP:2002:0250897.09
RPt 14-11-2002, proc. n.º 0231415 ECLI:PT:TRP:2002:0231415.E7 = 14-11-2002,
proc. n.º 1415/02, CJ XXVII (2002) V, 175-177
RPt 12-12-2002, proc. n.º 0232311 ECLI:PT:TRP:2002:0232311.1D
RPt 10-02-2003, proc. n.º 0250207 ECLI:PT:TRP:2003:0250207.B6
RPt 10-02-2003, proc. n.º 0350125 ECLI:PT:TRP:2003:0350125.04
RPt 20-02-2003, proc. n.º 0330187 ECLI:PT:TRP:2003:0330187.0D
RPt 18-02-2003, proc. n.º 0320097 ECLI:PT:TRP:2003:0320097.19
RPt 05-03-2003, proc. n.º 0210329 ECLI:PT:TRP:2003:0210329.8E
RPt 07-04-2003, proc. n.º 0250497 ECLI:PT:TRP:2003:0250497.33
RPt 24-04-2003, proc. n.º 0331960 ECLI:PT:TRP:2003:0331960.82
RPt 07-05-2003, proc. n.º 0311610 ECLI:PT:TRP:2003:0311610.9B
RPt 08-05-2003, proc. n.º 0331980 ECLI:PT:TRP:2003:0331980.A9
RPt 05-06-2003, proc. n.º 0330340 ECLI:PT:TRP:2003:0330340.D7
RPt 12-06-2003, proc. n.º 0332672 ECLI:PT:TRP:2003:0332672.13
RPt 03-07-2003, proc. n.º 0320427 ECLI:PT:TRP:2003:0320427.03
RPt 21-10-2003, proc. n.º 0324444 ECLI:PT:TRP:2003:0324444.5E
RPt 09-12-2003, proc. n.º 0325356 ECLI:PT:TRP:2003:0325356.F1
RPt 22-01-2004, proc. n.º 0336500 ECLI:PT:TRP:2004:0336500.FO
RPt 03-02-2004, proc. n.º 0221469 ECLI:PT:TRP:2004:0221469.E1
RPt 03-03-2004, proc. n.º 0410036 ECLI:PT:TRP:2004:0410036.26
RPt 11-03-2004, proc. n.º 0430287 ECLI:PT:TRP:2004:0430287.3B

RPt 25-03-2004, proc. n.º 0430103 ECLI:PT:TRP:2004:0430103.E2
 RPt 15-04-2004, proc. n.º 0431599 ECLI:PT:TRP:2004:0431599.79 = 15-04-2004,
 proc. n.º 1599/04, CJ XXIX/174 (2004) II
 RPt 22-04-2004, proc. n.º 0431974 ECLI:PT:TRP:2004:0431974.4A
 RPt 27-04-2004, proc. n.º 0421185 ECLI:PT:TRP:2004:0421185.F7
 RPt 06-05-2004, proc. n.º 2580/04, CJ XXIX/175 (2004) III
 RPt 27-05-2004, proc. n.º 0432881 ECLI:PT:TRP:2004:0432881.B9
 RPt 04-05-2004, proc. n.º 0420641 ECLI:PT:TRP:2004:0420641.A7
 RPt 15-07-2004, proc. n.º 0434132 ECLI:PT:TRP:2004:0434132.D2
 RPt 16-09-2004, proc. n.º 0434073 ECLI:PT:TRP:2004:0434073.09
 RPt 28-09-2004, proc. n.º 0423951 ECLI:PT:TRP:2004:0423951.21
 RPt 17-11-2004, proc. n.º 0415651 ECLI:PT:TRP:2004:0415651.77
 RPt 24-11-2004, proc. n.º 0443637 ECLI:PT:TRP:2004:0443637.AD = 24-11-2004, proc. n.º 3637,
 CJ XXIX/178 (2004) V, 213-215
 RPt 29-11-2004, proc. n.º 0456257 ECLI:PT:TRP:2004:0456257.9C
 RPt 02-12-2004, proc. n.º 0436044 ECLI:PT:TRP:2004:0436044.10
 RPt 06-01-2005, proc. n.º 0436836 ECLI:PT:TRP:2005:0436836.14
 RPt 28-02-2005, proc. n.º 0550692 ECLI:PT:TRP:2005:0550692.07
 RPt 15-03-2005, proc. n.º 0520317 ECLI:PT:TRP:2005:0520317.B7
 RPt 09-03-2005, proc. n.º 0441674 ECLI:PT:TRP:2005:0441674.7E
 RPt 02-06-2005, proc. n.º 0532714 ECLI:PT:TRP:2005:0532714.22
 RPt 30-06-2005, proc. n.º 0533734 ECLI:PT:TRP:2005:0533734.DE
 RPt 11-07-2005, proc. n.º 0550934 ECLI:PT:TRP:2005:0550934.BE
 RPt 12-07-2005, proc. n.º 0522445 ECLI:PT:TRP:2005:0522445.71
 RPt 12-07-2005, proc. n.º 0522155 ECLI:PT:TRP:2005:0522155.AC
 RPt 12-07-2005, proc. n.º 0524622
 RPt 13-07-2005, proc. n.º 0415039 ECLI:PT:TRP:2005:0415039.DB
 RPt 24-11-2005, proc. n.º 0534035 ECLI:PT:TRP:2005:0534035.D4
 RPt 19-12-2005, proc. n.º 4757/05, CJ XXX/186 (2005) V, 205-208
 RPt 16-01-2006, proc. n.º 0555805 ECLI:PT:TRP:2006:0555805.9D
 RPt 16-02-2006, proc. n.º 0533830 ECLI:PT:TRP:2006:0533830.FF
 RPt 16-02-2006, proc. n.º 0537138 ECLI:PT:TRP:2006:0537138.40
 RPt 14-03-2006, proc. n.º 0620560 ECLI:PT:TRP:2006:0620560.CB
 RPt 23-03-2006, proc. n.º 0534373 ECLI:PT:TRP:2006:0534373.OE
 RPt 23-03-2006, proc. n.º 0631271 ECLI:PT:TRP:2006:0631271.B2
 RPt 27-03-2006, proc. n.º 0650592 ECLI:PT:TRP:2006:0650592.C9
 RPt 20-04-2006, proc. n.º 0632132 ECLI:PT:TRP:2006:0632132.OA
 RPt 31-05-2006, proc. n.º 0623575
 RPt 20-06-2006, proc. n.º 0621062 ECLI:PT:TRP:2006:0621062.7C
 RPt 05-07-2006, proc. n.º 2850/06, CJ XXXI/191 (2006) III, 198-200
 RPt 14-09-2006, proc. n.º 0634170 ECLI:PT:TRP:2006:0634170.6F = 14-09-2006,
 proc. n.º 4170/06, CJ XXXI/193 (2006) IV, 149-152
 RPt 02-10-2006, proc. n.º 0653974
 RPt 20-12-2006, proc. n.º 0615328 ECLI:PT:TRP:2006:0615328.8C = 20-12-2006
 proc. n.º 5328/06, CJ XXXI/194 (2006) V, 229-231
 RPt 19-12-2006, proc. n.º 0626423 ECLI:PT:TRP:2006:0626423.A6
 RPt 31-01-2007, proc. n.º 0644810 ECLI:PT:TRP:2007:0644810.E3

RPt 07-02-2007, proc. n.º 0612241 ECLI:PT:TRP:2007:0612241.D4
RPt 07-02-2007, proc. n.º 0615753 ECLI:PT:TRP:2007:0615753.B6
RPt 06-03-2007, proc. n.º 0720398 ECLI:PT:TRP:2007:0720398.32
RPt 12-04-2007, proc. n.º 0731502 ECLI:PT:TRP:2007:0731502.58
RPt 17-04-2007, proc. n.º 0622369 ECLI:PT:TRP:2007:0622369.39
RPt 14-06-2007, proc. n.º 0753730
RPt 18-06-2007, proc. n.º 0722605 ECLI:PT:TRP:2007:0722605.C7
RPt 25-10-2007, proc. n.º 0733634 ECLI:PT:TRP:2007:0733634.96
RPt 28-11-2007, proc. n.º 5402/07, CJ XXXII/202 (2007) V, 209-210
RPt 19-12-2007, proc. n.º 0756511 ECLI:PT:TRP:2007:0756511.4A
RPt 15-01-2008, proc. n.º 0725501 ECLI:PT:TRP:2008:0725501.50
RPt 12-02-2008, proc. n.º 0722427 ECLI:PT:TRP:2008:0722427.B7
RPt 12-02-2008, proc. n.º 0726212 ECLI:PT:TRP:2008:0726212.04
RPt 20-02-2008, proc. n.º 0715843 ECLI:PT:TRP:2008:0715843.97
RPt 04-03-2008, proc. n.º 0726400 ECLI:PT:TRP:2008:0726400.6D
RPt 29-04-2008, proc. n.º 0821582 ECLI:PT:TRP:2008:0821582.26
RPt 08-05-2008, proc. n.º 2352/08, CJ XXXIII/207 (2008) III, 164-168
RPt 07-07-2008, proc. n.º 0852224 ECLI:PT:TRP:2008:0852224.08
RPt 18-06-2008, proc. n.º 0833208 ECLI:PT:TRP:2008:0833208.ED
RPt 02-10-2008, proc. n.º 0833753 ECLI:PT:TRP:2008:0833753.3A
RPt 04-11-2008, proc. n.º 0824890 ECLI:PT:TRP:2008:0824890.61 = 4-11-2008,
proc. n.º 4890/08, CJ XXXIII/210 (2008) V, 169-171
RPt 06-11-2008, proc. n.º 0834107 ECLI:PT:TRP:2008:0834107.79
RPt 18-11-2008, proc. n.º 0825365 ECLI:PT:TRP:2008:0825365.B7
RPt 27-11-2008, proc. n.º 0834174 ECLI:PT:TRP:2008:0834174.9B
RPt 02-12-2008, proc. n.º 0854261 ECLI:PT:TRP:2008:0854261.4D
RPt 26-01-2009, proc. n.º 0857168 ECLI:PT:TRP:2009:0857168.AD
RPt 27-01-2009, proc. n.º 0827674 ECLI:PT:TRP:2009:0827674.FD
RPt 27-01-2009, proc. n.º 0823161 ECLI:PT:TRP:2009:0823161.27
RPt 03-02-2009, proc. n.º 0423376 ECLI:PT:TRP:2009:0423376.1B
RPt 03-03-2009, proc. n.º 0825315 ECLI:PT:TRP:2009:0825315.2D
RPt 04-03-2009, proc. n.º 0817543 ECLI:PT:TRP:2009:0817543.2A
RPt 05-03-2009, proc. n.º 6209/07.9TBMAI ECLI:PT:TRP:2009:6209.07.9TBMAI.E3 = 5-03-2009
proc. n.º 6209.07, CJ em linha s/outra indicação
RPt 31-03-2009, proc. n.º 0824443 ECLI:PT:TRP:2009:0824443.07
RPt 20-04-2009, proc. n.º 15/04.0TVPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2009:15.04.0TVPRT.P1.27
RPt 26-05-2009, proc. n.º 0824759 ECLI:PT:TRP:2009:0824759.A6
RPt 18-06-2009, proc. n.º 346/1998.P1 ECLI:PT:TRP:2009:346.1998.P1.BA
RPt 01-07-2009, proc. n.º 520/03.5PTPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2009:520.03.5PTPRT.P1.57
RPt 07-07-2009, proc. n.º 355/2000.P1 ECLI:PT:TRP:2009:355.2000.P1.64
RPt 15-09-2009, proc. n.º 1770/06.8TBVNG.P1 ECLI:PT:TRP:2009:1770.06.8TBVNG.P1.65
RPt 22-09-2009, proc. n.º 2389/03.0TBPRD.P1 ECLI:PT:TRP:2009:2389.03.0TBPRD.P1.90
RPt 22-09-2009, proc. n.º 3474/04.7TBVFR.P1 ECLI:PT:TRP:2009:3474.04.7TBVFR.P1.76
RPt 29-09-2009, proc. n.º 4473/03.1TBMAI.P1 ECLI:PT:TRP:2009:4473.03.1TBMAI.P1.BC
RPt 06-10-2009, proc. n.º 2707/06.0TBOAZ.P1 ECLI:PT:TRP:2009:2707.06.0TBOAZ.P1.AC
RPt 03-11-2009, proc. n.º 3542/08.6TBST5.P1 ECLI:PT:TRP:2009:3542.08.6TBST5.P1.97
RPt 10-11-2009, proc. n.º 1293/2002.P1 ECLI:PT:TRP:2009:1293.2002.P1.1A

RPt 11-11-2009, proc. n.º 522/06.0GBPRD-A.P1 ECLI:PT:TRP:2009:522.06.0GBPRD.A.P1.45
 = 11-11-2009, proc. n.º 522/06, CJ 218 (2009) V

RPt 16-12-2009, proc. n.º 217/05.1TJVNF.P1 ECLI:PT:TRP:2009:217.05.1TJVNF.P1.00

RPt 16-12-2009, proc. n.º 517/06.3GTAVR.P1 ECLI:PT:TRP:2009:517.06.3GTAVR.P1.4E

RPt 13-01-2010, proc. n.º 10452/08.5TDPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2010:10452.08.5TDPRT.P1.DD
 = 13-01-2010 proc. n.º 10452/08, CJ em linha s/outra indicação

RPt 03-02-2010, proc. n.º 459/09, CJ em linha s/outra indicação

RPt 23-02-2010, proc. n.º 13/05.6TBMCN.P1 ECLI:PT:TRP:2010:13.05.6TBMCN.P1.10

RPt 22-02-2010, proc. n.º 190/07.1TBCHV.P1 ECLI:PT:TRP:2010:190.07.1TBCHV.P1.F7

RPt 23-02-2010, proc. n.º 7830/08.3TBVNG.P1 ECLI:PT:TRP:2010:7830.08.3TBVNG.P1.22

RPt 02-03-2010, proc. n.º 3180/04.2TJVNF.P1 ECLI:PT:TRP:2010:3180.04.2TJVNF.P1.A3

RPt 25-03-2010, proc. n.º 332/08.0TBETR.P1 ECLI:PT:TRP:2010:332.08.0TBETR.P1.37

RPt 25-03-2010, proc. n.º 178/2002.P1 ECLI:PT:TRP:2010:178.2002.P1.CC

RPt 25-03-2010, proc. n.º 9353/06.6TBVNG.P1 ECLI:PT:TRP:2010:9353.06.6TBVNG.P1.07

RPt 19-04-2010, proc. n.º 315/09.2TJPRT-A.P1 ECLI:PT:TRP:2010:315.09.2TJPRT.A.P1.97

RPt 19-05-2010, proc. n.º 23910/03.9TJPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2010:23910.03.9TJPRT.P1.29

RPt 25-05-2010, proc. n.º 3130/04.6TBVNG.P1 ECLI:PT:TRP:2010:3130.04.6TBVNG.P1.5B

RPt 08-06-2010, proc. n.º 1462/09.6TBPNF.P1 ECLI:PT:TRP:2010:1462.09.6TBPNF.P1.10

RPt 07-09-2010, proc. n.º 905/08.0TBPFR.P1 ECLI:PT:TRP:2010:905.08.0TBPFR.P1.5B

RPt 09-09-2010, proc. n.º 1454/06.7TJVNF.P1 ECLI:PT:TRP:2010:1454.06.7TJVNF.P1.B1

RPt 15-09-2010, proc. n.º 158/02.4PBVNG-A.P1 ECLI:PT:TRP:2010:158.02.4PBVNG.A.P1.5C

RPt 29-09-2010 ECLI:PT:TRP:2000:0051162.7A

RPt 29-09-2010, proc. n.º 387/02.0PEGDM.P1 ECLI:PT:TRP:2010:387.02.0PEGDM.P1.CE

RPt 30-09-2010, proc. n.º 1307/05.6TBLS.D.P1

RPt 12-10-2010, proc. n.º 10/07.7TBMAI.P1 ECLI:PT:TRP:2010:10.07.7TBMAI.P1.F2

RPt 12-10-2010, proc. n.º 31/1997.P1 ECLI:PT:TRP:2010:31.1997.P1.C7

RPt 12-10-2010, proc. n.º 116/09.8TBVLC.P1 ECLI:PT:TRP:2010:116.09.8TBVLC.P1.9A

RPt 12-10-2010, proc. n.º 2205/09.0TJVNF-A.P1 ECLI:PT:TRP:2010:2205.09.0TJVNF.A.P1.89

RPt 26-10-2010, proc. n.º 1417/09.0TBVCD-A.P1 ECLI:PT:TRP:2010:1417.09.0TBVCD.A.P1.B4

RPt 18-11-2010, proc. n.º 752/06.4TBPFR.P1 ECLI:PT:TRP:2010:752.06.4TBPFR.P1.19

RPt 06-01-2011, proc. n.º 3135.04.7TBVNG.P1, CJ em linha s/outra indicação

RPt 24-01-2011, proc. n.º 2729/07.3TBSTS.P1 ECLI:PT:TRP:2011:2729.07.3TBSTS.P1.43

RPt 27-01-2011, proc. n.º 77.06.6TBMAI.P1, CJ em linha s/outra indicação

RPt 07-02-2011, proc. n.º 3085/06.2TBPNF.P1 ECLI:PT:TRP:2011:3085.06.2TBPNF.P1.76

RPt 08-02-2011, proc. n.º 47/03.5TBVNG.P1

RPt 15-03-2011, proc. n.º 1279/08.5TBLS.D.P1 ECLI:PT:TRP:2011:1279.08.5TBLS.D.P1.07

RPt 04-04-2011, proc. n.º 149/07.9TBCCR.P1 ECLI:PT:TRP:2011:149.07.9TBCCR.P1.FF

RPt 07-06-2011, proc. n.º 1031/07.5TBESP.P1 ECLI:PT:TRP:2011:1031.07.5TBESP.P1.26

RPt 15-06-2011, proc. n.º 241/05.4PBMAI.P1 ECLI:PT:TRP:2011:241.05.4PBMAI.P1.03

RPt 07-07-2011, proc. n.º 319/10.2THPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2011:319.10.2THPRT.P1.07

RPt 13-07-2011, proc. n.º 10842/08.3TBVNG.P1 ECLI:PT:TRP:2011:10842.08.3TBVNG.P1.9D

RPt 22-09-2011, proc. n.º 201/05.5TBMUR.P1 ECLI:PT:TRP:2011:201.05.5TBMUR.P1.A3

RPt 20-12-2011, proc. n.º 471/05.9TBMLG.P1 ECLI:PT:TRP:2011:471.05.9TBMLG.P1.89

RPt 30-01-2012, proc. n.º 202/10.1TVPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2012:202.10.1TVPRT.P1.C2

RPt 30-04-2012, proc. n.º 98/08.3TBVNH.P1 ECLI:PT:TRP:2012:98.08.3TBVNH.P1.3F

RPt 13-09-2012, proc. n.º 4401/08.8TBVFR.P1 ECLI:PT:TRP:2012:4401.08.8TBVFR.P1.90

RPt 15-10-2012, proc. n.º 430/08.0TBVLC.P2 ECLI:PT:TRP:2012:430.08.0TBVLC.P2.7E

RPt 30-10-2012, proc. n.º 2540/03.0TBPRD-B.P1 ECLI:PT:TRP:2012:2540.03.0TBPRD.B.P1.88
RPt 08-11-2012, proc. n.º 6439/07.3TBMTS.P1 ECLI:PT:TRP:2012:6439.07.3TBMTS.P1.DB
RPt 03-12-2012, proc. n.º 2389/03.0TBPRD-B.P1 ECLI:PT:TRP:2012:2389.03.0TBPRD.B.P1.15
RPt 15-01-2013, proc. n.º 1949/06.2TVPR.T.P1 ECLI:PT:TRP:2013:1949.06.2TVPR.T.P1.11
RPt 29-01-2013, proc. n.º 1754/06.6TBOVR.P1 ECLI:PT:TRP:2013:1754.06.6TBOVR.P1.99
RPt 05-02-2013, proc. n.º 1749/06.0TBSTS.P1
RPt 21-02-2013, proc. n.º 1101/12.8TBMAI-A.P1 ECLI:PT:TRP:2013:1101.12.8TBMAI.A.P1.4A
RPt 26-02-2013, proc. n.º 1913/09.0TBSTS.P1 ECLI:PT:TRP:2013:1913.09.0TBSTS.P1.68
RPt 21-03-2013, proc. n.º 1424/03.7PGMTS-A.P1 ECLI:PT:TRP:2013:1424.03.7PGMTS.A.P1.AE
= 21-03-2013 proc. n.º 1424.03.7PGMTS-A.P1, CJ 253 (2013) II
RPt 11-04-2013, proc. n.º 8027/09.0TBVNG-A.P1
RPt 15-04-2013, proc. n.º 1235/12.9TBLS.D.P1
RPt 22-04-2013, proc. n.º 13301/09.3TBVNG.P1 ECLI:PT:TRP:2013:13301.09.3TBVNG.P1.DF
RPt 24-04-2013, proc. n.º 93/08.2GCMBR.P1 ECLI:PT:TRP:2013:93.08.2GCMBR.P1.EA
RPt 30-04-2013, proc. n.º 7697/10.1TBMAI-A.P1 ECLI:PT:TRP:2013:7697.10.1TBMAI.A.P1.C7
RPt 10-10-2013, proc. n.º 4763/04.6TBMTS.P1 ECLI:PT:TRP:2013:4763.04.6TBMTS.P1.2B
RPt 18-11-2013, proc. n.º 933/13.4TBVFR.P1 ECLI:PT:TRP:2013:933.13.4TBVFR.P1.AF = 18-11-2013,
CJ s/outra indicação
RPt 28-11-2013, proc. n.º 426/10.1TBPNF.P1 ECLI:PT:TRP:2013:426.10.1TBPNF.P1.77
RPt 13-01-2014, proc. n.º 571/09.6TBOVR-A.P1 ECLI:PT:TRP:2014:571.09.6TBOVR.A.P1.BD
= 13-01-2014 proc. n.º 571.09.6TBOVR-A.P1, CJ em linha s/outra indicação
RPt 21-01-2014, proc. n.º 915/13.6TBGDM-C.P1 ECLI:PT:TRP:2014:915.13.6TBGDM.C.P1.48
RPt 06-02-2014, proc. n.º 403/10.2TBPNF.P1 ECLI:PT:TRP:2014:403.10.2TBPNF.P1.A7
RPt 18-02-2014, proc. n.º 201/12.9TBVRL.P1 ECLI:PT:TRP:2014:201.12.9TBVRL.P1.DF
RPt 24-02-2014, proc. n.º 725/12.8TBCHV-A.P1 ECLI:PT:TRP:2014:725.12.8TBCHV.A.P1.1C
= 24-02-2014, CJ em linha s/outra indicação
RPt 25-02-2014, proc. n.º 375.1997.P2 CJ 260 2014 I
RPt 05-05-2014, proc. n.º 779/11.4TBPNF.P1 ECLI:PT:TRP:2014:779.11.4TBPNF.P1.B2
RPt 27-05-2014, proc. n.º 62/10.2TB CNF.P1 ECLI:PT:TRP:2014:62.10.2TB CNF.P1.30
RPt 03-06-2014, proc. n.º 2438/11.9TBOAZ.P1 ECLI:PT:TRP:2014:2438.11.9TBOAZ.P1.28
RPt 03-06-2014, proc. n.º 2967/12.7TBOAZ.P1 ECLI:PT:TRP:2014:2967.12.7TBOAZ.P1.1C
RPt 17-06-2014, proc. n.º 2573/13.9TBVCD-C.P1 ECLI:PT:TRP:2014:2573.13.9TBVCD.C.P1.4A
RPt 17-06-2014, proc. n.º 10/06.4TBOVR.P1 ECLI:PT:TRP:2014:10.06.4TBOVR.P1.9A
RPt 03-07-2014, proc. n.º 2073/09.1TBMAI.P1 ECLI:PT:TRP:2014:2073.09.1TBMAI.P1.25
RPt 24-09-2014, proc. n.º 379/10.6TAPRD.P1 ECLI:PT:TRP:2014:379.10.6TAPRD.P1.0F
RPt 16-09-2014, proc. n.º 3965/13.9TBGDM.P1 ECLI:PT:TRP:2014:3965.13.9TBGDM.P1.E2
RPt 07-10-2014, proc. n.º 2007/09.3TVPR.T.P1 ECLI:PT:TRP:2014:2007.09.3TVPR.T.P1.30
RPt 20-10-2014, proc. n.º 8663/12.8TBVNG-A.P1 ECLI:PT:TRP:2014:8663.12.8TBVNG.A.P1.CD
RPt 17-12-2014, proc. n.º 3541/10.8TBGDM.P1 ECLI:PT:TRP:2014:3541.10.8TBGDM.P1.3A
= 17-12-2014 proc. n.º 3541.10.8TBGDM.P1, CJ 258 (2014) V
RPt 11-02-2015, proc. n.º 672/11.0T3AVR.P1 ECLI:PT:TRP:2015:672.11.0T3AVR.P1.36
RPt 23-03-2015, proc. n.º 972/11.0TBLS.D.P1 ECLI:PT:TRP:2015:972.11.0TBLS.D.P1.7E
RPt 09-04-2015, proc. n.º 11173/12.0TBVNG.P1 ECLI:PT:TRP:2015:11173.12.0TBVNG.P1.EF
= CJ s/outra indicação
RPt 14-04-2015, proc. n.º 656/13.4T2ETR.P1 ECLI:PT:TRP:2015:656.13.4T2ETR.P1.84
RPt 29-06-2015, proc. n.º 3987/10.1TBVFR.P1 ECLI:PT:TRP:2015:3987.10.1TBVFR.P1.C5
RPt 28-09-2015, proc. n.º 40/10.1TVPR.T.P1 ECLI:PT:TRP:2015:40.10.1TVPR.T.P1.2F

RPt 15-10-2015, proc. n.º 143/12.STBMTS-B.P1
 RPt 28-10-2015, proc. n.º 894/14.2T8VNG.P1 ECLI:PT:TRP:2015:894.14.2T8VNG.P1.F7
 RPt 16-12-2015, proc. n.º 21/14.6TBSTS-A.P1 ECLI:PT:TRP:2015:21.14.6TBSTS.A.P1.9A = 16-12-2015
 proc. n.º 21/14.6TBSTS-A.P1, CJ 266 (2015) V
 RPt 16-12-2015, proc. n.º 2462/12.4T2AVR.P1
 RPt 14-03-2016, proc. n.º 424/13.3T2AVR.P1 ECLI:PT:TRP:2016:424.13.3T2AVR.P1.58
 RPt 14-06-2016, proc. n.º 1400/14.4TBPNF.P1 ECLI:PT:TRP:2016:1400.14.4TBPNF.P1.1E
 = 14-06-2016, proc. n.º 1400/14, CJ 271 (2016) III
 RPt 16-06-2016, proc. n.º 8782/09.8TBVNG.P1, CJ em linha s/outra indicação
 RPt 07-07-2016, proc. n.º 853/15.8T8STS.P1 ECLI:PT:TRP:2016:853.15.8T8STS.P1.50
 RPt 12-09-2016, proc. n.º 2799/11.0TBVLG.P1 ECLI:PT:TRP:2016:2799.11.0TBVLG.P1.BD
 RPt 25-10-2016, proc. n.º 1524/10.7TBOAZ.P1 ECLI:PT:TRP:2016:1524.10.7TBOAZ.P1.55
 RPt 21-11-2016, proc. n.º 477/07.3TVPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2016:477.07.3TVPRT.P1.B2
 RPt 24-11-2016, proc. n.º 974/14.4TBLS.D.P1 ECLI:PT:TRP:2016:974.14.4TBLS.D.P1.OA
 RPt 06-12-2016, proc. n.º 11354/14.1T8PRT.P1 ECLI:PT:TRP:2016:11354.14.1T8PRT.P1.8D
 RPt 15-12-2016, proc. n.º 4158/08.2TBMTS.P1 ECLI:PT:TRP:2016:4158.08.2TBMTS.P1.AC
 RPt 24-01-2017, proc. n.º 1273/12.1TBMCN.P1 ECLI:PT:TRP:2017:1273.12.1TBMCN.P1.20
 RPt 26-04-2017, proc. n.º 2612/15.9JAPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2017:2612.15.9JAPRT.P1.02 = 26-04-2017,
 CJ em linha s/outra indicação
 RPt 18-05-2017, proc. n.º 2059/12.9T2AVR.P1 ECLI:PT:TRP:2017:2059.12.9T2AVR.P1.63
 RPt 16-10-2017, proc. n.º 379/16.2T8PVZ.P1 ECLI:PT:TRP:2017:379.16.2T8PVZ.P1.AF
 RPt 24-01-2018, proc. n.º 1173/14.0T2AVR.P1 ECLI:PT:TRP:2018:1173.14.0T2AVR.P1.E8
 RPt 21-02-2018, proc. n.º 1275/14.3T8OAZ-C.P1 ECLI:PT:TRP:2018:1275.14.3T8OAZ.C.P1.AD
 = 21-02-2018, CJ em linha s/outra indicação
 RPt 20-03-2018, proc. n.º 219/16.2T8OAZ.P1, CJ em linha s/outra indicação
 RPt 07-05-2018, proc. n.º 13210/16.0YIPRT.P1 ECLI:PT:TRP:2018:13210.16.0YIPRT.P1.61
 RPt 11-04-2018, proc. n.º 1380/17.4T8PNF.P1 ECLI:PT:TRP:2018:1380.17.4T8PNF.P1.0C
 RPt 27-06-2018, proc. n.º 634/11.8TBPNF.P1 ECLI:PT:TRP:2018:634.11.8TBPNF.P1.5F = 27-06-2018,
 CJ em linha s/outra indicação
 RPt 24-09-2018, proc. n.º 671/15.3T8PNF.P1 ECLI:PT:TRP:2018:671.15.3T8PNF.P1.5E
 RPt 27-09-2018, proc. n.º 75/10.4TBAMT.P1 ECLI:PT:TRP:2018:75.10.4TBAMT.P1.65
 RPt 09-10-2018, proc. n.º 4043/10.8TBVLG.P1 ECLI:PT:TRP:2018:4043.10.8TBVLG.P1.96
 RPt 15-11-2018, proc. n.º 1751/14.8TBVCD.P1 ECLI:PT:TRP:2018:1751.14.8TBVCD.P1.AF
 RPt 07-10-2019, proc. n.º 3657/14.1TBVNG.P2
 RPt 10-10-2019, proc. n.º 119/14.0T8PNF-B.P1 = proc. n.º 119/14, CJ em linha s/outra indicação
 RPt 21-10-2019, proc. n.º 2710/11.8TBVCD.P1.P1
 RPt 21-11-2019, proc. n.º 17289/18.1T8PRT
 RPt 26-11-2019, proc. n.º 827/13.3TBAMT.P1
 RPt 10-12-2019, proc. n.º 398/12.8T2LH.P1

RELAÇÃO DE COIMBRA

RCb 16-11-1993, proc. n.º 1089/93, CJ XVIII (1993) V, 34-36
 RCb 07-06-1994, proc. n.º 1030, CJ XIX (1994) III, 31-33
 RCb 06-12-1994, proc. n.º 728/94, CJ XIX (1994) V, 55-58
 RCb 10-01-1995, proc. n.º 564, CJ XX (1995) I, 19-20
 RCb 19-01-1995, proc. n.º 577/94, CJ XX (1995) I, 54-56

RCb 20-04-1995, proc. n.º 199/94, CJ XX (1995) III, 74-77
RCb 02-05-1995, proc. n.º 401, CJ XX (1995) III, 21-22
RCb 18-05-1995, proc. n.º 281, CJ XX (1995) III, 65-66
RCb 27-09-1995, proc. n.º 435/94, CJ XX (1995) IV, 49-50
RCb 26-10-1995, proc. n.º 712/93, CJ XX (1995) IV, 58-59
RCb 26-03-1996, proc. n.º 1134, CJ XXI (1996) II, 24-31
RCb 25-06-1996, proc. n.º 197, CJ XXI (1996) III, 27-29
RCb 21-01-1997, proc. n.º 822, CJ XXII (1997) I, 22-25
RCb 28-01-1997, proc. n.º 1210/95, CJ XXII (1997) I, 36-38
RCb 21-10-1997³⁷, proc. n.º 342/97, BMJ 470 (1997), 695
RCb 12-10-1999, proc. n.º 4/99, CJ XXIV (1999) IV, 25-28
RCb 12-10-1999, proc. n.º 1522/99 ECLI:PT:TRC:1999:1522.99.09
RCb 21-09-1999, proc. n.º 1373/99 ECLI:PT:TRC:1999:1373.99.67
RCb 20-06-2000, proc. n.º 1112/2000 ECLI:PT:TRC:2000:1112.2000.94
RCb 20-06-2000, proc. n.º 1317/2000 ECLI:PT:TRC:2000:1317.2000.C7
RCb 11-01-2000, proc. n.º 411/99, CJ XXV (2000) I, 12-14
RCb 20-05-2000, proc. n.º 1317, CJ XXV (2000) III, 20-22
RCb 09-01-2001, proc. n.º 3094-2000
RCb 16-01-2001, proc. n.º 2294/00, CJ XXVI (2001) I, 13-17
RCb 20-02-2001, proc. n.º 3351-2000 ECLI:PT:TRC:2001:3351.2000.18
RCb 28-03-2001, proc. n.º 504-2001
RCb 22-05-2001, proc. n.º 811/01, CJ XXVI (2001) III, 16-19
RCb 30-10-2001, proc. n.º 574/01, CJ XXVI (2001) IV, 42-45
RCb 12-12-2001, proc. n.º 2956/01 ECLI:PT:TRC:2001:2956.01.0F
RCb 15-01-2002, proc. n.º 2956/01, CJ XXVII (2002) I, 10-12
RCb 22-01-2002, proc. n.º 3435/01, CJ XXVII (2002) I, 14-16
RCb 23-04-2002, proc. n.º 782/02
RCb 23-04-2002, proc. n.º 3341/2001 ECLI:PT:TRC:2002:3341.2001.5C
RCb 05-11-2002, proc. n.º 2184/02, CJ XXVII (2002) V, 9-14
RCb 17-12-2002, proc. n.º 2378/02 ECLI:PT:TRC:2002:2378.02.FA
RCb 10-12-2002, proc. n.º 2704/02 ECLI:PT:TRC:2002:2704.02.DO
RCb 04-11-2003, proc. n.º 1770/03 ECLI:PT:TRC:2003:1770.03.A2
RCb 13-01-2004, proc. n.º 2872/03 ECLI:PT:TRC:2004:2872.03.BO
RCb 20-01-2004, proc. n.º 2901/03 ECLI:PT:TRC:2004:2901.03.AO = 20-01-2004,
proc. n.º 2901/03, CJ XXIX/174 (2004) I, 12-14
RCb 19-02-2004, proc. n.º 3587/03
RCb 30-03-2004, proc. n.º 210/04³⁸
RCb 20-04-2004, proc. n.º 315/04, CJ XXIX/174 (2004) II, 28-31
RCb 30-04-2003, proc. n.º 44/03
RCb 25-05-2004, proc. n.º 1474/04 ECLI:PT:TRC:2004:1474.04.72
RCb 25-05-2004, proc. n.º 3480/03 ECLI:PT:TRC:2004:3480.03.0B
RCb 28-09-2004, proc. n.º 1561/04
RCb 19-10-2004, proc. n.º 1972/04 ECLI:PT:TRC:2004:1972.04.1A

³⁷ Mas dúvidas se 1991.

³⁸ No mesmo processo: STJ 13-01-2005 (Bettencourt de Faria), proc. n.º 3599/04-2 e Vara Mista de Coimbra 15-09-2003, proc. n.º 334/03.2TBCBR. Temos disponíveis as 3 decisões.

RCb 16-11-2004, proc. n.º 2667/04
 RCb 23-11-2004, proc. n.º 2063/04 ECLI:PT:TRC:2004:2063.04.14
 RCb 23-11-2004, proc. n.º 2568/04 ECLI:PT:TRC:2004:2568.04.C4
 RCb 07-12-2004, proc. n.º 1975/04, CJ XXIX/178 (2004) V, 32-34
 RCb 11-01-2005, proc. n.º 3013/04 ECLI:PT:TRC:2005:3013.04.0C
 RCb 18-01-2005, proc. n.º 2986/04 ECLI:PT:TRC:2005:2986.04.0D
 RCb 15-02-2005, proc. n.º 3816/04³⁹
 RCb 12-04-2005, proc. n.º 682/05 ECLI:PT:TRC:2005:682.05.E1
 RCb 03-05-2005, proc. n.º 317/05 ECLI:PT:TRC:2005:317.05.29 = 03-05-2005, proc. n.º 317/05,
 CJ XXX/183 (2005) III, 5-8
 RCb 13-07-2005, proc. n.º 907/05 ECLI:PT:TRC:2005:907.05.1E
 RCb 22-11-2005, proc. n.º 3203/05 ECLI:PT:TRC:2005:3203.05.EE
 RCb 10-01-2006, proc. n.º 3693/05 ECLI:PT:TRC:2006:3693.05.5B
 RCb 07-02-2006, proc. n.º 4045/05 ECLI:PT:TRC:2006:4045.05.56
 RCb 14-03-2006, proc. n.º 3711/05 ECLI:PT:TRC:2006:3711.05.2C
 RCb 16-05-2006, proc. n.º 393/06 ECLI:PT:TRC:2006:393.06.DE
 RCb 16-05-2006, proc. n.º 1196/06
 RCb 30-05-2006, proc. n.º 1609/06 ECLI:PT:TRC:2006:1609.06.3E
 RCb 05-07-2006, proc. n.º 778/06 ECLI:PT:TRC:2006:778.06.ED
 RCb 10-10-2006, proc. n.º 30/2000.C1 ECLI:PT:TRC:2006:30.2000.C1.20
 RCb 11-10-2006, proc. n.º 4072/05, CJ XXXI/193 (2006) IV, 43-45
 RCb 31-10-2006, proc. n.º 2438/03.2TBCTB.C1 ECLI:PT:TRC:2006:2438.03.2TBCTB.C1.6C
 RCb 05-12-2006, proc. n.º 2000/03.0TBVIS.C1 ECLI:PT:TRC:2006:2000.03.0TBVIS.C1.52
 RCb 16-01-2007, proc. n.º 140/1998.C1 ECLI:PT:TRC:2007:140.1998.C1.B4
 RCb 15-05-2007, proc. n.º 928/1999.C1 ECLI:PT:TRC:2007:928.1999.C1.CF
 RCb 12-06-2007, proc. n.º 4197/06.8TJCBR-A.C1 ECLI:PT:TRC:2007:4197.06.8TJCBR.A.C1.Fo
 RCb 26-06-2007, proc. n.º 11/04.7TBTBU.C1 ECLI:PT:TRC:2007:11.04.7TBTBU.C1.99
 RCb 11-07-2007, proc. n.º 1505/04.0TACBR.C1 ECLI:PT:TRC:2007:1505.04.0TACBR.C1.B5
 RCb 09-10-2007, proc. n.º 285/2002.C1 ECLI:PT:TRC:2007:285.2002.C1.17
 RCb 16-10-2007, proc. n.º 320/1998.C1 ECLI:PT:TRC:2007:320.1998.C1.CF
 RCb 29-11-2007, proc. n.º 818/01.7TAFIG ECLI:PT:TRC:2007:818.01.7TAFIG.3C
 RCb 22-01-2008, proc. n.º 576-A/2002.C1 ECLI:PT:TRC:2008:576.A.2002.C1.0C
 RCb 12-02-2008, proc. n.º 5421/03BLRA ECLI:PT:TRC:2008:5421.03BLRA.BF
 RCb 12-02-2008, proc. n.º 6005/05.8TBLRA.C1
 RCb 19-02-2008, proc. n.º 283/04.7TBSAT.C1
 RCb 03-06-2008, proc. n.º 801/2002.C1
 RCb 15-10-2008, proc. n.º 350/05.0GASPS.C2 ECLI:PT:TRC:2008:350.05.0GASPS.C2.4D
 RCb 17-12-2008, proc. n.º 191/07, CJ XXXIII/210 (2008) V, 37-38
 RCb 10-02-2009, proc. n.º 286/2002. C1 ECLI:PT:TRC:2009:286.2002.C1.80
 RCb 02-06-2009, proc. n.º 442/04.2TBANS.C1 ECLI:PT:TRC:2009:442.04.2TBANS.C1.C2
 RCb 08-09-2009, proc. n.º 440/06.1TBACB.C1 ECLI:PT:TRC:2009:440.06.1TBACB.C1.84
 RCb 24-11-2009, proc. n.º 718/04 ou proc. n.º 718/04.9TBAGD.C1, CJ XXXIV/218 (2009) V, 22-25
 RCb 03-12-2009, proc. n.º 57/09.9T2AND.C1 ECLI:PT:TRC:2009:57.09.9T2AND.C1.5F
 RCb 12-01-2010, proc. n.º 163/04.6TBOFR.C1 ECLI:PT:TRC:2010:163.04.6TBOFR.C1.79
 RCb 09-03-2010, proc. n.º 1409/07.4TBCTB.C1 ECLI:PT:TRC:2010:1409.07.4TBCTB.C1.7C

³⁹ N.º de processo no tribunal a quo: 241/03.9TBIDN-A.

RCb 28-04-2010, proc. n.º 1646/06.9TBCTB.C1 ECLI:PT:TRC:2010:1646.06.9TBCTB.C1.5B
 = 28-04-2010, proc. n.º 1646/09, CJ em linha s/outra indicação

RCb 15-06-2010, proc. n.º 64/2000.C2 ECLI:PT:TRC:2010:64.2000.C2.38

RCb 28-09-2010, proc. n.º 392/09.6TBCVL.C1 ECLI:PT:TRC:2010:392.09.6TBCVL.C1.28

RCb 26-10-2010, proc. n.º 668/07.7TBSEI.C1, CJ em linha s/outra indicação

RCb 22-03-2011, proc. n.º 827/00.3TBPBL-B.C1 ECLI:PT:TRC:2011:827.00.3TBPBL.B.C1.91

RCb 03-05-2011, proc. n.º 223/07.1TBPCV.C1 ECLI:PT:TRC:2011:223.07.1TBPCV.C1.7B

RCb 06-09-2011, proc. n.º 1478/07.7TBFIG.C1 ECLI:PT:TRC:2011:1478.07.7TBFIG.C1.51

RCb 12-10-2011, proc. n.º 488/07.9GCACB.C1 ECLI:PT:TRC:2011:488.07.9GCACB.C1.F3

RCb 15-11-2011, proc. n.º 82-C/2000.C1 ECLI:PT:TRC:2011:82.C.2000.C1.17

RCb 09-01-2012, proc. n.º 113/11.3TBTND-A.C1 ECLI:PT:TRC:2012:113.11.3TBTND.A.C1.46

RCb 09-01-2012, proc. n.º 153/11.2TJCBR.C1 ECLI:PT:TRC:2012:153.11.2TJCBR.C1.47

RCb 07-02-2012, proc. n.º 503/06.3TBMLD.C1 ECLI:PT:TRC:2012:503.06.3TBMLD.C1.94

RCb 29-02-2012, proc. n.º 109/07.0GBMIR.C1 ECLI:PT:TRC:2012:109.07.0GBMIR.C1.C2

RCb 15-05-2012, proc. n.º 1131/10.4TBPBL-A.C1 ECLI:PT:TRC:2012:1131.10.4TBPBL.A.C1.3D

RCb 11-09-2012, proc. n.º 862/04.2TBPMS.C1 ECLI:PT:TRC:2012:862.04.2TBPMS.C1.A6

RCb 17-10-2012, proc. n.º 165/10.3GDCNT.C1 ECLI:PT:TRC:2012:165.10.3GDCNT.C1.54

RCb 06-11-2012, proc. n.º 273/06.5TBSCD.C1

RCb 06-11-2012, proc. n.º 1950/07.9TBACB.C1 ECLI:PT:TRC:2012:1950.07.9TBACB.C1.66

RCb 13-11-2012, proc. n.º 470/11.1T2ILH.C1 ECLI:PT:TRC:2012:470.11.1T2ILH.C1.C6

RCb 20-11-2012, proc. n.º 1035/08.0TBGRD.C1 ECLI:PT:TRC:2012:1035.08.0TBGRD.C1.4D

RCb 22-01-2013, proc. n.º 3/09.0TBOBR.C1 ECLI:PT:TRC:2013:3.09.0TBOBR.C1.BB

RCb 22-01-2013, proc. n.º 3654/03.2TBLRA.C1 ECLI:PT:TRC:2013:3654.03.2TBLRA.C1.31

RCb 29-01-2013, proc. n.º 475/04.9TBANS.C1 ECLI:PT:TRC:2013:475.04.9TBANS.C1.1E
 = 29-01-2013, proc. n.º 475/04.9TBANS, CJ 252 (2013) I

RCb 29-01-2013, proc. n.º 2116/10.6TJCBR.C1 ECLI:PT:TRC:2013:2116.10.6TJCBR.C1.E1

RCb 05-03-2013, proc. n.º 201/10.3TBTBU.C1 ECLI:PT:TRC:2013:201.10.3TBTBU.C1.77

RCb 23-04-2013, proc. n.º 51/09.0TBMGL.C1 ECLI:PT:TRC:2013:51.09.0TBMGL.C1.F8

RCb 21-05-2013, proc. n.º 1545/09.2T2AVR.C1 ECLI:PT:TRC:2013:1545.09.2T2AVR.C1.8C

RCb 22-10-2013, proc. n.º 1320/11.4TBLRA.C1 ECLI:PT:TRC:2013:1320.11.4TBLRA.C1.F1

RCb 03-12-2013, proc. n.º 372/11.1TBACB.C1 ECLI:PT:TRC:2013:372.11.1TBACB.C1.CF = 03-12-2013,
 proc. n.º 372/11.1TBACB.C1, CJ 258 (2013) V

RCb 14-01-2014, proc. n.º 1131/10.4TBPBL.C1 ECLI:PT:TRC:2014:1131.10.4TBPBL.C1.14RCb
 08-10-2014, proc. n.º 296/13.8GCAGD.C1 ECLI:PT:TRC:2014:296.13.8GCAGD.C1.1C

RCb 22-01-2014, proc. n.º 34/04.6GBCGA.C1 ECLI:PT:TRC:2014:34.04.6GBCGA.C1.DC

RCb 25-03-2014, proc. n.º 1956/09.3TBFIG.C1 ECLI:PT:TRC:2014:1956.09.3TBFIG.C1.51

RCb 27-05-2014, proc. n.º 1473/10.9TBVIS.C1 ECLI:PT:TRC:2014:1473.10.9TBVIS.C1.D3

RCb 24-06-2014, proc. n.º 871/13.0TBCBR-A.C1, CJ em linha s/outra indicação

RCb 01-07-2014, proc. n.º 486/08.5TBPCV-A.C1 ECLI:PT:TRC:2014:486.08.5TBPCV.A.C1.4E

RCb 10-07-2014, proc. n.º 140/12.3TAFVN.C1 ECLI:PT:TRC:2014:140.12.3TAFVN.C1.C4

RCb 16-09-2014, proc. n.º 509/10.8TBVNO.C1 ECLI:PT:TRC:2014:509.10.8TBVNO.C1.E8

RCb 28-01-2015, proc. n.º 895/12.5TAGRD.C1 ECLI:PT:TRC:2015:895.12.5TAGRD.C1.BF = 28-01-2015,
 proc. n.º 895/12.5TAGRD.C1, CJ em linha s/outra indicação

RCb 03-02-2015, proc. n.º 318/12.0TBMIR, CJ em linha s/outra indicação

RCb 10-02-2015, proc. n.º 487/09.6TBOHPC.C1 ECLI:PT:TRC:2015:487.09.6TBOHPC.C1.13

RCb 03-03-2015, proc. n.º 332/11.2TBMGL.C1 ECLI:PT:TRC:2015:332.11.2TBMGL.C1.EC

RCb 10-03-2015, proc. n.º 1533/12.1TBGRD.C1 = 10-03-2015, proc. n.º 1533/12.1TBGRD.C1, CJ 261 (2015) II = ECLI:PT:TRC:2015:1533.12.1TBGRD.C1.6D
 RCb 01-03-2016, proc. n.º 71/12.7TBMBR.C1 ECLI:PT:TRC:2016:71.12.7TBMBR.C1.38
 RCb 18-05-2016, proc. n.º 127/12.6TBVLF.C1 ECLI:PT:TRC:2016:127.12.6TBVLF.C1.07
 RCb 06-06-2017, proc. n.º 3930/06.2TBLRA.C1 ECLI:PT:TRC:2017:3930.06.2TBLRA.C1.33
 RCb 28-06-2016, proc. n.º 4372/15.4T8CBR.C1 ECLI:PT:TRC:2016:4372.15.4T8CBR.C1.39
 RCb 06-07-2016, proc. n.º 4278/10.3TBLRA.C1 ECLI:PT:TRC:2016:4278.10.3TBLRA.C1.5D
 RCb 28-07-2016, proc. n.º 4372/15.4T8CBR.C1, CJ em linha s/outra indicação
 RCb 09-01-2017, proc. n.º 186/14.7GCLSA.C1 ECLI:PT:TRC:2017:186.14.7GCLSA.C1.62
 RCb 26-04-2017, proc. n.º 128/15.2T9CDN.C1 ECLI:PT:TRC:2017:128.15.2T9CDN.C1.06
 RCb 12-07-2017, proc. n.º 1250/10.7TBCTB.C1
 RCb 27-10-2017, proc. n.º 336/09.5TTCBR-A.C1, CJ 281 (2017) IV
 RCb 19-12-2017, proc. n.º 142/16.6T8ALD, CJ 282 (2017) V
 RCb 12-03-2019, proc. n.º 1977/15.7T8VIS.C2 ECLI:PT:TRC:2019:1977.15.7T8VIS.C2.75
 RCb 28-05-2019, proc. n.º 5867/16.8T8VIS.C1, CJ em linha s/outra indicação
 RCb 05-11-2019, proc. n.º 213/13.5TBVZL.C1
 RCb 13-11-2019, proc. n.º 1288/14.5TBCLD.C2
 RCb 03-03-2020, proc. n.º 4157/17.3T8LRA.C1
 RCb 19-05-2020, proc. n.º 3947/17.1T8VIS.C1
 RCb 24-06-2020, proc. n.º 12/19.0GCCBR.C1

RELAÇÃO DE ÉVORA

REv 22-10-1992, proc. n.º 423/92, BMJ 420 (1992), 665
 REv 27-04-1993, proc. n.º 159, CJ XVIII (1993) II, 290-291
 REv 27-05-1993, proc. n.º 821, CJ XVIII (1993) III, 277-279
 REv 24-06-1993, proc. n.º 117, CJ XVIII (1993) III, 290-291
 REv 13-10-1994, proc. n.º 76/94, BMJ 440 (1994), 564
 REv 9-11-1995, proc. n.º 137/95, CJ XX (1995) V, 285-287
 REv 18-04-1996, proc. n.º 640/95, BMJ 456 (1996), 519
 REv 27-11-1997, proc. n.º 406/97, BMJ 471 (1997), 477
 REv 26-11-1998, proc. n.º 582/98, CJ XXIII (1998) V, 266-269
 REv 8-06-2000, proc. n.º 1210/99, BMJ 498 (2000), 287
 REv 10-07-2001, proc. n.º 616/01, CJ XXVI (2001) IV, 259-261
 REv 2-03-2002, proc. n.º 2130/01, CJ XXVII (2002) II, 259-261
 REv 14-05-2002, proc. n.º 1274/01, CJ XXVII (2002) III
 REv 04-03-2004, proc. n.º 2726/03-3 ECLI:PT:TRE:2004:2726.03.3.8E
 REv 29-04-2004, proc. n.º 171/04-2 ECLI:PT:TRE:2004:171.04.2.29
 REv 06-05-2004, proc. n.º 405/04-2 ECLI:PT:TRE:2004:405.04.2.EF
 REv 22-06-2004, proc. n.º 1760/03-3 ECLI:PT:TRE:2004:1760.03.3.31
 REv 22-06-2004, proc. n.º 422/03-3
 REv 13-01-2005, proc. n.º 2062/04-3 ECLI:PT:TRE:2005:2062.04.3.3E
 REv 13-01-2005, proc. n.º 2382/04-3 ECLI:PT:TRE:2005:2382.04.3.07
 REv 10-03-2005, proc. n.º 222/05-3 ECLI:PT:TRE:2005:222.05.3.58
 REv 26-01-2006, proc. n.º 2293/05, CJ XXXI/188 (2006) I, 243-244
 REv 09-03-2006, proc. n.º 1491/05, CJ XXXI/190 (2006) II, 226-230
 REv 09-03-2006, proc. n.º 2423/05-2 ECLI:PT:TRE:2006:2423.05.2.E5

REv 26-10-2006, proc. n.º 961/06-2 ECLI:PT:TRE:2006:961.06.2.A2
 REv 16-11-2006, proc. n.º 1058/03, CJ XXXI/194 (2006) V, 247-249
 REv 16-11-2006, proc. n.º 1462/06-3 ECLI:PT:TRE:2006:1462.06.3.8F
 REv 10-05-2007, proc. n.º 83/07-2 ECLI:PT:TRE:2007:83.07.2.AE
 REv 11-10-2007, proc. n.º 734/07-3 ECLI:PT:TRE:2007:734.07.3.5C
 REv 18-10-2007, proc. n.º 1375/07-2 ECLI:PT:TRE:2007:1375.07.2.78
 REv 18-12-2007, proc. n.º 2357/07-2 ECLI:PT:TRE:2007:2357.07.2.50
 REv 21-02-2008, proc. n.º 2458/07-3 ECLI:PT:TRE:2008:2458.07.3.C9
 REv 28-02-2008, proc. n.º 2780/07-3 ECLI:PT:TRE:2008:2780.07.3.6F
 REv 03-07-2008, proc. n.º 2769/07-2 ECLI:PT:TRE:2008:2769.07.2.01 = 03-07-2008,
 proc. n.º 2769/07-2, CJ XXXIII/207 (2008) III, 255-258
 REv 18-09-2008, proc. n.º 3188/07-3 ECLI:PT:TRE:2008:3188.07.3.08
 REv 30-10-2008, proc. n.º 1649/08-2 ECLI:PT:TRE:2008:1649.08.2.73
 REv 23-09-2009, proc. n.º 112/04.1TBADV.E1 ECLI:PT:TRE:2009:112.04.1TBADV.E1.3E
 REv 11-11-2009, proc. n.º 3/08.7TBMRA-A.E1 ECLI:PT:TRE:2009:3.08.7TBMRA.A.E1.E2
 REv 26-11-2009, proc. n.º 572/03.8PAVRS ECLI:PT:TRE:2009:572.03.8PAVRS.E0
 REv 20-01-2010, proc. n.º 10/08.0TBRDD ECLI:PT:TRE:2010:10.08.0TBRDD.E0
 REv 24-02-2010, proc. n.º 83/03.6TBLL ECLI:PT:TRE:2010:83.03.6TBLL.E.90
 REv 25-03-2010, proc. n.º 195/08.5TBSTC ECLI:PT:TRE:2010:195.08.5TBSTC.A4
 REv 23-02-2011, proc. n.º 1109/09.0TBPTG.E1
 REv 12-05-2011, proc. n.º 573/10.0TBFAR.E1 ECLI:PT:TRE:2011:573.10.0TBFAR.E1.33
 REv 09-06-2011, proc. n.º 20/11.0TREVR
 REv 16-06-2010, proc. n.º 1382/03.8TBFAR.E1 ECLI:PT:TRE:2010:1382.03.8TBFAR.E1.A0
 REv 16-06-2011, proc. n.º 1082/2001-E1 ECLI:PT:TRE:2011:1082.2001.E1.05
 REv 21-06-2011, proc. n.º 1115/02.6TAFAR.E1 ECLI:PT:TRE:2011:1115.02.6TAFAR.E1.3A
 REv 26-04-2012, proc. n.º 112/08.2TLLE.E1 ECLI:PT:TRE:2012:112.08.2TLLE.E1.C5
 REv 26-04-2012, proc. n.º 3560/10.4TBLL E.E1 ECLI:PT:TRE:2012:3560.10.4TBLL.E1.71
 REv 12-06-2012, proc. n.º 768-06.0GTABF-B.E ECLI:PT:TRE:2012:768.06.0GTABF.B.E1.99
 REv 14-06-2012, proc. n.º 688/08.4TBABF.E1
 REv 21-06-2012, proc. n.º 354/09.3 ECLI:PT:TRE:2012:354.09.3.58
 REv 13-09-2012, proc. n.º 312/04.4TBENT.E1 ECLI:PT:TRE:2012:312.04.4TBENT.E1.CD
 REv 20-09-2012, proc. n.º 2444/07.8TBABF.E1 ECLI:PT:TRE:2012:2444.07.8TBABF.E1.96
 REv 18-10-2012, proc. n.º 317/05.8TBORQ.E1 ECLI:PT:TRE:2012:317.05.8TBORQ.E1.3A
 REv 20-12-2012, proc. n.º 294/07.0TBETZ.E2 ECLI:PT:TRE:2012:294.07.0TBETZ.E2.61
 REv 08-01-2013, proc. n.º 33/10.9TAABT.E1 ECLI:PT:TRE:2013:33.10.9TAABT.E1.81
 REv 11-07-2013, proc. n.º 18-B/2000-E1
 REv 05-12-2013, proc. n.º 847/11.2TBFAR-B.E1 ECLI:PT:TRE:2013:847.11.2TBFAR.B.E1.32
 REv 16-01-2014, proc. n.º 291/12.4TBRMZ.E1 ECLI:PT:TRE:2014:291.12.4TBRMZ.E1.0F
 REv 13-02-2014, proc. n.º 2238/08.3TBLL E.E1 ECLI:PT:TRE:2014:2238.08.3TBLL E.E1.F9
 REv 13-03-2014, proc. n.º 175/05.2TBPSR.E ECLI:PT:TRE:2014:175.05.2TBPSR.E1.F5
 REv 10-04-2014, proc. n.º 518/10.7TBLGS.E ECLI:PT:TRE:2014:518.10.7TBLGS.E1.D8
 REv 11-09-2014, proc. n.º 1064/11.7TBSLV.E1, CJ em linha s/outra indicação
 REv 06-11-2014, proc. n.º 225/11.3TBABT.E1 ECLI:PT:TRE:2014:225.11.3TBABT.E1.07
 REv 26-03-2015, proc. n.º 3558/04.1TBSTB.E1 ECLI:PT:TRE:2015:3558.04.1TBSTB.E1.6D
 REv 30-04-2015, proc. n.º 1177/13.0TBBNV.E1 ECLI:PT:TRE:2015:1177.13.0TBBNV.E1.05
 REv 30-04-2015, proc. n.º 2187/12.0TBPTM.E1 ECLI:PT:TRE:2015:2187.12.0TBPTM.E1.07
 = 30-04-2015, proc. n.º 2187/12.0TBPTM.E1, CJ 261 (2015) II

REv 08-10-2015, proc. n.º 295/07.9TBVRS-B.E1 ECLI:PT:TRE:2015:295.07.9TBVRS.B.E1.9E
 REv 28-05-2015, proc. n.º 3401/13.0TBSTB.E1 ECLI:PT:TRE:2015:3401.13.0TBSTB.E1.C4
 REv 02-06-2015, proc. n.º 55/13.8TAABT.E1 ECLI:PT:TRE:2015:55.13.8TAABT.E1.DA
 REv 11-06-2015, proc. n.º 106/03.4TBENT.E1 ECLI:PT:TRE:2015:106.03.4TBENT.E1.35
 REv 24-09-2015, proc. n.º 1080/08.6TBBNV.E1 ECLI:PT:TRE:2015:1080.08.6TBBNV.E1.79
 REv 08-10-2015, proc. n.º 2845/11.7TBFAR.E1 ECLI:PT:TRE:2015:2845.11.7TBFAR.E1.18
 REv 19-11-2015, proc. n.º 3406/12.9TBSTB.E1 ECLI:PT:TRE:2015:3406.12.9TBSTB.E1.18
 REv 17-12-2015, proc. n.º 525/13.8TBVRS.E1 ECLI:PT:TRE:2015:525.13.8TBVRS.E1.95
 REv 21-01-2016, proc. n.º 1142/11.2TBSTB.E1
 REv 08-03-2016, proc. n.º 334/11.9GABNV.E1 ECLI:PT:TRE:2016:334.11.9GABNV.E1.FA
 REv 19-05-2016, proc. n.º 127/14.1T8ALR-A.E1 ECLI:PT:TRE:2016:127.14.1T8ALR.A.E1.5A
 REv 08-09-2016, proc. n.º 3115/13.1TBLL.E1 ECLI:PT:TRE:2016:3115.13.1TBLL.E1.B6
 REv 20-10-2016, proc. n.º 519/14.6TBEVR.E1 ECLI:PT:TRE:2016:519.14.6TBEVR.E1.78
 REv 03-11-2016, proc. n.º 1195/08.0TVLSB.E1 ECLI:PT:TRE:2016:1195.08.0TVLSB.E1.AC
 REv 15-12-2016, proc. n.º 204/10.8TBELV.E1 ECLI:PT:TRE:2016:204.10.8TBELV.E1.FE
 REv 26-01-2017, proc. n.º 900/13.8TBSLV.E1 ECLI:PT:TRE:2017:900.13.8TBSLV.E1.DB
 REv 09-03-2017, proc. n.º 6311/13.8TBSTB-B.E1 ECLI:PT:TRE:2017:6311.13.8TBSTB.B.E1.6C
 REv 09-03-2017, proc. n.º 2153/12.6TBLL.E.E1 ECLI:PT:TRE:2017:2153.12.6TBLL.E.E1.B5
 REv 27-04-2017, proc. n.º 37/09.4T2ODM.E1 ECLI:PT:TRE:2017:37.09.4T2ODM.E2.C7
 REv 25-05-2017, proc. n.º 8430/05.5TBSTB.E1 ECLI:PT:TRE:2017:8430.05.5TBSTB.E1.32
 REv 28-06-2017, proc. n.º 208/08.0TBORQ.E1 ECLI:PT:TRE:2017:208.08.0TBORQ.E1.57
 REv 14-09-2017, 469/12.0T2STC.E1
 REv 28-09-2017, proc. n.º 1061/08.0TBSLV-B.E1 ECLI:PT:TRE:2017:1061.08.0TBSLV.B.E1.53
 REv 28-09-2017, proc. n.º 229/14.4T8PTG-F.E1 ECLI:PT:TRE:2017:229.14.4T8PTG.F.E1.6E
 REv 21-12-2017, proc. n.º 891/12.2GBTMR.E1 ECLI:PT:TRE:2017:891.12.2GBTMR.E1.A2 = 21-12-2017,
 proc. n.º 891/12, CJ 282 (2017) V
 REv 21-12-2017, proc. n.º 3643/13.9TBSTB.E1 ECLI:PT:TRE:2017:3643.13.9TBSTB.E1.AF
 REv 08-03-2018, proc. n.º 867/12.0TBTVR.E1 ECLI:PT:TRE:2018:867.12.0TBTVR.E1.32
 REv 18-10-2018, proc. n.º 142/12.0TBSTB-E.E1 ECLI:PT:TRE:2018:142.12.0TBSTB.E.E1.D2
 REv 22-11-2018, proc. n.º 294/17.2T8PTM.E1 ECLI:PT:TRE:2018:294.17.2T8PTM.E1.A6
 REv 06-12-2018, proc. n.º 6311/13.8TBSTB.E1 ECLI:PT:TRE:2018:6311.13.8TBSTB.E1.2
 REv 14-02-2019, proc. n.º 8964/15.3T8STB.E1 ECLI:PT:TRE:2019:8964.15.3T8STB.E1.06
 REv 11-04-2019, proc. n.º 33/16.5GTBJA.E1 ECLI:PT:TRE:2019:33.16.5GTBJA.E1.1F
 REv 12-06-2019, proc. n.º 831/15.7T8PTG.E1 ECLI:PT:TRE:2019:831.15.7T8PTG.E1.F3
 REv 12-06-2019, proc. n.º 3342/18.5T8LLE.E1 ECLI:PT:TRE:2019:3342.18.5T8LLE.E1.30
 REv 10-10-2019, proc. n.º 2579/18.1T8FAR.E1 ECLI:PT:TRE:2019:2579.18.1T8FAR.E1.BA
 REv 22-10-2019, proc. n.º 57/08.6TAABF.E1
 REv 19-11-2019, proc. n.º 216/13.0GTSTB.E1
 REv 21-11-2019, proc. n.º 1057/13.0T2STC.E1
 REv 30-01-2020, proc. n.º 8818/17.9T8STB.E1
 REv 30-01-2020, proc. n.º 803/19.2T8EVR.E1
 REv 16-01-2020, proc. n.º 1195/08.0TVLSB.E2

RELAÇÃO DE GUIMARÃES

RGm 19-06-2002, proc. n.º 120/02, CJ s/vol (2002) III
 RGm 9-10-2002, proc. n.º 449/02, CJ s/vol (2002) IV

RGm 29-09-2003, proc. n.º 1230/03, CJ 169 (2003) IV
RGm 28-06-2004, proc. n.º 1113/04-1 ECLI:PT:TRG:2004:1113.04.1.70
RGm 02-06-2004, proc. n.º 504/04-2 ECLI:PT:TRG:2004:504.04.2.75
RGm 28-01-2004, proc. n.º 524/04-2
RGm 10-03-2004, proc. n.º 818/03-2
RGm 01-02-2007, proc. n.º 2401/06-1 ECLI:PT:TRG:2007:2401.06.1.9D
RGm 22-03-2007, proc. n.º 455/07-1 ECLI:PT:TRG:2007:455.07.1.C5
RGm 12-06-2007, proc. n.º 924/07-2 ECLI:PT:TRG:2007:924.07.2.A1
RGm 28-06-2007, proc. n.º 473/07-1 ECLI:PT:TRG:2007:473.07.1.FC
RGm 05-07-2007, proc. n.º 1195/07-1 ECLI:PT:TRG:2007:1195.07.1.34
RGm 25-10-2007, proc. n.º 1949/07-1 ECLI:PT:TRG:2007:1949.07.1.F5
RGm 25-09-2008, proc. n.º 1636/08, CJ 209 (2008) IV
RGm 19-01-2009, proc. n.º 2223/08-1 ECLI:PT:TRG:2009:2223.08.1.5F
RGm 9-03-2009, proc. n.º 926/08, CJ em linha s/outra indicação
RGm 10-05-2009, proc. n.º 393/07-9TCGMR.G1 ECLI:PT:TRG:2009:393.07.9TCGMR.G1.29
RGm 18-06-2009, proc. n.º 2452/&03.8TBBCL.G1 ECLI:PT:TRG:2009:2452.amp.03.8TBBCL.G1.4B
RGm 19-10-2009, proc. n.º 307/05.OTAGMR.G1 ECLI:PT:TRG:2009:307.05.OTAGMR.G1.1B
RGm 03-12-2009, proc. n.º 840/07.0TBFLG.G1 ECLI:PT:TRG:2009:840.07.0TBFLG.G1.71
RGm 29-04-2010, proc. n.º 2150/08.6TBGMR-A.G1 ECLI:PT:TRG:2010:2150.08.6TBGMR.A.G1.3D
RGm 16-09-2010, proc. n.º 396/04.5TBBCL.G1 ECLI:PT:TRG:2010:396.04.5TBBCL.G1.DB
RGm 21-09-2010, proc. n.º 205/2002.G1 ECLI:PT:TRG:2010:205.2002.G1.C7 = 21-09-2010,
proc. n.º 205/2002.G1, CJ em linha s/outra indicação
RGm 27-01-2011, proc. n.º 1622/08.7TBBCL.G1 ECLI:PT:TRG:2011:1622.08.7TBBCL.G1.C4
RGm 17-05-2011, proc. n.º 28/2000.G1 ECLI:PT:TRG:2011:28.2000.G1.A1
RGm 07-07-2011, proc. n.º 354/10.0TBPTB-A.G1
RGm 20-10-2011, proc. n.º 4445/06.4TBBRG.G1 ECLI:PT:TRG:2011:4445.06.4TBBRG.G1.9E
RGm 10-11-2011, proc. n.º 3389/09.2TBBCL-B.G1 ECLI:PT:TRG:2011:3389.09.2TBBCL.B.G1.6F
RGm 12-01-2012, proc. n.º 282/09.2TCGMR-A.G1 ECLI:PT:TRG:2012:282.09.2TCGMR.A.G1.7A
RGm 08-05-2012, proc. n.º 1061/04.9TBVVD.G1 ECLI:PT:TRG:2012:1061.04.9TBVVD.G1.21
RGm 14-06-2012, proc. n.º 1130/09.9TBBCL.G1 ECLI:PT:TRG:2012:1130.09.9TBBCL.G1.EF
RGm 21-06-2012, proc. n.º 157-E/1996.G1 ECLI:PT:TRG:2012:157.E.1996.G1.01
RGm 21-06-2012, proc. n.º 2944/08.2TBBCL.G1 ECLI:PT:TRG:2012:2944.08.2TBBCL.G1.FB
RGm 05-07-2012, proc. n.º 5367/09.2TBGMR-A.G1 ECLI:PT:TRG:2012:5367.09.2TBGMR.A.G1.7A
RGm 09-10-2012, proc. n.º 24/07.7TBVCT.G1 ECLI:PT:TRG:2012:24.07.7TBVCT.G1.D6
RGm 05-11-2012, proc. n.º 830/09.8GAEPS.G1 ECLI:PT:TRG:2012:830.09.8GAEPS.G1.B8
RGm 18-12-2012, proc. n.º 1046/10.6TBVCT.G1 ECLI:PT:TRG:2012:1046.10.6TBVCT.G1.6F
RGm 22-01-2013, proc. n.º 165/06.8TBPTB.G1 ECLI:PT:TRG:2013:165.06.8TBPTB.G1.F3
RGm 04-02-2013, proc. n.º 1033/10.4GAFAF.G1 ECLI:PT:TRG:2013:1033.10.4GAFAF.G1.43
RGm 05-02-2013, proc. n.º 1116/11.3TBVVD.G1 ECLI:PT:TRG:2013:1116.11.3TBVVD.G1.81
RGm 04-04-2013, proc. n.º 311/07.4TBAMR.G1 ECLI:PT:TRG:2013:311.07.4TBAMR.G1.Do
RGm 18-06-2013, proc. n.º 258/08.7TCGMR.G1 ECLI:PT:TRG:2013:258.08.7TCGMR.G1.29
RGm 13-06-2013, proc. n.º 3641/06.9TBVCT.G1 ECLI:PT:TRG:2013:3641.06.9TBVCT.G1.F6
RGm 11-07-2013, proc. n.º 1868/08.8TBVCT.G1 ECLI:PT:TRG:2013:1868.08.8TBVCT.G1.F9
RGm 11-07-2013, proc. n.º 2150/08.6TBGMR.G1 ECLI:PT:TRG:2013:2150.08.6TBGMR.G1.E5
RGm 15-10-2013, proc. n.º 106/08.8TBPV.L.G1 ECLI:PT:TRG:2013:106.08.8TBPV.L.G1.02
RGm 24-10-2013, proc. n.º 102/2000.G1 ECLI:PT:TRG:2013:102.2000.G1.25
RGm 14-11-2013, proc. n.º 462/04.7TBPTL.G2 ECLI:PT:TRG:2013:462.04.7TBPTL.G2.16

RGm 23-01-2014, proc. n.º 1513/11.4TBFLG.G1/apelação n.º R 03/14
 RGm 24-04-2014, proc. n.º 124/12.1TBPCRFF-F.G1 ECLI:PT:TRG:2014:124.12.1TBPCRFF.F.G1.ED
 RGm 08-05-2014, proc. n.º 3360/13.0TBGMR-B.G1 ECLI:PT:TRG:2014:3360.13.0TBGMR.B.G1.46
 RGm 26-06-2014, proc. n.º 919/13.9TBVVD.G1 ECLI:PT:TRG:2014:919.13.9TBVVD.G1.A4
 RGm 04-12-2014, proc. n.º 223/07.1TBMTR.G1 ECLI:PT:TRG:2014:223.07.1TBMTR.G1.OE
 RGm 15-01-2015, proc. n.º 143/13.0TBVLN.G1 ECLI:PT:TRG:2015:143.13.0TBVLN.G1.C6
 RGm 26-02-2015, proc. n.º 1043/12.7TBFAF.G1 ECLI:PT:TRG:2015:1043.12.7TBFAF.G1.92
 RGm 21-05-2015, proc. n.º 2671/11.3TBBCL.G1 ECLI:PT:TRG:2015:2671.11.3TBBCL.G1.88
 = 21-05-2015, proc. n.º 2671.11.3TBBCL.G1, CJ em linha s/outra indicação
 RGm 18-06-2015, proc. n.º 1102/12.6TBCHV.G1 ECLI:PT:TRG:2015:1102.12.6TBCHV.G1.01
 RGm 11-06-2015, proc. n.º 2916/13.5TJVNF.G1 ECLI:PT:TRG:2015:2916.13.5TJVNF.G1.FD
 RGm 10-09-2015, proc. n.º 257/06.3TBAVV.G1 ECLI:PT:TRG:2015:257.06.3TBAVV.G1.1A
 RGm 01-10-2015, proc. n.º 103/11.6TBVRM.G1
 RGm 07-01-2016, proc. n.º 128/12.4TBBRG ECLI:PT:TRG:2016:128.12.4TBBRG.B5
 RGm 21-01-2016, proc. n.º 1238/11.0TBBCL.G1 ECLI:PT:TRG:2016:1238.11.0TBBCL.G1.E2
 RGm 21-01-2016, proc. n.º 2941/13.6TBGMR.G1 ECLI:PT:TRG:2016:2941.13.6TBGMR.G1.5B
 RGm 25-01-2016, proc. n.º 193/11.1GAVPA-A.G1 ECLI:PT:TRG:2016:193.11.1GAVPA.A.G1.EE
 RGm 18-02-2016, proc. n.º 190/98.0TBCMN-B.G1 ECLI:PT:TRG:2016:190.98.0TBCMN.B.G1.3C
 RGm 25-02-2016, proc. n.º 824/14.1TBBGMR.G1 ECLI:PT:TRG:2016:824.14.1TBBGMR.G1.F6
 RGm 31-03-2016, proc. n.º 252/12.3TBMNC.G1 ECLI:PT:TRG:2016:252.12.3TBMNC.G1.14
 RGm 07-04-2016, proc. n.º 73/14.9T8BRG.G1 ECLI:PT:TRG:2016:73.14.9T8BRG.G1.11
 RGm 25-05-2016, proc. n.º 178/14.GTSGMR-C.G1
 RGm 25-05-2016, proc. n.º 664/04.6TBBGC.P2.G1 ECLI:PT:TRG:2016:664.04.6TBBGC.P2.G1.AC
 RGm 12-07-2016, proc. n.º 2636/12.8TBVCT-A.G1 ECLI:PT:TRG:2016:2636.12.8TBVCT.A.G1.39
 RGm 20-10-2016, proc. n.º 77/16.7T8CBC.G1 ECLI:PT:TRG:2016:77.16.7T8CBC.G1.48
 RGm 20-10-2016, proc. n.º 1765/14.8TBGMR.G1 ECLI:PT:TRG:2016:1765.14.8TBGMR.G1.59
 RGm 17-11-2016, proc. n.º 2156/14.6TBBRG ECLI:PT:TRG:2016:2156.14.6TBBRG.BB
 RGm 17-11-2016, proc. n.º 2928/11.3TJVNF.G1 ECLI:PT:TRG:2016:2928.11.3TJVNF.G1.9B
 RGm 15-12-2016, proc. n.º 21/13.3TBVPA.G1 ECLI:PT:TRG:2016:21.13.3TBVPA.G1.BF
 RGm 16-03-2017, proc. n.º 956/11.8TBPTL.G1 ECLI:PT:TRG:2017:956.11.8TBPTL.G1.55
 RGm 18-05-2017, proc. n.º 4704/15.5T8GMR ECLI:PT:TRG:2017:4704.15.5T8GMR.A8
 RGm 11-07-2017, proc. n.º 4786/14.7T8VNF.G1 ECLI:PT:TRG:2017:4786.14.7T8VNF.G1.CF
 RGm 21-09-2017, proc. n.º 252/08.8TBVLN.G1 ECLI:PT:TRG:2017:252.08.8TBVLN.G1.20
 RGm 19-10-2017, proc. n.º 2428/16.5T8GMR.G1 ECLI:PT:TRG:2017:2428.16.5T8GMR.G1.8D
 RGm 07-12-2017, proc. n.º 70/14.4TBMDB.G1 ECLI:PT:TRG:2017:70.14.4TBMDB.G1.A7
 RGm 15-02-2018, proc. n.º 3037/15.1T8VCT.G1 ECLI:PT:TRG:2018:3037.15.1T8VCT.G1.5º
 RGm 12-04-2018, proc. n.º 2608/16.3T8VCT.G1 ECLI:PT:TRG:2018:2608.16.3T8VCT.G1.55
 RGm 24-05-2018, proc. n.º 221/17.7T8VNC.G1 ECLI:PT:TRG:2018:221.17.7T8VNC.G1.A2
 RGm 28-06-2018, proc. n.º 4077/17.1T8GMR.G1 ECLI:PT:TRG:2018:4077.17.1T8GMR.G1.E7
 = 28-06-2018, proc. n.º 4077.17.1T8GMR.G1, CJ em linha s/outra indicação
 RGm 28-06-2018, proc. n.º 2476/16.5T8BRG.G1 ECLI:PT:TRG:2018:2476.16.5T8BRG.G1.5D
 RGm 04-10-2018, proc. n.º 7288/16.3T8GMR-D.G1 ECLI:PT:TRG:2018:7288.16.3T8GMR.D.G1.40
 = 4-10-2018, proc. n.º 7288/16, CJ 289 (2018) IV
 RGm 31-10-2018, proc. n.º 642/14.7TBBGC.G1 ECLI:PT:TRG:2018:642.14.7TBBGC.G1.6B
 RGm 17-01-2019, proc. n.º 1341/16.0T8VRL.G1 ECLI:PT:TRG:2019:1341.16.0T8VRL.G1.DF
 RGm 02-05-2019, proc. n.º 3128/15.9T8GMR.G1 ECLI:PT:TRG:2019:3128.15.9T8GMR.G1.11
 RGm 16-05-2019, proc. n.º 1829/16.3T8VRL.G1 ECLI:PT:TRG:2019:1829.16.3T8VRL.G1.94

RGm 30-05-2019, proc. n.º 6236/17.8T8GMR.G1 ECLI:PT:TRG:2019:6236.17.8T8GMR.G1.43
RGm 03-10-2019, proc. n.º 225/17.0T8CBC.G1 ECLI:PT:TRG:2019:225.17.0T8CBC.G1.2C
RGm 07-11-2019, proc. n.º 17/18.9T8VFL.G1
RGm 28-11-2019, proc. n.º 2541/17.1T8BCL.G1
RGm 17-12-2019, proc. n.º 7712/15.2T8GMR.G1
RGm 16-01-2020, proc. n.º 1184/10.5TBEP5.G1
RGm 25-06-2020, proc. n.º 1136/18.7T8PTL.G1

TRIBUNAL CENTRAL ADMINISTRATIVO NORTE

TCAN 08-03-2007, proc. n.º 00996/04.3BEBRG
TCAN 03-04-2008, proc. n.º 01041/04.4BEBRG
TCAN 22-05-2015, proc. n.º 02777/06.0BEPRT
TCAN 18-03-2016, proc. n.º 00818/12.1BEAVR-A
TCAN 30-05-2018, proc. n.º 00542/07.7BEPNF
TCAN 15-03-2019, proc. n.º 03592/15.6BEBRG
TCAN 18-10-2019, proc. n.º 00283/11.0BEVIS

TRIBUNAL CENTRAL ADMINISTRATIVO SUL

TCAS 31-03-2011, proc. n.º 05180/09
TCAS 02-02-2012, proc. n.º 04574/08
TCAS 07-04-2016, proc. n.º 05750/09
TCAS 05-07-2017, proc. n.º 979/16.0BESNT

TRIBUNAIS DE COMARCA

Vara Mista de Coimbra 15-09-2003, proc. n.º 334/03.2TBCBR⁴⁰
TJ Comarca de Ílhavo 26-01-2005, proc. n.º 418/04.0TBILH
TJ Comarca de Braga – 2.º Juízo Criminal 03-03-2005, proc. n.º 1198/03.ITABRG
TJ Lousã 7-11-2005 proc. n.º 1074/03.8TBLSA
TJ Comarca de Lamego 26-04-2006, proc. n.º 689/05.4TBLMG
TJ Comarca de Celorico de Basto 15-07-2007, proc. n.º 543/2002
TJ Almada 2.º Juízo Competência Cível 20-07-2007, proc. n.º 7204/06.0TBALM
TJ Vila Nova de Gaia 1.ª Vara Mista 22-10-2007 proc. n.º 258/00
TJ Santarém 3.ª Juízo Cível 14-10-2008, proc. n.º 1471/07.0TBSTR
TJ Matosinhos 6.º Juízo 17-10-2008, proc. n.º 1041/02
Lisboa 8.º Juízo Cível 3.ª Secção 22-12-2008, proc. n.º 2326/07.3YXLSB
TJ Comarca de Torres Novas 17-03-2009⁴¹
TJ Braga Vara Competência Mista 04-08-2009, proc. n.º 5571/07.8TBBERG
Guimarães 1.ª Vara de Competência Mista 22-09-2009, proc. n.º 880/03.7TCGMR
Covilhã TJ 2.º Juízo 01-02-2010, proc. n.º 392/09.6TBCVL
4.º Juízo Cível Porto 2.ª Secção 25-03-2010, proc. n.º 1897/09.4TJPRT
TJ Pombal 1.º Juízo 11-06-2010, proc. n.º 984/08.0TBPBL
JT Vila Nova de Gaia 2.ª Vara de Competência Mista 13-05-2011, proc. n.º 3645/08.7TBVNG

⁴⁰ No mesmo processo: STJ 13-01-2005 (Bettencourt de Faria), proc. n.º 3599/04-2 e RCB 30-03-2004 (Cardoso de Albuquerque), proc. n.º 210/04. Temos disponíveis as 3 decisões.

⁴¹ N.º de processo não encontrado.

T. Comarca e de Família e Menores de Almada, 3.º Juízo de Competência Cível 18-04-2011,
 proc. n.º 4439/08.5TBALM
 TJ Cartaxo – 2.º Juízo 27-04-2011, proc. n.º 1175/03.2TBCTX
 Lisboa 4.ª Vara Cível 1.ª Secção 27-10-2011, proc. n.º 667/09.4TVLSB-A⁴²
 Comarca do Baixo Vouga – Anadia – Juízo de Grande Inst. Cível, Juiz 1 10-04-2012,
 proc. n.º 693/04.0TBOBR
 Juízos de Competência Cível de Vila Nova de Famalicão – 4.º Juízo Cível 26-04-2012,
 proc. n.º 2695/10.8TJVNF
 TJ Braga 1.º Juízo Cível 17-07-2012, proc. n.º 3602/08.3TBBRG-B
 TJ Gondomar 2.º Juízo Cível 24-01-2014, proc. n.º 3541/10.8TBGDM⁴³
 Varas Cíveis do Porto – 1.ª Vara Cível, 29-08-2014, proc. n.º 608/10.6TVPRT
 Comarca do Porto – Santo Tirso – Instância Local – Secção Cível – J1 20-10-2014,
 proc. n.º 297/14.9T8STS
 Penafiel Inst. Central Secção Cível J2 09-02-2015, proc. n.º 1273/12.1TBMCN
 Comarca de Braga, Inst. Central, J1 da 1.ª Secção Cível 11-06-2015, proc. n.º 1238/11.0TBBCL
 Comarca de Lisboa-Almada, Inst. Central, J2 da 2.ª Secção Cível 01-07-2015,
 proc. n.º 3719/07.1TBALM⁴⁴
 Comarca do Porto – Maia – Instância Local – Secção Cível – J6 09-10-2015,
 proc. n.º 3361/14.0TBMAI
 Comarca de Braga – Instância Central – 1.ª Secção Cível – J1 13-10-2015, proc. n.º 61/08.4TBVRM
 Comarca de Leiria – Instância Central – Secção Cível – J5 11-06-2016, proc. n.º 409/14.2T8LRA
 TJ Comarca de Santarém – Juízo Central Cível de Santarém – Juiz 5 16-05-2017,
 proc. n.º 387/14.8TBBNV
 TJ Comarca de Viana do Castelo – Juízo Local Cível de Viana do Castelo – Juiz 3 10-05-2017,
 proc. n.º 6264/17.3YIPRT
 TJ Comarca dos Açores – Juízo Central Cível e Criminal de Angra do Heroísmo – Juiz 3 21-03-2018,
 proc. n.º 260/14.0TBVPV
 TJ Comarca de Beja – Juízo de Competência Genérica de Ferreira do Alentejo, 13-06-2018,
 proc. n.º 33/16.5GTBJA
 TJ Comarca de Lisboa Norte – Juízo Local Cível de Alenquer 01-03-2019, proc. n.º 532/17.1T8ALQ

JULGADOS DE PAZ

JP Vila Nova de Gaia 30-09-2005, proc. n.º 257/2005-JP
 JP Vila Nova de Gaia 28-10-2005, proc. n.º 277/2005-JP
 JP Lisboa 31-10-2005, proc. n.º 307/2005-JP
 JP Tarouca 09-01-2006, proc. n.º 65/2005-JP
 JP Vila Nova de Gaia 15-03-2006, proc. n.º 168/2005-JP
 JP Lisboa 27-03-2006, proc. n.º 547/2005-JP
 JP Santa Marta de Penaguião 09-06-2006, proc. n.º 63/2006-JP
 JP Porto 28-08-2006, proc. n.º 912/2005-JP
 JP Coimbra 25-09-2006, proc. n.º 47/2006-JP
 JP Seixal 17-10-2006, proc. n.º 275/2006-JP
 JP Vila Nova de Gaia 24-10-2006, proc. n.º 69/2006-JP

⁴² Vd. RLx 14.6.2012, 667/09.4TVLSB-A.

⁴³ Vd. RPt 17-12-2014.

⁴⁴ Vd. STJ 16-01-2014, proc. n.º 3719/07.1TBALM.L1S1 ECLI:PT:STJ:2014:3719.07.1TBALM.L1S1.EB.

JP Santa Marta de Penaguião 16-11-2006, proc. n.º 140/2006-JP
JP Sintra 24-11-2006, proc. n.º 370/2006-JP
JP Lisboa 05-02-2007, proc. n.º 583/2006-JP
JP Sintra 21-02-2007, proc. n.º 45/2006-JP
JP Seixal 06-03-2007, proc. n.º 419/2006-JP
JP Seixal 14-03-2007, proc. n.º 346/2006-JP
JP Trofa 20-03-2007, proc. n.º 31/2006-JP
JP Tarouca 31-05-2007, proc. n.º 38/2007-JP
JP Seixal 22-06-2007, proc. n.º 117/2007-JP
JP Coimbra 29-08-2007, proc. n.º 60/2007-JP
JP Porto 01-10-2007, proc. n.º 768/2006-JP
JP Lisboa 01-10-2007, proc. n.º 467/2007-JP
JP Lisboa 22-11-2007, proc. n.º 503/2007-JP
JP Porto 03-01-2008, proc. n.º 412/2007-JP
JP Lisboa 11-01-2008, proc. n.º 184/2007-JP
JP Vila Nova de Gaia 31-01-2008, proc. n.º 815/2006-JP
JP Lisboa 22-02-2008, proc. n.º 487/2007-JP
JP Seixal 29-08-2008, proc. n.º 221/2008-JP
JP Porto 10-10-2008, proc. n.º 436/2007-JP
JP Santa Maria da Feira 07-11-2008, proc. n.º 107/2008-JP
JP Setúbal 11-11-2008, proc. n.º 3/2008-JP
JP Santa Maria da Feira 25-11-2008, proc. n.º 6/2008-JP
JP Coimbra 20-01-2009, proc. n.º 145/2008-JP
JP Santa Maria da Feira 31-03-2009, proc. n.º 125/2008-JP
JP Seixal 21-07-2009, proc. n.º 123/2009-JP
JP Santa Maria da Feira 16-04-2010, proc. n.º 245/2009-JP
JP Porto 02-06-2010, proc. n.º 251/2009-JP
JP Porto 15-12-2010, proc. n.º 753/2009-JP
JP Cascais 28-02-2011, proc. n.º 18/2010-JP
JP Lisboa 26-05-2011, proc. n.º 37/2011-JP
JP Sintra 26-05-2011, proc. n.º 61/2011-JP
JP Miranda do Corvo 27-05-2011, proc. n.º 24/2011-JP
JP Lisboa 28-11-2011, proc. n.º 820/2011-JP
JP Lisboa 12-06-2012, proc. n.º 406/2012-JP
JP Coimbra 27-06-2012, proc. n.º 301/2011-JP
JP Cascais 31-10-2012, proc. n.º 259/2012-JP
JP Trofa 23-11-2012, proc. n.º 248/2012-JP
JP Sintra 20-12-2012, proc. n.º 638/2012-JP
JP Porto 29-04-2013, proc. n.º 66/2012-JP
JP Lisboa 24-05-2013, proc. n.º 329/2013-JP
JP Lisboa 30-08-2013, proc. n.º 564/2013-JP
JP Trofa 25-08-2014, proc. n.º 131/2013-JP
JP Coimbra 15-09-2014, proc. n.º 43/2014-JP
JP Trofa 27-12-2014, proc. n.º 59/2014-JP
JP Sintra 25-11-2015, proc. n.º 47/2015-JP
JP Montemor-o-Velho 28-07-2016, proc. n.º 13/2016-JP
JP Lisboa 11-07-2017, proc. n.º 1223/2016-JP

JP Lisboa 26-09-2017, proc. n.º 433/2017-JP

JP Aguiar da Beira 19-02-2018, proc. n.º 74/2017-JPAGB

JP Castro Verde 04-04-2019, proc. n.º 8/2019-JPCVR

Bibliografia

A presente secção bibliográfica é repartida em dois, por se ter entendido pertinente isolar, dentre ela, os estudos que mais diretamente concernem ao FGA.

SOBRE O FUNDO DE GARANTIA AUTOMÓVEL

- ALMEIDA, DARIO MARTINS DE, *Manual de acidentes de viação*, 3.^a ed., Almedina, Coimbra, 1987, 481-483,
- ALMEIDA, J. C. MOITINHO DE, *O regime jurídico do seguro obrigatório da responsabilidade civil originada na circulação terrestre de veículos a motor: seus problemas fundamentais*, no *I Congresso Nacional de Seguros. Lisboa 25/29 Outubro 1971*, promovido pelo Grémio dos Seguradores com o apoio do Centro de Documentação e Informação de Seguros, s/d, Lisboa, 323-329, max. 325-328,
- BATISTA, JOSÉ SANTOS, *O Fundo de Garantia Automóvel no contexto do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, *Revista do ISP* 11/7 (1998), 19-27,
- BRITO, JOSÉ MIGUEL ALVES DE, *Sub-rogação no contrato de seguro. Introdução à transmissão de direitos ao segurador: algumas aplicações típicas*, FDUL, Lisboa, 2017, 278,
- CAPELO, MARIA JOSÉ, *A intervenção do responsável civil na acção de indemnização fundada em acidente de viação*, *Sub Judice* 17 (2000), 40-41,
- CARVALHO, RUY DE, *O seguro em Portugal. Factos e histórias. 1974-2007*, APS/INCM, Lisboa, 2016, 75, 255 ou 537,
- CHICHORRO, MARIA MANUELA SOUSA, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Wolters Kluwer/Coimbra Ed., Coimbra, 2010, 235-245,
- CONSCIÊNCIA, HEITOR EURICO, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Almedina, Coimbra, 2003, 51-63 e 65-68,
- id.*, *Sobre acidentes de viação e seguro automóvel. Leis, doutrina e jurisprudência*, 3.^a ed., Almedina, Coimbra, 2005, 104-107,
- CORDEIRO, ANTÓNIO MENEZES, *Direito dos seguros*, 2.^a ed., Almedina, Coimbra, 2017 (reimpr.), 276, 343 e 888-890,
- COSTA, MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA, *Direito das Obrigações*, 12.^a ed., Almedina, Coimbra, 2012, 531¹ e 628²,
- FERNANDES, JOSÉ C./OLIVEIRA, CARLA DIAS DE, *Acidentes de viação*, Nova Causa, s/l, 2016 (reimpr.), 103-118,
- FERREIRA, ROGÉRIO M. FERNANDES/MESQUITA, JOÃO R. B. PARREIRA, *As taxas de regulação económica no sector dos seguros*, n'As *taxas de regulação económica em Portugal*, coord. Sérgio Vasques, Almedina, Coimbra, 2008, 453-458,
- FERREIRA, ROGÉRIO M. FERNANDES/MESQUITA, JOÃO, *A para-fiscalidade na actividade seguradora*, Almedina, Coimbra, 2012, 34-39,
- GUICHARD, RAUL, *Acerca da responsabilidade civil objectiva por danos causados por veículos de circulação terrestre*, RCEJ 9 (2006), 204,
- LOPES, MARIA CLARA, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, INCM/CEJ, Lisboa, 1987, 62-65,

- ead., *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, Textos (1991-1992/1992-1993)*, CEJ, Lisboa, s/ano (mas, pelo menos, 1994), 217,
- ead., *Responsabilidade civil extracontratual*, Rei dos Livros, Lisboa, 1997, 112-122,
- MARCELINO, AMÉRICO, *Acidentes de viação e responsabilidade civil*, 11.^a ed., Petrony, Lisboa, 2012, 638-642,
- MARQUES, CARLOS, *O organismo de indemnização no âmbito da Quarta Directiva Automóvel, Fórum – Revista semestral do Instituto de Seguros de Portugal VII/17 (2003)*, 51-55,
- MARTINS, JOÃO VALENTE, *A prática dos seguros. Como as seguradoras regularizam os sinistros*, QJ, Lisboa, 2008, 109-110 e 335,
- MATOS, FILIPE ALBUQUERQUE, *O Fundo de Garantia Automóvel: um organismo com uma vocação eminentemente social*, nos *Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes*, vol. I, UCP, Lisboa, 2011, 559-582,
- id., *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, BFD 77 (2001), 409,
- id., *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Alguns aspectos do seu regime jurídico*, BFD 78 (2002), 329-364, max. 347-348, 351-352 e sobretudo 361-364,
- id., *Os proprietários e condutores de veículos à luz do binómio direcção efectiva e interesse próprio*, CDP 47 (2014), 42-55,
- id., *O seguro de provas desportivas – um seguro de responsabilidade civil automóvel com contornos especiais*, nos *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita*, vol. II, org. Diogo Leite de Campos, Coimbra Ed., Coimbra, 2009, 161-167,
- id., *Alterações legislativas no binómio danos corporais/danos materiais*, nos *II Seminários dos Cadernos de Direito Privado*, n.º especial 2 (2012), 123-135, max. 123-127,
- MESQUITA, MARIA JOSÉ RANGEL DE, *Direito administrativo dos seguros*, no *Tratado de Direito Administrativo Especial*, vol. II, coord. Paulo Otero/Diogo Costa Gonçalves, Almedina, Coimbra, 2009, 406-409,
- ead., *A Proposta de 4.ª Directiva Automóvel: que contributo para a mobilidade territorial do cidadão europeu?*, nos *Estudos jurídicos e económicos em homenagem ao Professor João Lumbrales*, FDUL/Coimbra Ed., Lisboa, 2000, 741-778,
- ead., *A Quinta Directiva Automóvel e a ordem jurídica portuguesa – subsídios para a modificação do Direito nacional*, Nos *20 anos do Código das Sociedades Comerciais. Homenagem aos Profs. Doutores A. Ferrer Correia, Orlando de Carvalho e Vasco Lobo Xavier*, vol. III – *Vária*, Coimbra Ed./FDUC, Coimbra, 2007, 559-637,
- ead., *O regulamento geral e a protecção das vítimas da circulação comunitária e internacional de veículos automóveis*, CDP 6 (2004), 16-27,
- ead., *Sistema de Certificado Internacional de Seguro Automóvel e Direito da União Europeia: a protecção das vítimas de acidentes transnacionais*, em *Direito da União Europeia e Transnacionalidade – Acção Jean Monnet*, QJ, Lisboa, 2010, 245-263,
- MONTEIRO, ANTÓNIO PINTO, *Cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade civil*, Almedina, Coimbra, 2011 (2.^a reimpr. ed. 1985), 60-61,
- MONTEIRO, JORGE SINDE, *Reparação dos danos em acidentes de trânsito. Um estudo de direito comparado sobre a substituição da responsabilidade civil por um novo seguro de acidentes de trânsito*, Coimbra, 1974,
- id., *Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes (Propostas de alteração ao Código Civil e ao D.L. n.º 408/79, de 25 de Setembro; considerações em torno da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito)*, RDE VI/VII (1980/1981), 123-265,

- id.*, *Estudos sobre a responsabilidade civil, I – Introdução, II – Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes (propostas de alteração aos artigos 503.º a 508.º do Código Civil e ao Decreto-Lei n.º 408/79, de 25 de Setembro; considerações em torno da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito)*, Almedina, Coimbra, 1983, 28, 35-43, 52-54 e *passim*,
- id.*, *Seguro de responsabilidade civil automóvel. Nova Directiva Comunitária*, RDE IX (1983) 2, 363-365 (texto da diretiva a pp. 365-369),
- id.*, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade civil. Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida*, do TJUE, RLJ 142/3977 (2012), 82-131,
- id.*, *Ac. STJ de 8 Novembro de 2018 (ECLI:PT:STJ:2018:770.12.3TBSXL.L1.S1.AD). Obrigação de segurar, responsabilidade civil e direito de regresso do Fundo de Garantia Automóvel*, RFDCPULP12 (2018), 114-148, *max.* 142-148,
- MONTEIRO, JORGE SINDE/MESQUITA, MARIA JOSÉ RANGEL DE, *Insurance Law in Portugal*, texto originalmente publicado como monografia na *International Encyclopaedia of Laws/Insurance Law*, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2010, 105-106,
- OLIVEIRA, ARNALDO FILIPE DA COSTA, *Dois exemplos portugueses da resistência material do contrato de seguro ao direito das cláusulas contratuais gerais*, BMJ 467 (1997), 5-42, *max.* 28 (ponto 43),
- id.*, *A protecção dos credores de seguros na liquidação de seguradoras. Considerações de direito constituído e a constituir*, Almedina, Coimbra, 2000, 227-229, 231-232, 297-299 ou 301,
- id.*, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Síntese das alterações de 2007 – DL 291/2007, 21 Ago.*, Almedina, Coimbra, 2008, 45 ss., 78 ss. e *passim*,
- id.*, *anotação aos artigos 24.º e 133.º*, em Pedro Romano Martinez/Leonor Cunha Torres/Arnaldo da Costa Oliveira/Maria Eduarda Ribeiro/José Pereira Morgado/José Vasques/José Alves de Brito, *Lei do Contrato de Seguro anotada*, 4.ª ed., Almedina, Coimbra, 2020, 146, 462⁶³¹, 465,
- PINTO, MÁRIO HENRIQUE SANTOS, *A crise financeira. Da (des)protecção dos credores de seguros na (in)solvência das seguradoras*, UPT, Porto, 2012, 44, 59-60, 62, 86 ou 96,
- PITÃO, JOSÉ ANTÓNIO DE FRANÇA, *Seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis – Anotado (Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto) anotado. Remissões, legislação complementar, jurisprudência e doutrina*, Almedina, Coimbra, 2008, 786-831,
- id.*, *Seguro automóvel obrigatório anotado e legislação complementar*, Quid Juris, Lisboa, 2019, 204-263 e 277-291,
- POÇAS, LUÍS, *O dever de declaração inicial do risco no contrato de seguro*, Almedina, Coimbra, 2013, 683-707, *max.* 688, 691²⁴⁸⁹ ou 698,
- id.*, *Seguro automóvel. Oponibilidade de meios de defesa aos lesados*, Almedina, Coimbra, 2018, 16-20, 58-62 (*max.* 62) e 108-112,
- PROENÇA, JOSÉ CARLOS BRANDÃO, *A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual*, Almedina, Coimbra, 1997, 285-331, *max.* 286⁹⁰⁶, 289, 291⁹²⁷, 293 ou 321-324,
- id.*, *Acidentes de viação e fragilidade por menoridade (para uma nova conformação normativa)*, em *Juris et de Jure. Nos 20 anos da Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa – Porto*, coord. Manuel Afonso Vaz/J. A. Azeredo Lopes, UCP, Porto, 1998, 110 e 112,
- id.*, *Ainda sobre o tratamento mais favorável dos lesados culpados no âmbito dos danos corporais por acidentes de viação*, nos *Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa*, UCP, Lisboa, 2002, 816-817, 822⁵¹ e 835,

- id.*, *Natureza e prazo de prescrição do «direito de regresso» no diploma do seguro obrigatório de responsabilidade civil. Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18.10.2012, Proc. 56/10, CDP 41 (2013), 33-44 (acórdão a pp. 29-33),*
- REGO, CARLOS LOPES DO, *Regime das acções de responsabilidade civil por acidentes de viação abrangidos pelo seguro obrigatório, RMP 8/29 (1987), 88-96,*
- RIBEIRO, JOAQUIM DE SOUSA, *O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidente de viação, nos Estudos em homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro, II – Iuridica, BFD n.º especial, Coimbra, 1979, 454-455⁵⁴,*
- ROCHA, FRANCISCO RODRIGUES, *Da sub-rogação no contrato de seguro, FDUL, Lisboa, 2011, 84-86, 88-89, 111-113, 120 e 137,*
- id.*, *Do princípio indemnizatório no seguro de danos, Almedina, Coimbra, 2015, 163-165,*
- id.*, *Sub-rogação do segurador e prescrição – comentário ao Acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 10 de Março de 2016, proc. n.º 436/12.4TBMRA.E1, RDES LVII (2016) 1/4, 396-398,*
- SILVA, JOÃO CALVÃO DA, *Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar de página? Anotação [ao acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 4 de Outubro de 2007], RLJ 137/3946 (2007), 49/1-64/2, max. 57/2 e 63/2 (acórdão a pp. 35/1-49/1),*
- SOARES, ADRIANO GARÇÃO, *As normas comunitárias e o seu reflexo no Direito português relativo ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, no II Congresso Nacional de Direito dos Seguros. Memórias, coord. António Moreira/M. Costa Martins, colab. Teresa Coelho Moreira, Almedina, Coimbra, 2001, 133-135,*
- SOARES, ADRIANO GARÇÃO/MESQUITA, MARIA JOSÉ RANGEL DE, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel. Anotado e comentado, Almedina, Coimbra, 2008, 203-252, 277-281 ou 283-288,*
- SOBREIRA, NUNO ALMEIDA DE ARAÚJO, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Direito de regresso da seguradora e sub-rogação do FGA, dissertação de mestrado, FDUC, Coimbra, 2014, 62-63, 66-68 e 101-103 e passim,*
- VASQUES, JOSÉ, *Contrato de seguro. Notas para uma teoria geral, Coimbra Ed., Coimbra, 1999, 27, 101, 188, 256, 401 e 403,*
- id.*, *Direito dos seguros. Regime jurídico da actividade seguradora, Coimbra Ed., Coimbra, 2005, 331-334,*
- id.*, *anotação ao artigo 142.º, em Pedro Romano Martinez/Leonor Cunha Torres/Arnaldo da Costa Oliveira/Maria Eduarda Ribeiro/José Pereira Morgado/José Vasques/José Alves de Brito, Lei do Contrato de Seguro anotada, 4.ª ed., Almedina, Coimbra, 2020, 491,*
- VICENTE, DÁRIO MOURA, *Direito comparado, vol. II – Obrigações, Almedina, Coimbra, 2017, 463,*
- VEIRA, JOSÉ ALBERTO, *O dever de informação do tomador de seguro em contrato de seguro automóvel, nos Estudos em memória do Professor Doutor António Marques dos Santos, vol. I, coord. Jorge Miranda/Luís de Lima Pinheiro/Dário Moura Vicente, Almedina, 2005, 1019-1022.*

OUTRA BIBLIOGRAFIA CITADA

- ABRANTES, JOSÉ, *A excepção de não cumprimento do contrato no Direito civil português, Almedina, Coimbra, 1986,*
- ABRAVANEL-JOLLY, SABINE, *Le Fonds de garantie des accidents de circulation et de chasse rebaptisé Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, RCA 17 (2004) 2, 4-9,*
- ALEGRE, CARLOS, *Crimes contra o património, s.n., Lisboa, 1988,*

- id.*, *Acidentes de trabalho e doenças profissionais*, 2.^a ed., Almedina, Coimbra, 2001,
- ALMEIDA, FRANCISCO MANUEL LUCAS FERREIRA DE, *Direito processual civil*, vol. I, Almedina, Coimbra, 2010,
- ALSLEBEN, DETLEF, *Zufall und subjektives Risiko: Eine Betrachtung zu den systematischen Grenzen der Versichbarkeit von industriell verursachten Umweltschäden auf der Grundlage allen und neuen Haftungsrechts mit einem Nachtrag zum neuen Umwelthaftpflichtmodell*, Versicherungswirtschaft, Karlsruhe, 1993,
- ALVES, FRANCISCO LUÍS, *Direito dos seguros. Cessaçãõ do contrato. Práticas comerciais*, 2.^a ed., Almedina, Coimbra, 2015,
- ALVES, RAÚL GUICHARD, *Da relevância jurídica do conhecimento no Direito civil*, UCP, Porto, 1996,
- id.*, anotação ao artigo 503.º, *Comentário ao Código Civil. Direito das Obrigações. Das Obrigações em geral*, UCP, Lisboa, 2018,
- AMARAL, JORGE AUGUSTO PAIS DE, *Direito processual civil*, 15.^a ed., Almedina, Coimbra, 2019,
- BADILLO ARIAS, JOSÉ ANTONIO, *Comentario de la sentencia del Tribunal Supremo de 5 de septiembre de 2011 (5887/2011). Consorcio de Compensación de Seguros. Consignación para recurrir*, em *Comentarios a las sentencias de unificación de doctrina civil y mercantil*, vol. 5 - (2011-2012), coord. Mariano Yzquierdo Tolsada, Dykinson, Madrid, 2016, 285-298,
- BARON, GABRIEL, *Le Fonds de garantie automobile*, RTDC LXXII (1974), 248-308
- BARTHOLOMÄUS, PETER, *Das versicherungsrechtliche Bereicherungsverbot*, Versicherungswissenschaft, Münster, 1997,
- BEIGNIER, BERNARD/BEN HADJ YAHIA, SONIA, *Droit des assurances*, 3.^a ed., LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2018,
- BECK, ULRICH, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Suhrkamp, Frankfurt am Main, 1986,
- BRITO, JOSÉ ALVES DE, *Transmissão de créditos e de dívidas. Sub-rogação*, em *Código Civil. Livro do Cinquentenário*, vol. II - *Em memória do Prof. Doutor Eduardo dos Santos Júnior*, coord. António Menezes Cordeiro, Almedina, 2019, 127-166,
- BRIZZOLARI, VALERIO, *L'assicurazione obbligatoria R.C.A. per il veicolo non circolante*, em *Le nuove leggi civili commentate XLII* (2019) 3, 756-773,
- BROLIN, MATTEO M. FRANCISSETTI, *Sottrazione di veicolo e circolazione dannosa: problemi aperti in tema di azione in surroga del Fondo di garanzia*, em *Contratto e impresa/Europa* 2018, 594-608,
- BOUCHET, LOÏC, *FGA, loi Badinter et non-assurance automobile*, RCA (2015), 48-52,
- CÂMARA, PAULO, *Manual de Direito dos valores mobiliários*, 4.^a ed., Almedina, Coimbra, 2018,
- CAMPOS, DIOGO LEITE DE, *Responsabilidade civil em acidentes de viação*, Almedina, Coimbra, 1971,
- CARVALHO, JOSÉ A. CRUZ DE, *Acidentes de trabalho e doenças profissionais. Legislação anotada*, Petrony, Lisboa, 1983,
- CASTELLANO, GAETANO, *Assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore e dei natanti*, DDP-Comm. I (1987), 373/1 ss.
- CHAGNY, MURIEL/PERDRIX, LOUIS, *Droit des assurances*, 4.^a ed., LGDJ, Issy-les-Moulineaux, 2018,
- CHANH, SYLVIE/PÉCHINOT, JEAN, *Manuel de l'assurance automobile*, 5.^a ed., Argus, Paris, 2016,
- CHANDELLE, FRÉDÉRIC, *Protection des assurés : plaidoyer pour des «fonds de garantie» reposant sur des «partenariats public-privé»*, *Forum de l'assurance* 110 (2011), 1-4,
- CORDEIRO, ANTÓNIO MENEZES, *Da boa fé no Direito civil*, Almedina, Coimbra, 2017 (7.^a reimpr.),
- id.*, *Teoria Geral do Direito Civil*, I, AAFDL, Lisboa, 1986,
- id.*, *Tratado de Direito Civil Português*, II/III, Almedina, Coimbra, 2010,
- id.*, *Tratado de Direito Civil*, IX, Almedina, Coimbra, 2014,

- CUNHA, ANTÓNIO JÚLIO, *Direito processual civil declarativo*, 2.^a ed., QJ, Lisboa, 2015,
- CUPIS, ADRIANO DE, *Convenzione di Strasburgo sulla responsabilità civile automobilistica*, RDCDO (1974), 1, 94 ss.
- DIAMVUTU, LINO, *Para uma melhor compreensão do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. A questão do ressarcimento de danos resultantes de lesões corporais e materiais nos acidentes de viação, s/d*, em fd.ulisboa.pt,
- DIAS, João ÁLVARO, *Dano Corporal. Quadro epistemológico e aspectos ressarcitórios*, Almedina, Coimbra, 2001,
- DURANTE, ALDO, *L'assicurazione obbligatoria della responsabilità da veicoli a motore. Commento sistematico alla Legge n. 990 del 24-xii-1969*, Giuffrè, Milão, 1970,
- FARSHIAN, ALAIN, *Fonds de garantie. Une sécurité faisant à la solidarité*, L'Argus (Jun. 2000), 28-30,
- FERNANDES, LUÍS ALBERTO CARVALHO/LABAREDA, João, *Código da Insolvência e da Recuperação de Empresas anotado*, 3.^a ed., QJ, Lisboa, 2015,
- FREITAS, JOSÉ LEBRE DE/ALEXANDRE, ISABEL, *Código de Processo Civil anotado*, vol. 1.^o – artigos 1.^o a 361.^o, Coimbra Ed., Coimbra, 2014,
- GERALDES, ANTÓNIO ABRANTES/ PIMENTA, PAULO/SOUSA, LUÍS FILIPE PIRES DE, *Código de Processo Civil anotado*, vol. I – Parte geral e processo de declaração, Almedina, Coimbra, 2018,
- GIDDENS, ANTHONY, *Risk and responsibility*, *Modern Law Review* 62/1 (1999), 1-10,
- GOMES, MANUEL JANUÁRIO DA COSTA, *Assunção fidejussória de dívida. Sobre o sentido e o âmbito da vinculação como fiador*, Almedina, Coimbra, 2000,
- id.*, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010,
- id.*, *Contratos comerciais*, Almedina, Coimbra, 2012,
- GOMES, JÚLIO VIEIRA, *Do pagamento com sub-rogação*, nos *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Inocêncio Galvão Telles*, vol. I – Direito privado e vária, org. A. Menezes Cordeiro/L. Menezes Leitão/M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2002, 107-169,
- GONZÁLEZ, JOSÉ ALBERTO, *Direito da responsabilidade civil*, QJ, Lisboa, 2017,
- GUERREIRO, OTÍLIA, *Grémio dos Seguradores (1934-1975)*, no *Dicionário de História Empresarial Portuguesa. Séculos XIX e XX*, vol. II – Seguradoras, coord. Miguel Figueira de Faria/José Amado Mendes, UAL/INCM, Lisboa, 2014,
- GÜRSERES, OZLEM, *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*, Informa/Routledge, Oxon, 2020,
- JESO, ELIO DI, *Diritto dell'assicurazione RC auto*, Egaf, Forlì, 2015,
- JESTAZ, *Indemnisation par le Fonds de Garantie*, RTDC 76 (1977) 3, 638-639,
- JÚNIOR, EDUARDO SANTOS, *Direito das Obrigações*, I – Sinopse explicativa e ilustrativa, 3.^a ed., AAFDL, Lisboa, 2014,
- KOCH, ROBERT, anotação ao § ... do PflVG, em Bruck/Möller, *Versicherungsvertragsgesetz, XII – Kraftfahrtversicherung (PflVG. KfzPflVG. AuslPflVG. AKB 2015 (außer Kfz-Unfallversicherung)*, org. Horst Baumann/Roland Michael Beckmann/Katharina Johannsen/Ralf Johannsen/Robert Koch, Gruyter, Berlim-Boston, 2018,
- LAMBERT-FAIVRE, YVONNE/LEVENEUR, LAURENT, *Droit des assurances*, 14.^a ed., Dalloz, Paris, 2017, 698-699,
- LAMBERT-FAIVRE, YVONNE, rec. a PHILIPPE CASSON, *Les fonds de garantie. Accidents de circulation et de chasse, infractions pénales, actes de terrorisme et contamination par le VIH*, LGDJ, Paris, 1999, na RIDC 3 (2000), 669-670,
- LAMURE, JEAN/MARGEAT, HENRI/RIPOLL, JEAN, *Les accidents de la circulation (loi du 7 juin 1977)*, RGAT 52 (1981) 2, 169-180,
- LEITÃO, ADELAIDE MENEZES, *Direito da insolvência*, AAFDL, Lisboa, 2017,

- LEITÃO, HÉLDER MARTINS, *Da acção de indemnização por acidentes de viação*, 9.^a ed., Librum, Porto, 2016,
- LEITÃO, LUÍS MENEZES, *Direito das Obrigações*, vol. II, 12.^a ed., Almedina, Coimbra, 2019 (reimpr.),
- LOPES, MARIA CLARA, *Seguro de responsabilidade civil automóvel: art. 7 do DL. 522/85: breves notas aos seus ns. 1 e 2*, SPAIDA Boletim Informativo I (1987) I, 4,
- ead., *Seguros obrigatórios de responsabilidade civil*, TJ 32/33 (1987), 1-5,
- LOPINTO, MARIA STELLA, *Inesecutività contro la gestione del Fondo per le vittime della strada della sentenza che ha condannato alle spese l'impresa di assicurazione in l.c.a.*, DEA 37 (1995) 2/3, 607-613,
- MACHADO, ANTÓNIO MONTALVÃO/PIMENTA, PAULO, *O novo processo civil*, 12.^a ed., Almedina, Coimbra, 2010,
- MAKOWSKY, MARK, *Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge bei fehlendem Nutzungswillen des Eigentümers und Abstellen auf einem Privatgrundstück sowie Rückgriffsrecht der Entschädigungsstelle beim Eigentümer*, GPR 16 (2019) 2, 74-77,
- MARQUES, JOÃO PAULO REMÉDIO, *Acção declarativa à luz do Código revisto*, 3.^a ed., Coimbra Ed., Coimbra, 2011,
- MARTÍNEZ, PEDRO, *Teoria e prática dos seguros*, 2.^a ed., Lisboa, s/d,
- MARTINEZ, PEDRO ROMANO, *Direito dos seguros. Relatório*, suplemento da RFDUL (2005), Coimbra Ed., Lisboa, 2005,
- id., *Direito dos seguros – Apontamentos*, Principia, Cascais, 2006,
- id., *Direito das Obrigações. Programa 2017/2018. Apontamentos*, AAFDL, Lisboa, 2017,
- MATOS, FILIPE ALBUQUERQUE, *O regime de regularização de sinistros definido no Dec.-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, nos Estudos Comemorativos dos 20 anos da FDUP*, vol. I, org. Helena Mota/Juliana Ferraz Coutinho/Maria Raquel Guimarães/Miguel Pestana de Vasconcelos/Paulo de Tarso Domingues/Rute Teixeira Pedro, Almedina, Coimbra, 2017, 509-534,
- MENÉNDEZ, AURELIO, *Seguro múltiple, seguro cumulativo y coaseguro*, RDM 74 (1959), 217-242,
- MENDES, JOÃO DE CASTRO, *Direito processual civil*, vol. II, AAFDL, Lisboa, 2012 (reimpr.),
- MERKIN, ROBERT/HEMSWORTH, MAGGIE, *The Law of Motor Insurance*, 2.^a ed., Sweet & Maxwell, Londres, 2015,
- MESQUITA, MARIA JOSÉ RANGEL DE, *Seguro automóvel obrigatório e (des)protecção do lesado*, CDP 25 (2009), 24-33,
- ead., *O princípio da interpretação conforme e a sua não aplicação pelo Estado-Juiz: um (duplo) exemplo de incumprimento estadual*, RFDUP 7 (2010), 441-461,
- MORAIS, LUÍS, *Droit des assurances – L'intégration juridique dans l'espace de l'Union européenne en matière d'assurances*, RFDUL XLII (2001) 1, 201-228,
- PECCENINI, FLAVIO, *Fondamenti della responsabilità civile automobilistica*, Cedam, Pádua, 2000, 189 ss.,
- PEREIRA, ALEXANDRE DIAS, *A construção jurídica do Mercado Único dos Seguros*, nos *Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa*, coord. Júlio Gomes, UCP, Lisboa, 2002, 75-109
- PINA, CARLOS COSTA, *Instituições e mercados financeiros*, Almedina, Coimbra, 2005,
- PIMENTA, PAULO, *Processo civil declarativo*, 2.^a ed., Almedina, Coimbra, 2018 (reimpr.),
- PITÃO, JOSÉ ANTÓNIO DE FRANÇA/PITÃO, GUSTAVO FRANÇA, *Código de Processo Civil anotado*, t. I, QJ, Lisboa, 2016,

- POÇAS, LUÍS, *A delimitação do risco coberto no seguro de mercadorias transportadas, nos Temas de Direito dos Transportes*, V, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2020, 496-565,
- POTHIER, ROBERT-JOSEPH, *Traité du contrat d'assurance*, em *Œuvres de Pothier*, III, Paris, 1830 (original 1775),
- PRATA, ANA, *Dicionário Jurídico*, vol. I, 5.^a ed., Coimbra, Almedina, 2008, ead., anotação ao artigo 503.º, *Código Civil anotado*, vol. I, coord. A. Prata, 2.^a ed., Almedina, Coimbra, 2019, 698-699,
- REGO, MARGARIDA LIMA, *Anotação ao Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia (Grande Secção) de 28 de novembro de 2017 Rodrigues Andrade (C-514/16)*, *Anuário Português de Direito Internacional* (2017), 275-284, ead., *O direito de regresso do segurador contra o condutor em caso de abandono do sinistrado. Acórdão de Uniformização de Jurisprudência n.º 11/2015 (Pleno) de 2.7.2015, P. 620/12, OT2AND. C1.S1, CDP 53* (2016), 35-41 (18-34 acórdão),
- RENODON-DELUBRIA, CATHERINE/ROUSSEL, JEAN, *Les assurances obligatoires. Caractères communs. Textes et commentaires*, prefácio de Georges Durry, L'Argus, 1984, Paris,
- RIBEIRO, VÍTOR, *Acidentes de trabalho. Reflexões e notas práticas*, Rei dos Livros, Lisboa, 1984,
- ROUSSEL, JEAN, *Il faut sauver la mission défaillance du fonds de garantie !*, *RGDA* 6 (2016), 295-296,
- SÁ, FERNANDO AUGUSTO CUNHA DE, *Transmissão das obrigações*, nos *Estudos em memória do Professor Doutor José Dias Marques*, coord. Ruy de Albuquerque/António Menezes Cordeiro, Almedina, Coimbra, 2007, 805-896,
- SÁNCHEZ CALERO, FERNANDO, *Artículo 76. Acción directa contra el asegurador*, em *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 octubre, y a sus modificaciones*, dir. Fernando Sánchez Calero, 4.^a ed., Aranzadi, Cizur Menor, 2010, 1721-1799,
- SCHALOSKE, HENNING, *Das Recht der so genannten offenen Mitversicherung: Vertragsrechtliche Konstruktion und kartellrechtliche Beurteilung*, VVW, Karlsruhe, 2007,
- SEGOVIA LÓPEZ, LUIS, *Responsabilidad civil por accidente de circulación*, Edersa, Madrid, 1998,
- SERRA, ADRIANO VAZ, *Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*, *BMJ* 90 (1959), 215-227 e 312-315, id., anteprojecto da parte relativa ao Direito das obrigações, *BMJ* 101 (1960), 154-156,
- SILVA, JOÃO CALVÃO DA, *Fundo de Garantia de Depósitos em Portugal e na RAEM*, no *Boletim de Ciências Económicas LVII* (2014) III - *Homenagem ao Prof. Doutor António José Avelãs Nunes*, org. Luís Pedro Cunha/José Manuel Quelhas/Teresa Almeida, Coimbra Ed., Coimbra, 2014, 3237-3256,
- SILVA, JOÃO DE OLIVEIRA E, *Acidentes de viação e acidentes de trabalho*, *ROA* 21 (1961) III/IV, 95-108,
- SILVA, MANUEL ALARCÃO DA, *Acidentes de trabalho e acidentes de viação*, *ROA* 21 (1961) I/II, 62-72,
- SILVA, RITA FERREIRA DA, *Algumas notas sobre a existência ou não de obrigação solidária de indemnizar o terceiro lesado no âmbito do contrato de seguro (obrigatório) de responsabilidade civil de veículos terrestres a motor*, *RCEJ* 13 (2008), 139-158,
- SILVEIRA, ALESSANDRA/FERNANDES, SOPHIE PEREZ, *O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011)*, *CDP* 34 (2011), 3-18,
- SOUSA, MIGUEL TEIXEIRA DE, *Estudos sobre o novo processo civil*, Lex, Lisboa, 1997,
- TELLES, INOCÊNCIO GALVÃO, *Direito das Obrigações*, Coimbra Ed., Coimbra, 2010 (reimpr.),
- TRIGO, MARIA DA GRAÇA, *Das presunções de culpa no regime de responsabilidade civil por acidentes de viação*, *CDP* 32 (2010), 22-44,

- ead.*, *Adopção do conceito de 'dano biológico' pelo direito português*, *ROA* 72 (2012) I, 147-178,
- ead.*, *Responsabilidade civil. Temas especiais*, UCE, Lisboa, 2015,
- VARELA, João ANTUNES, *Das Obrigações em geral*, vol. I, 10.^a ed., Almedina, Coimbra, 2017 (reimpr.),
- VASCONCELOS, PEDRO PAIS, *D&O Insurance: o seguro de responsabilidade civil dos administradores e outros dirigentes da sociedade anónima*, em *Prof. Doutor Inocêncio Galvão Telles: 90 anos. Homenagem da Faculdade de Direito de Lisboa*, Almedina, Coimbra, 2007, 1154-1182,
- VINEY, GENEVIÈVE, *Le déclin de la responsabilité individuelle*, prefácio de André Tunc, LGDJ, Paris, 1965,
- WILLIAMS, DONALD B., *Guide to Motor Insurers' Bureau Claims*, 8.^a ed., Blackstone, Londres, 2000.

Ficha técnica

O estudo jurídico respeita ao campo de intervenção do FGA, tendo em consideração a numerosa jurisprudência identificada e a doutrina que sobre o mesmo se pronuncia.

Assim, depois de um primeiro capítulo sobre a criação do FGA e evolução do quadro jurídico, analisam-se, sucessivamente, o âmbito material e geográfico de cobertura, a extensão da indemnização, os meios de defesa oponíveis, o fundado conflito, os limites especiais, os reembolsos, as disposições processuais. Termina o mesmo com uma secção sobre os desafios futuros, após o que se segue uma lista de abreviaturas, jurisprudência e doutrina sobre o tema.

O estudo, desenvolvido no seio da AIDA Portugal, foi coordenado pela Prof. Doutora Margarida Lima Rego, tendo cabido ao Doutor Luís Poças e ao Dr. Francisco Rodrigues Rocha a sub-coordenação de áreas específicas, e tendo ainda beneficiado do acompanhamento do Dr. Francisco Luís Alves no capítulo final sobre desafios futuros.

Nos trabalhos participaram, ainda, como membros da AIDA Jovem, os Drs. Hugo Isidro, Filipa Sabrosa, Miguel Santos, Vítor Dias, Isabel Sequeira, Rita Neves, Ana Calmeiro, Joana Pereira Ribeiro, Diana Nogueira Pires, Patrícia Soares, Teresa Nóbrega e Eva Dale.

Ao Senhor Dr. Rui Fidalgo, Diretor do Departamento de Comunicação da ASF, e à Senhora Dra. Isabel Carrola, Diretora do FGA, é devido um especial agradecimento pela profícua interlocução e acompanhamento do projeto; agradecimento que devemos, ainda, estender, pelo menos, ao Senhor Dr. Arnaldo Oliveira, da ASF, pelas importantes observações, e aos Senhores Drs. Jorge Soares e Rui Leão, do FGA, através dos quais foi disponibilizado o acesso à base jurisprudencial do FGA e fornecidas informações relativas à tramitação dos processos.

PARTE III .

**Caraterização dos
sinistros em que
o responsável não
possui seguro válido**



Fernando Bação

Bruno Damásio

Introdução

O Fundo de Garantia Automóvel (FGA) é um fundo público autónomo que funciona sob a gestão da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões. Numa primeira leitura é um instrumento destinado apenas a satisfazer indemnizações devidas em consequência de acidentes de viação. Na verdade, é bem mais do que isso. Ao responder por danos materiais e/ou corporais quando o responsável não beneficia de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o FGA funciona enquanto instrumento de remediação de contingenciais carências e injustiças. Presta assim um verdadeiro serviço público. O FGA é um fundo destinado a proteger os cidadãos.

A circulação de veículos automóveis no espaço nacional implica a existência de um sistema que funcione enquanto um instrumento válido de proteção dos direitos e interesses dos cidadãos. A inexistência de obrigatoriedade de um seguro automóvel de responsabilidade civil não protegia os cidadãos e acabava por determinar a proliferação de variadas iniquidades e carecimentos no decurso de eventuais acidentes de viação.

Daqui resulta a necessidade de intervenção do Estado na instauração de medidas úteis para que a responsabilidade civil atribuída à circulação de veículos cujo estacionamento habitual seja no seu território se encontre coberta por um contrato de seguro. Onde a precisão da existência de legislação nacional relativa ao seguro obrigatório que vise a regularização dos sinistros ocorridos no seu território e provocados pela circulação destes veículos.

A obrigação de segurar a responsabilidade civil que resulte da circulação destes veículos, através de um acordo de garantia assente no pressuposto de que qualquer veículo automóvel que circule no território se encontra coberto por um seguro. Este seguro de responsabilidade civil é importante para cidadãos e para o todo da comunidade: vítimas de acidente, tomadores de seguro e ainda seguradoras.

A intervenção do Estado na gestão do mercado financeiro de seguros tem neste sentido uma repercussão benéfica sobre a livre circulação de pessoas e veículos. Aumentando a responsabilidade através da obrigatoriedade da existência de um seguro automóvel, aumenta também a amplitude da proteção das vítimas de sinistros.

Em Portugal foi em 1935 que surgiu a primeira legislação com vista à existência de um seguro de responsabilidade civil automóvel. No entanto, apenas em 1979 o seguro obrigatório de

responsabilidade civil automóvel foi instituído *de factum*. Data igualmente de 1979 a criação do FGA.

É o surgimento deste organismo que garante que a vítima não ficará sem indemnização no caso de o veículo causador do sinistro não estar segurado ou devidamente identificado. A existência deste instrumento cumpre também a função de auxiliar o cidadão a reforçar a sua relação de confiança com o Estado: sabendo que a vítima de um sinistro ocorrido nas circunstâncias supra descritas se pode dirigir direta e prioritariamente a um organismo como este, o cidadão intui que também na esfera da segurança rodoviária a intervenção estatal é influente na resolução das suas questões.

Acresce ainda a circunstância de, apesar da obrigatoriedade do dever de segurar veículos, existirem sempre cenários e cláusulas de exceção. Também aqui intervém o FGA enquanto garante de auxílio aos cidadãos implicados nestas tipologias incomuns de sinistros. Mais, ao desenhar um quadro que contempla a existência de um organismo público deste tipo, o legislador protege ainda o cidadão de eventuais vicissitudes a que as estruturas e dinâmicas do mercado segurador possam vir a experimentar.

Este exercício de fíducia entre Estado e cidadão sai também reforçado na medida em que a área de intervenção do FGA não se restringe ao território nacional e/ou aos veículos nacionais. Pelo contrário, estende-se a sinistros ocorridos em todo o espaço comunitário e aplica-se a sinistros ocorridos com veículos oriundos de todo o espaço comunitário. Adita-se ainda a circunstância de os elementos burocráticos relativos a esses mesmos sinistros poderem ser gerenciados a partir do território nacional. Desta forma, a existência de um instrumento como o FGA pode também contribuir para aprofundar a relação entre cidadão nacional e instituições europeias.

Num momento histórico em que a mobilidade dos indivíduos, em particular no contexto intracomunitário, pode ser categorizada como intensa e célere, a capacidade do Estado adotar medidas para que seja cumprido a responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos no conjunto do território da União Europeia, independentemente dos âmbitos das coberturas e/ou das modalidades de seguros dos Estados-Membro, resulta num reforço da importância de uma instituição como o FGA. Trata-se assim, não apenas da mera transposição das sucessivas diretivas comunitárias, mas ainda da aplicação prática da globalidade destas boas regras internacionais às especificidades do contexto português.

Importa então refletir sobre o progresso dos instrumentos legislativos através da elaboração de um relatório de avaliação do impacto da aplicação das medidas existentes. Este estudo não pretende dar orientações de política para o sector de atividade deste fundo. Também não pretende apreciar a qualidade das medidas e campanhas vigentes.

Este estudo pretende sim contribuir para a eficiência da persecução dos objetivos do FGA, no quadro da sua Missão, Visão e Valores. Daí, num primeiro momento este exercício procederá à caracterização estatística espaciotemporal dos processos, nomeadamente das suas dinâmicas de repartição temporal e distribuição espacial. Num segundo momento, far-se-á uma análise exploratória dos impactes das intervenções e campanhas mais relevantes na história do FGA. Examinaremos também a previsão dos principais agregados de interesse. Faremos observação acurada da análise sistemática do binómio Indemnizações-Reembolsos. Através das mais assisadas técnicas de análise econométrica procuraremos realizar um exercício preliminar que permita diagnosticar oportunidades de investigação e análise futuras. Pretende-se assim apresentar uma caracterização da evolução do FGA ao longo do tempo. Os resultados que se seguem têm por base os dados disponibilizados pelo FGA.

Caracterização temporal do FGA: a evolução do volume de processos

Esta secção tem enquanto objetivo fundamental o de caracterizar temporalmente a atividade desenvolvida pelo FGA, em particular no que concerne à evolução mensal do volume de processos. Procura-se também examinar em que medida as campanhas de informação levadas a cabo pelo FGA podem ter contribuído para alterações nas dinâmicas evolutivas do volume de número de processos, tal como veremos adiante. O Gráfico 1 em baixo exhibe a evolução anual do número de processos.

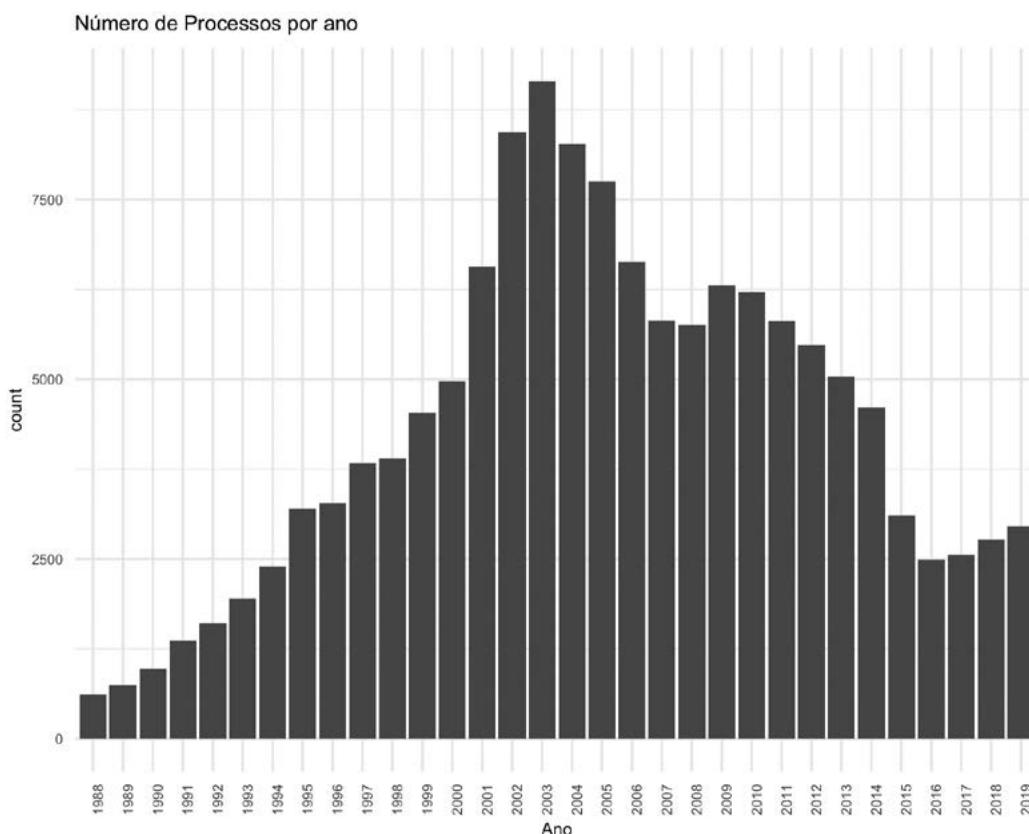


Gráfico 1 – evolução anual do número de processos dos Fundo de Garantia Automóvel

Notamos uma tendência de crescimento acelerado entre 1988 e 2003. Assinalamos uma tendência decrescente após 2003. Sublinhamos ainda o reforço desta trajetória descendente após 2014 e até ao final da amostra.

Enquanto o Gráfico 1 mostra os processos agregados por ano, o Gráfico 2 evidencia os processos agregados, por seu turno, mensalmente. Esta circunstância possibilita uma análise granularmente dita mais fina pois, se por um lado se conseguem observar as oscilações interanuais do número de processos, por outro lado as alterações cíclicas da atividade do FGA são mais perceptíveis.

A este gráfico justapôs-se uma linha de ajustamento de uma regressão local (ver eg Cleveland e Devlin 1988), linha essa que vem no sentido de atestar a análise do Gráfico 1. Isto porque se

identifica claramente aqui, no Gráfico 2, uma alteração na dinâmica da evolução do número de processos. Mais concretamente, consegue identificar-se de forma cristalina que a tendência exponencialmente crescente do número de processos é interrompida sensivelmente no ano de 2004. De facto, após esta data o que ocorre é uma redução consistente e sustentada do número de processos até aos dias de hoje.

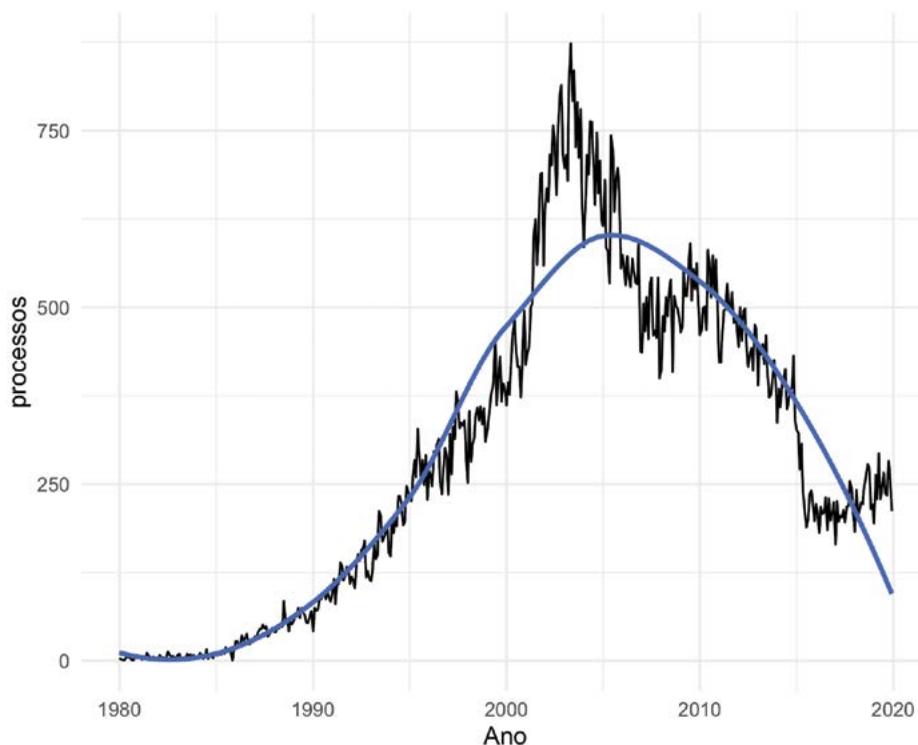


Gráfico 2 - evolução mensal do número de processos dos Fundo de Garantia Automóvel com linha de regressão local

No sentido de minudenciar estas referidas alterações de tendência aplicámos testes de quebra de estrutura à série do número de processos mensal. Diz-se que ocorreu uma quebra na estrutura de uma série temporal nas circunstâncias quando se verifica uma mudança inesperada nos parâmetros dos modelos de regressão ao longo do tempo. No presente caso assumimos que as datas das quebras seriam desconhecidas, donde, para além de testar a presença de quebras estruturais também se procedeu à deteção das datas das eventuais quebras (ver por exemplo Andrews, 1993; Bai e Perron, 1998).

Foi detetada a presença de três quebras estruturais na série dos acidentes, localizadas nas seguintes datas: março de 2001; novembro de 2006 e junho de 2014. A Figura 3 expõe as ditas quebras estruturais (linhas verticais tracejadas) permitindo identificar 4 grande subamostras, até março de 2001 (subamostra 1); entre março de 2001 e novembro de 2006 (subamostra 2); entre novembro de 2006 e Junho de 2014 (subamostra 3); de junho de 2014 em diante (subamostra 4). É de referir que foram traçadas linhas de tendência em cada uma destas 4 subamostras. Estas linhas possibilitam ainda a identificação de um padrão muito interessante no comportamento dos processos mensais. Isto porque, além de se ratificar uma evidente inversão de ciclo, esta figura permite ainda verificar uma aceleração de ritmo de decrescimento do número de processos -

as linhas de tendência têm sucessivamente uma inclinação negativa mais pronunciada à medida que se avança para a subamostra seguinte.

É importante asseverar que foi com base no reconhecimento dos efeitos deletérios desta galopada exponencial do número de processos iniciada na década de 80 que surgiu uma resposta muito concreta por parte do FGA. Com efeito, foram encetadas diversas campanhas de prevenção e sensibilização para os riscos e consequências da condução sem seguro por parte do FGA. De toda a panóplia de campanhas de sensibilização postas em prática pelo FGA destacamos como sendo as mais expressivas as que ocorrerem nos anos de 2001, 2003, 2005 e 2007. A saber:

- 2001 Campanha de televisão contra a condução sem seguro
- 2003 Campanha de imprensa contra a condução sem seguro
- 2005 Campanha de informação pública contra a condução sem seguro
- 2005 Campanha de televisão contra a condução sem seguro
- 2007 Campanha de imprensa sobre novas regras do seguro automóvel

O Gráfico 3 justapõe ainda estas intervenções (linhas verticais vermelhas). Deste modo, é interessante verificar-se que os esforços levados a cabo pelo FGA, e que se consubstanciaram a título de exemplo nas campanhas em epígrafe, antecederam não só uma brusca alteração na evolução do número de incidentes que envolveram condutores e condutoras sem seguro válido, como também poderão ter levado a que a diminuição deste tipo de incidentes ocorresse a um ritmo cada vez mais elevado.

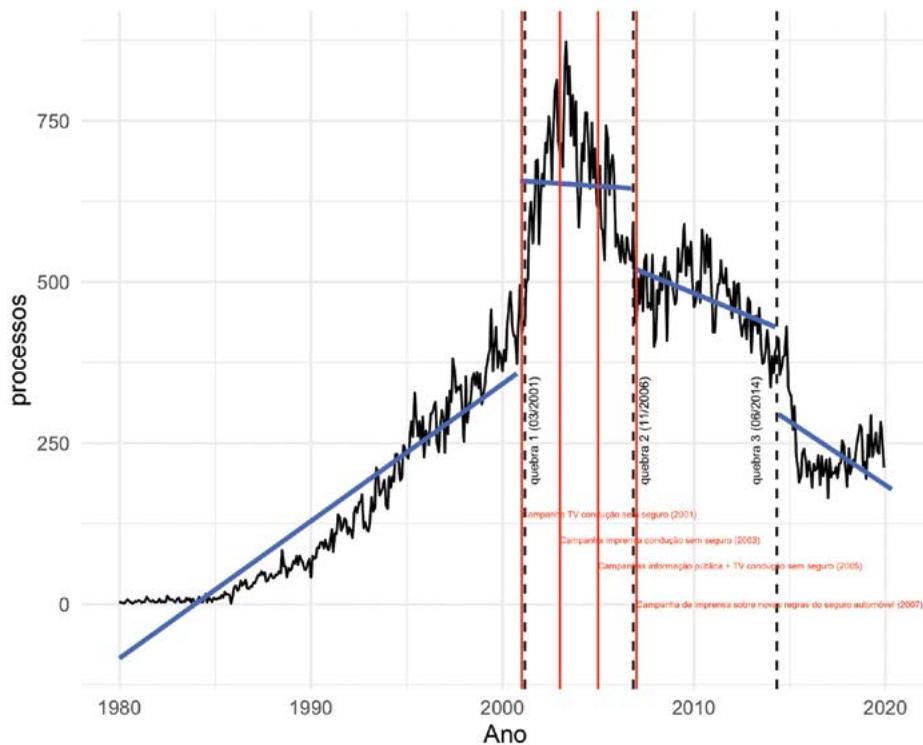
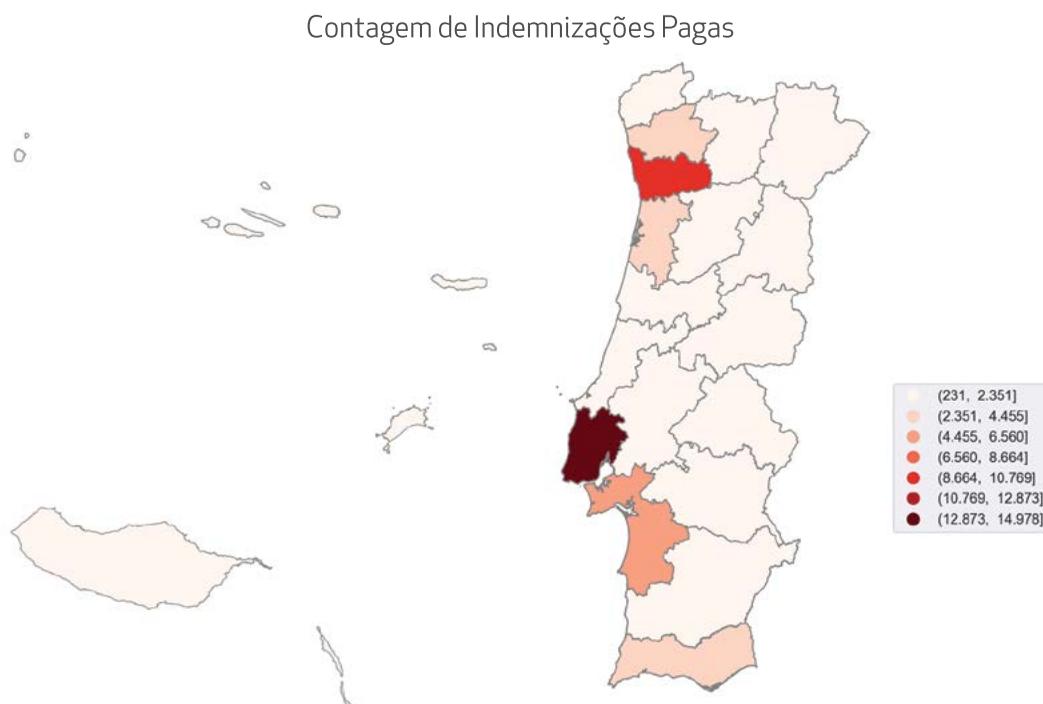


Gráfico 3 – evolução anual do número de processos dos Fundo de Garantia Automóvel com linhas de tendência para cada subamostra. As linhas verticais tracejadas representam as datas estimadas para as quebras estruturais. As linhas verticais vermelhas sinalizam as intervenções/campanhas mais significativas operacionalizadas pelo FGA

Distribuição espacial da atividade do Fundo de Garantia Automóvel

Esta secção tem como objetivo central compreender a dimensão espacial da atividade do FGA, procurando compreender as cambiantes e especificidades territoriais. É importante começar por enfatizar que os dados utilizados nesta análise dizem respeito ao período entre 2002 e 2019, cobrindo, portanto, apenas os anos mais recentes da atividade do FGA. A análise que aqui apresentamos terá como base a unidade territorial do distrito, uma vez que uma maior desagregação (i.e. concelho) se traduziria em resultados pouco representativos para a maioria dos concelhos.

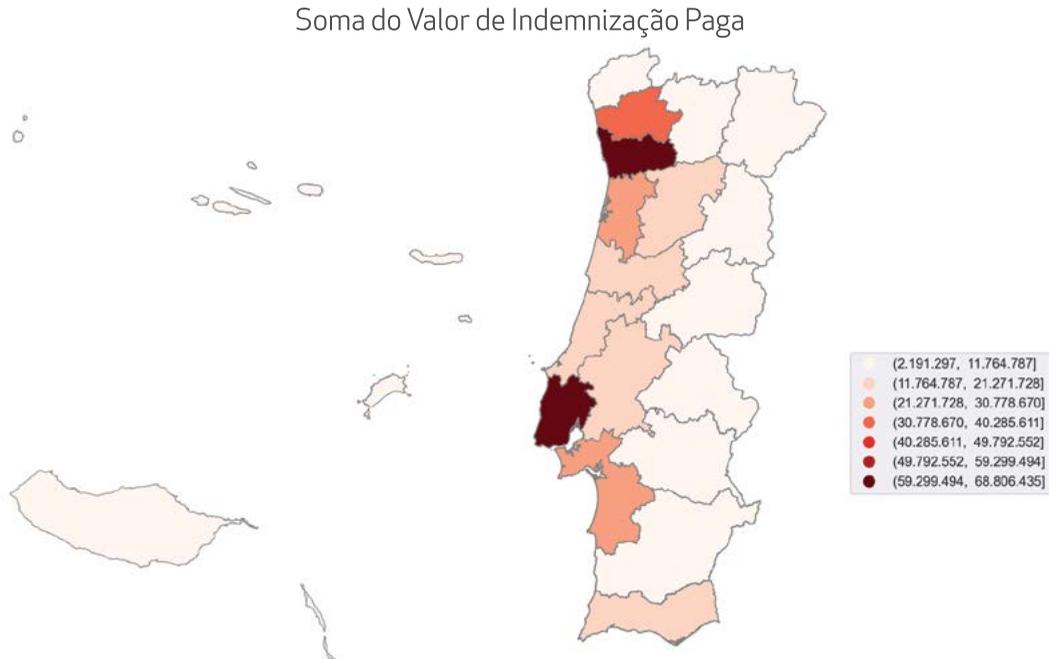
De forma geral, podemos afirmar que a distribuição espacial da intervenção do FGA está intimamente relacionada com a densidade populacional e os grandes aglomerados urbanos, como aliás seria de esperar. Como podemos ver no Mapa 1, o número de processos é substancialmente superior na faixa litoral do país, onde se destacam os distritos de Lisboa, Porto, Setúbal e Braga, seguidos de perto por Aveiro e Algarve. Em particular, é de salientar a relevância das duas áreas metropolitanas, Lisboa e Porto, onde se atingem valores significativamente superiores aos dos restantes distritos. Neste contexto, não se vislumbra qualquer tipo de especificidade no que diz respeito aos acidentes envolvendo veículos sem seguro.



Mapa 1 - número total de indemnizações pagas desde 2002 distribuídas por distrito

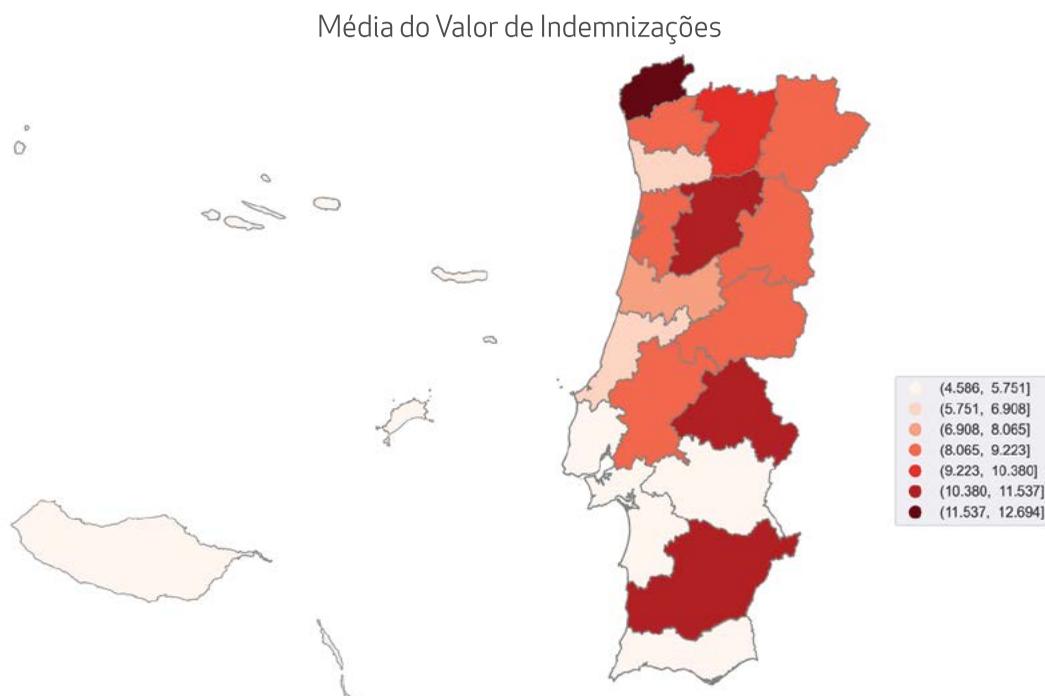
Em relação ao valor total das indemnizações pagas por distrito (Mapa 2) podemos confirmar o peso dos 5 distritos já mencionados no parágrafo anterior (Lisboa, Porto, Setúbal e Braga e Aveiro), mantendo-se a relevância do corredor litoral português, que neste mapa aparece mais

claramente delineado. Mais uma vez este é um resultado que não apresenta particularidades merecedoras de interpretação adicional.



Mapa 2 - montantes totais de indemnizações pagas desde 2002 distribuídas por distrito

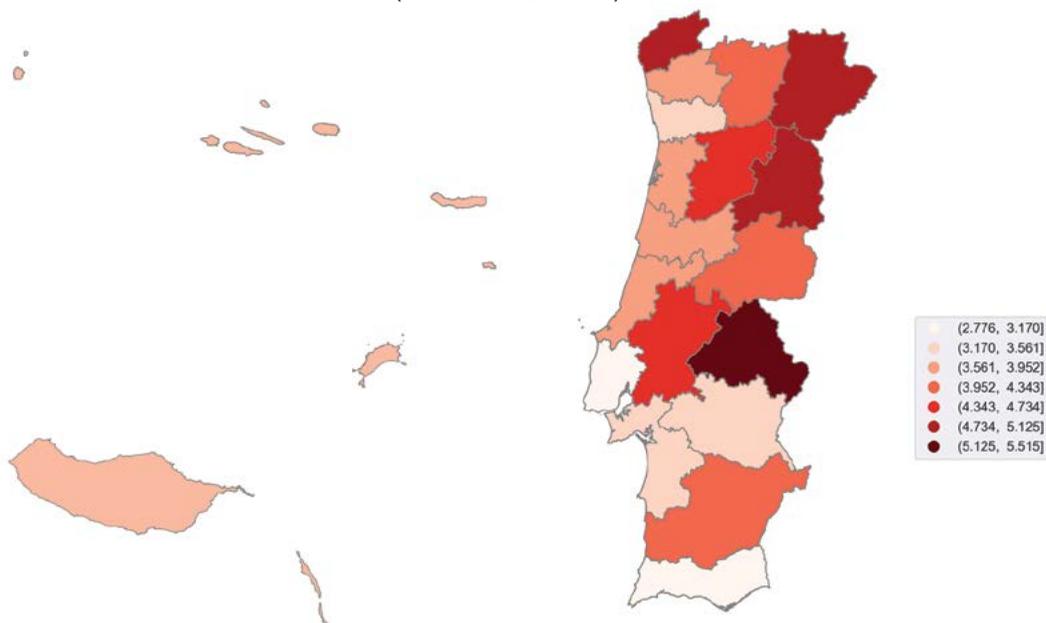
Já no que diz respeito ao valor médio das indemnizações (Mapa 3) a situação muda de forma muito significativa, e o padrão observável nos mapas anteriores deixa de ser válido. Assim, são essencialmente os concelhos do interior que apresentam valores médios das indemnizações mais elevados. Distritos como Viana do Castelo, Viseu, Portalegre e Beja apresentam valores médios de indemnização muito superiores aos que podem ser observados em Lisboa ou no Porto. Esta é uma observação interessante que pode decorrer de diversas circunstâncias. Por um lado, a possível explicação para estas diferenças pode estar relacionada com o tipo de acidente. Em geral, a grande maioria dos acidentes em zonas urbanas tendem a ter menor gravidade, implicando menores custos materiais, bem como, menor frequência na ocorrência de danos corporais e mortes, responsáveis por indemnizações mais elevadas. Existe também uma outra explicação, que não invalida a anterior e que se relaciona com o número de acidentes. Nas áreas metropolitanas e outros centros urbanos, o número de sinistros cobertos é elevado, sendo que indemnizações mais elevadas tende a ter menor impacto no valor médio da indemnização. Já nas zonas do interior, onde o número de acidentes é bastante mais reduzido, um sinistro que implique uma indemnização elevada acabará por ter impacto significativo no valor médio do sinistro para o distrito.



Mapa 3 – valor médio das indemnizações pagas desde 2002 distribuídas por distrito

Os valores médios das indemnizações apresentados no mapa anterior poderão, então, estar influenciados por um pequeno número de sinistros com valores extremos, ou seja, com um valor indemnizatório muito elevado. A atividade do FGA é suscetível à ocorrência de sinistros com custos de indemnização desproporcionadamente elevados e que influenciam, de forma significativa, quer os custos do Fundo, quer o próprio perfil dos distritos onde ocorreram. Assim, e como forma de isolar o efeito destes eventos extremos, procedemos ao mapeamento do valor médio da indemnização por distrito, mas considerando apenas as indemnizações abaixo dos 75 000 euros. Importa referir que desde 2002 apenas se encontram 972 processos com valores de indemnização superiores ao limite definido de 75 000 euros, representando cerca de 1,7% dos processos. No que diz respeito aos mapas relacionados com o número de sinistros e o valor total de indemnizações pagas não se identificam diferenças significativas, já no valor médio das indemnizações existem diferenças relevantes (Mapa 4), quando retiramos as indemnizações com valores acima dos 75 000 euros.

Média do Valor de Indemnizações Pagas
(Valores <75 000€)



Mapa 4 – valor médio das indemnizações pagas desde 2002 distribuídas por distrito, considerando apenas as indemnizações abaixo dos 75 000€.

Com a ajuda da Tabela 1 podemos ver que, quando cingimos as indemnizações a valores inferiores a 75 000 euros, há distritos como Viana de Castelo, Viseu, Beja e Vila Real onde as indemnizações com valores muito elevados influenciam de forma significativa os seus valores médios e também a sua posição relativa no ranking dos distritos com as indemnizações médias mais elevadas. A análise da Tabela 1 permite ainda perceber que, em ambos os quadros, Lisboa aparece como o distrito onde o valor médio da indemnização é mais baixo.

Distrito	Média do Valor da Indemnização Paga	Distrito	Média do Valor da Indemnização Paga (<75 000€)
V. Castelo	12 694	Portalegre	5 515
Viseu	10 931	Bragança	4 926
Portalegre	10 882	Guarda	4 881
Beja	10 741	V. Castelo	4 750
Vila Real	10 073	Santarém	4 505
Bragança	9 178	Viseu	4 384
C. Branco	9 098	Vila Real	4 260
Santarém	8 684	Beja	4 134
Aveiro	8 526	C. Branco	4 059
Braga	8 232	Aveiro	3 909
Guarda	8 106	Braga	3 760
Coimbra	7 343	Coimbra	3 707
Madeira	6 990	Leiria	3 653
Porto	6 506	Madeira	3 649

Distrito	Média do Valor da Indemnização Paga	Distrito	Média do Valor da Indemnização Paga (<75 000€)
Leiria	6 411	Evora	3 439
Açores	5 694	Açores	3 362
Setúbal	5 626	Europa	3 341
Faro	5 362	Porto	3 316
Europa	5 259	Setúbal	3 193
Evora	5 020	Faro	3 103
Lisboa	4 594	Lisboa	2 779

Tabela 1 – ranking distrital do valor médio da indemnização para todo o conjunto de indemnizações e para o conjunto das indemnizações abaixo do 75 000 euros

Uma leitura mais detalhada da composição dos montantes das indemnizações pagas pode ser feita utilizando o Gráfico 4 onde se apresenta a distribuição dos valores pagos em diferentes escalões de indemnização. Lisboa, Porto e Faro aparecem com mais de 75% dos valores totais pagos em indemnizações abaixo dos 2 500 euros. Muito diferente da situação nos Açores, Beja, Bragança e Viseu onde os valores totais pagos em indemnizações abaixo dos 2 500 euros rondam os 60%. Em distritos como Viana do Castelo, Bragança, Beja, Portalegre, Guarda, Vila Real, Viseu e Santarém as indemnizações acima dos 10 000 euros mais de 15% dos montantes totais pagos em indemnizações, muito diferente da realidade de Lisboa, Porto, Setúbal, Faro entre outros.

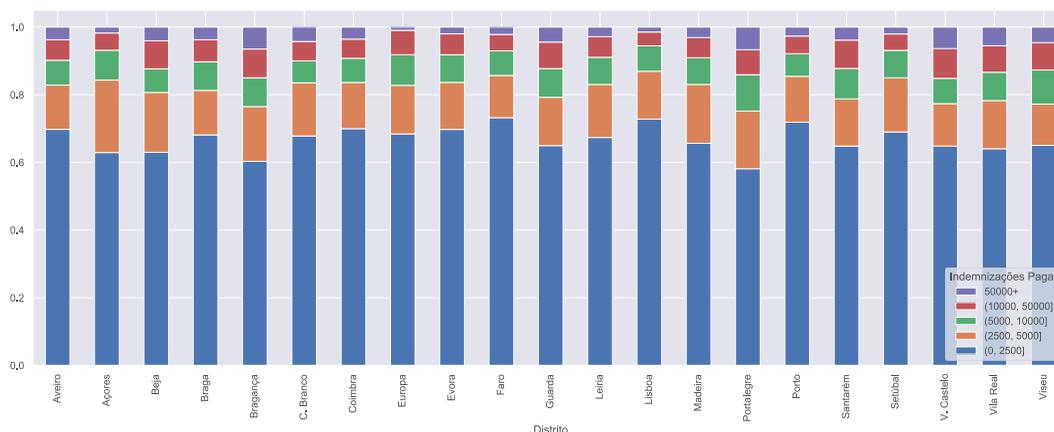


Gráfico 4 – distribuição percentual das indemnizações pagas desde 2002 por distrito e valor da indemnização.

Um outro aspeto que vale a pena explorar com mais detalhe relaciona-se com os impactos associados aos diferentes tipos de lesões: material, corporal e morte. A análise dos mapas indicia que existem diferenças na frequência dos diferentes tipos de sinistros (com danos materiais, com danos corporais e com mortes) por distrito. A hipótese avançada anteriormente, de que os acidentes em zonas urbanas tendem a ter menor gravidade, implicando menores custos de materiais, menores danos corporais e mortes, parece ser confirmada pela análise dos gráficos seguintes. No Gráfico 1 podemos ver a distribuição percentual do número de sinistros por tipo de lesão e por distrito, já no Gráfico 2 está representada a distribuição percentual dos montantes pagos em indemnizações para os diferentes tipos de lesão. Como se pode ver a percentagem

relativa de sinistros envolvendo lesões corporais e mortes é maior em vários distritos do interior. Distritos como Beja, Bragança, Guarda, Portalegre, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu apresentam uma percentagem de acidentes envolvendo mortes superior aos restantes distritos (barra verde no Gráfico 1).

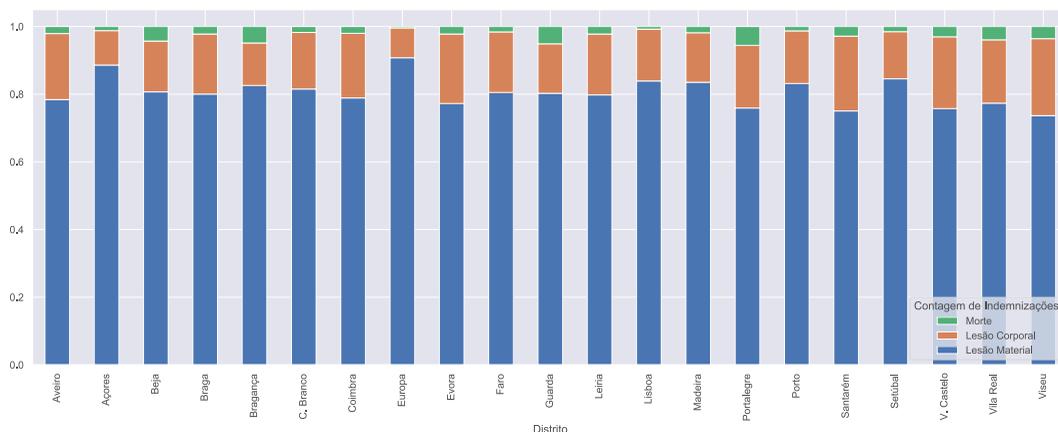


Gráfico 5 – distribuição percentual por distrito do número indemnizações pagas por tipo de sinistro

Em relação aos montantes das indemnizações pagas (Gráfico 2) podemos, mais uma vez, observar diferenças muito significativas. Se em Beja ou na Guarda os valores pagos em indemnizações por morte atingem quase 60% do valor total das indemnizações pagas, em Lisboa esse valor não chega aos 20% do total de indemnizações. Este facto justifica a «inflação» dos valores médios das indemnizações pagas e confirma, em larga medida, a hipótese sugerida anteriormente.

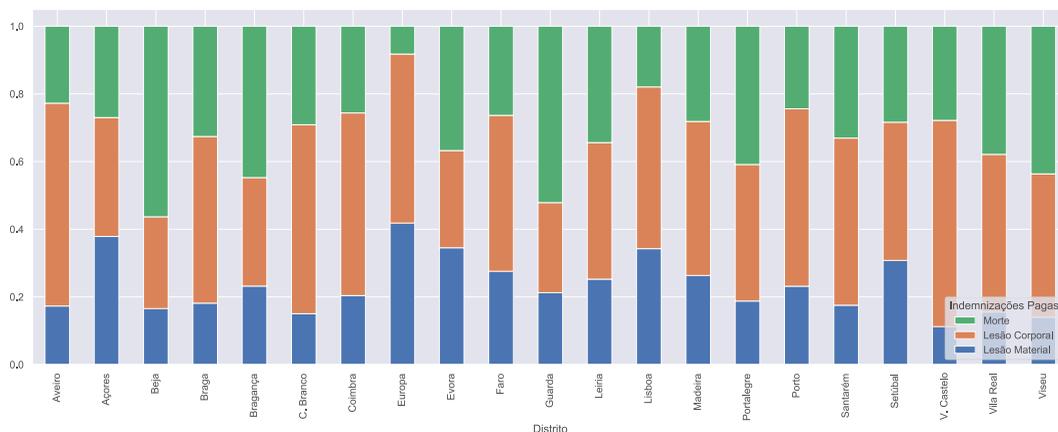


Gráfico 6 – distribuição percentual por distrito do valor das indemnizações pagas por tipo de sinistro

Em resumo, a distribuição espacial da atividade do FGA pode caracterizar-se da seguinte forma:

- O número de sinistros envolvendo condutores sem seguro válido coincide com a distribuição espacial da população, sendo superior nos distritos com maior densidade populacional, ou seja, ao longo da faixa litoral, com destaque para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto;
- Os valores totais de indemnizações pagas seguem, em larga medida, a distribuição descrita no ponto anterior, com pequenas diferenças;

- O valor médio da indemnização por sinistro apresenta uma distribuição completamente diferente, onde os distritos do interior tendem a aparecer com os mais elevados valores médios e as áreas metropolitanas com os valores médios mais baixos;
- Os distritos do interior tendem a apresentar um peso relativo das indemnizações por lesões corporais e morte muito superior aos distritos da faixa litoral.

Indemnizações e reembolsos

No que diz respeito aos valores relativos às indemnizações pagas pelo FGA e posteriores reembolsos, obtidos junto dos responsáveis, podemos ver, na Figura 1, que, no período 2002/2019, o Fundo conseguiu recuperar 38 768 099 euros de um total de 358 612 347 euros indemnizações pagas, ou seja, cerca de 10,8%. O Fundo foi chamado a indemnizar 56 137 sinistros, sendo que em 17 238 desses houve lugar a algum tipo de reembolso, ou seja, em 30,7% dos casos houve lugar a recuperação, ainda que parcial, dos valores das indemnizações pagas. Assim, o valor médio da indemnização fixou-se nos 6 388 euros e o valor médio dos reembolsos em 2 249 euros.

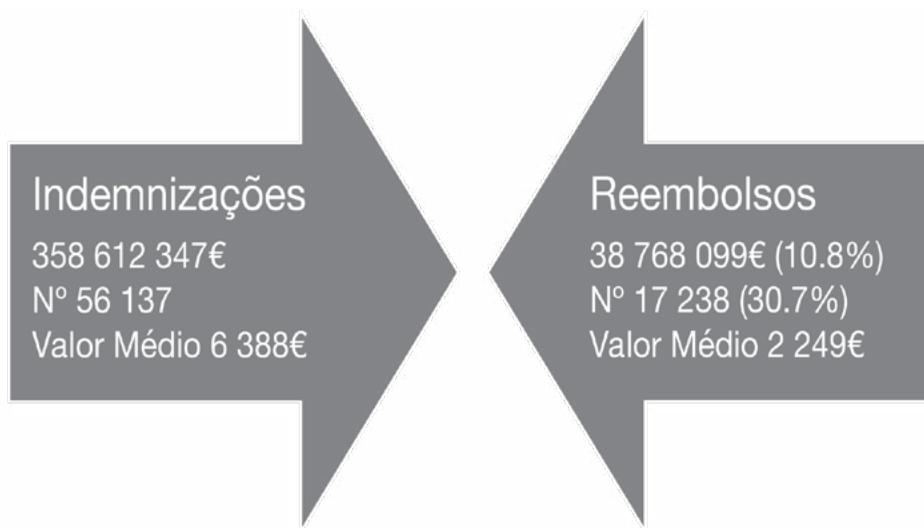


Figura 1 – comparação dos grandes agregados, indemnizações e reembolsos, relativos à atividade do Fundo de Garantia Automóvel

Os gráficos apresentados na Figura 2 são muito elucidativos no que diz respeito ao impacto dos diferentes tipos de lesões nos valores pagos em indemnizações pelo fundo. Os sinistros que envolvem vítimas mortais, representando apenas 1,5% do total de sinistros cobertos pelo fundo, representam 26% das indemnizações pagas. Já os sinistros envolvendo danos corporais representam 16% dos sinistros, mas são responsáveis por 48,5% dos valores pagos em indemnizações. Apesar de ser uma realidade esperada e intuitiva, a magnitude dos valores não deixa de ser impressionante.

No que diz respeito à comparação entre o número de indemnizações, pelos três tipos de danos, e os reembolsos, podemos ver que não existem diferenças muito significativas. No entanto, é visível a tendência de que há medida que a severidade da lesão aumenta o número de reembolsos diminui. Os sinistros envolvendo mortes representam 1,5% do número de indemnizações, mas representam apenas 0,8% dos reembolsos, o mesmo acontecendo com as lesões corporais (16% das indemnizações e apenas 12,8% dos reembolsos).

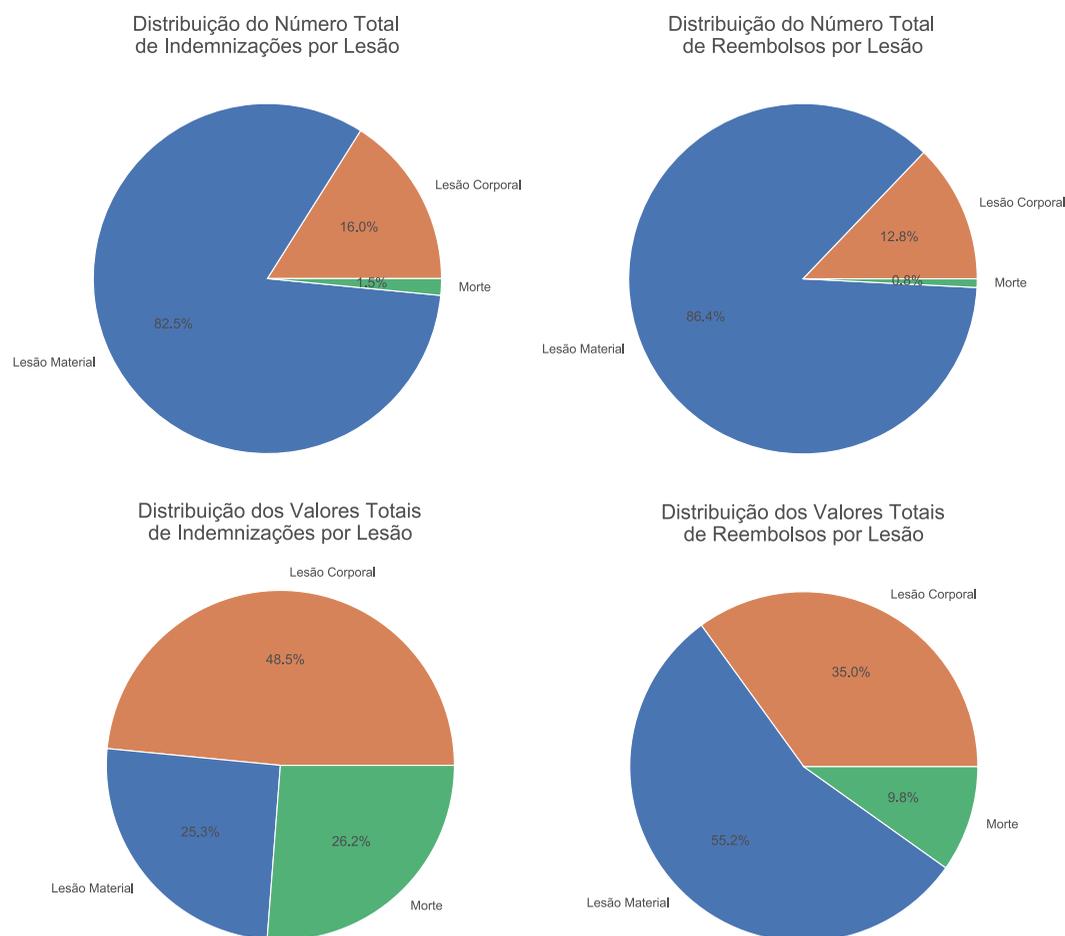


Figura 2 - comparação do número e montantes relativos de indemnizações e reembolsos

Em relação aos valores totais das indemnizações quando comparados com os valores totais dos reembolsos, podemos observar uma distribuição significativamente diferente uma vez que a maioria dos valores recuperados em reembolsos correspondem a sinistros com lesões materiais (55,2%), que representam apenas um quarto das indemnizações (25,3%). Já no que diz respeito aos reembolsos de sinistros que envolvem morte estes representam apenas 9,8% do total sendo que as indemnizações com este tipo de sinistro ascendem a 26,2% do total pago em indemnizações.

Observando de forma mais detalhada a relação entre indemnizações e reembolsos, Tabela 1, podemos ver que existem grandes disparidades na forma como os reembolsos cobrem as indemnizações pagas pelo Fundo de Garantia Automóvel. No caso de se registarem danos materiais, em 35% dos casos existe reembolso e esse reembolso, em média, cobre 23,6% da indemnização. No caso de haver danos corporais, a percentagem de casos em que existe reembolso baixa para 24,6%, mas a cobertura da indemnização paga pelo Fundo (i.e. reembolso) baixa para 7,8%. Finalmente, quando existem vítimas mortais o número de casos em que há reembolso desce para 16% e os valores reembolsados representam apenas 4% dos valores pagos em indemnizações.

Como se pode observar na Tabela 2, e como já tivemos oportunidade de sugerir, existem diferenças muito significativas nos custos médios das indemnizações dependendo do tipo de

dano registado. Se o valor médio no caso de danos materiais se situa nos 2147 euros, já quando há ocorrência de mortes os valores sobem para 108 813 euros, uma diferença muito significativa que explica o peso das indemnizações por morte pagas pelo FGA. Se no caso das lesões materiais o reembolso médio, quando existe reembolso, representa cerca de 67% do valor da indemnização, já no caso de morte o reembolso médio representa apenas 25% da indemnização e no caso de lesões corporais o valor situa-se nos 32%.

Tipo de Lesão	Reemb./Ind. (€)	Reemb./Ind. (#)	Val. Médio Ind.	Val. Médio Reemb.
Material	23,6%	35,2%	2147€	1436€
Corporal	7,8%	24,6%	19335€	6146€
Morte	4,0%	16,0%	108813€	27559€

Tabela 2 - comparação da eficiência de reembolso em euros e ocorrências, valor médio da indemnização e valor médio do reembolso

Globalmente, podemos concluir que os custos «catastróficos» associados aos sinistros mais graves, que envolvem vítimas, são aqueles que mais peso têm nos valores pagos em indemnizações, sendo também os mais difíceis de recuperar. Este ponto representa um testemunho importante da relevância social do FGA e a importância do seu papel na proteção das vítimas envolvidas em sinistros sem cobertura de seguro. Sem esta proteção proporcionada pelo Fundo, inúmeras vítimas de acidentes viários ficariam entregues a si próprias, sem qualquer tipo de proteção e apoio. Este aspeto é particularmente importante no contexto dos sinistros que envolvem lesões corporais ou morte, uma vez que, dados os custos envolvidos, os responsáveis, mesmo quando identificados, não têm condições económicas para assumir as responsabilidades que decorrem das suas ações.

Análise dos determinantes das indemnizações e dos reembolsos

Tal como se discutiu anteriormente a dinâmica do binómio Indemnizações-Reembolsos assume uma relevância singular para os desígnios do FGA. Desta feita, é de extrema pertinência que se analise com detalhe os determinantes destas duas variáveis vitais.

Para elenco destes determinantes foram estimados diversos modelos econométricos.

Este tipo de abordagem possibilita não só perceber quais os fatores que mais contribuem para explicar os reembolsos e as indemnizações, como também traçar perfis tipo, isto é, identificar grupos de indivíduo que tendo em conta as suas características são mais propícios quer a conduzir a indemnizações quer a reembolsar o FGA por conta dessas indemnizações.

Na Tabela 2, apresentam-se alguns resultados para as indemnizações. É importante tecer alguns comentários sobre estes resultados. Em primeiro lugar, no que concerne à especificação do modelo, é de referir que foram consideradas 4 variáveis para explicar as indemnizações. A saber:

- Tipo de Lesão (Material, Corporal, Morte)
- Género
- Idade
- Distrito

Os grupos base são, respetivamente, Lesão Material, Género Feminino e Distrito de Lisboa. Isto significa que todas as comparações deverão ser feitas face a estes grupos.

A título de exemplo, e considerando a Estimação (1), verifica-se que *ceteris paribus*, em média, uma lesão corporal implica o pagamento de mais 1 570 euros quando comparada com uma mera lesão material. Por seu turno, nas circunstâncias em que ocorrem mortes o valor sobe para 8 733 euros, também face a uma lesão corporal.

No que concerne às heterogeneidades regionais do valor das indemnizações destacamos uma vez mais que os valores apresentados se referem às diferenças face ao distrito de Lisboa. Com efeito, uma vez controlado o género, a idade e o tipo de lesão, Lisboa aparenta ser dos distritos onde os acidentes implicam menores valores para as indemnizações, ficando apenas atrás de Braga e Setúbal. Evidenciamos aqui os Distritos de Beja, Viana do Castelo e Região Autónoma da Madeira, onde os valores das indemnizações são em média, respetivamente, 1 476 euros, 1 439 euros e 1 203 euros superiores àqueles que são os valores médios no distrito de Lisboa. Destacamos ainda o facto de que sempre que o incidente ocorre fora do território nacional, mais precisamente no espaço europeu, os acréscimos nos valores das indemnizações rondam os 2 011 euros, face a Lisboa.

Já a idade aparenta contribuir negativamente para os valores das indemnizações pagas, isto porque se estima que, por cada ano adicional que um indivíduo tenha, em média e mantendo constantes as restantes dimensões analisadas, as indemnizações diminuem cerca de 18 euros.

Por fim é ainda de evidenciar o facto de terem sido estimados 2 modelos para as indemnizações. A diferença fundamental reside no facto de que a estimação (2) permite avaliar as diferenças de género não só globalmente – como na estimação (1) – mas para os diferentes tipos de lesão. Com efeito, podemos constatar que as discrepâncias de género nos valores indemnizatórios se agudizam com a severidade da lesão. Mais precisamente, espera-se que para a globalidade dos

incidentes os valores das indemnizações médias quando o interveniente é do sexo masculino – são cerca 462 euros superior face às circunstâncias em que o interveniente é mulher. Porém, esta diferença atesta-se enquanto mais expressiva quando se trata de uma indemnização por dano corporal (672 euros de diferença entre homens e mulheres). Mais, caso se trate de uma indemnização por morte, então a diferença de género aumenta drasticamente. Isto porque se espera que, em média, quando o dano culmina em morte, um homem implique uma indemnização de cerca de 920 euros a mais do que uma mulher. Por outro lado, verifica-se que quando se trata de lesões puramente materiais então a diferença de género nas indemnizações cifra-se nos 122 euros. A Figura 3, em baixo, ilustra estes resultados.

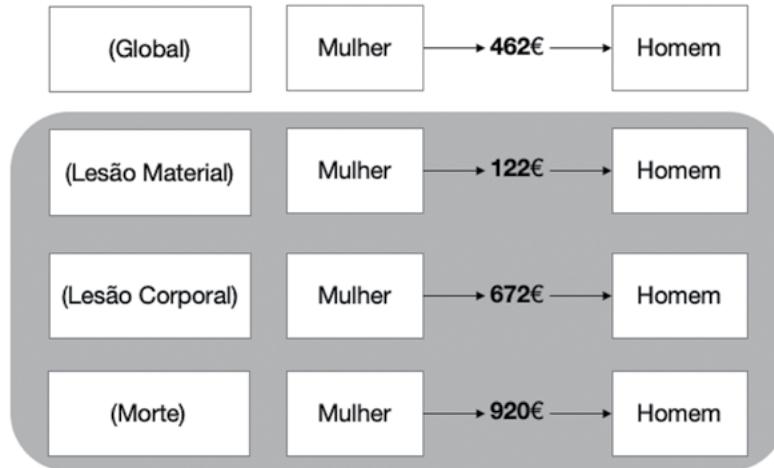


Figura 3 diferenças de género (masculino – feminino) no valor das indemnizações por tipo de lesão

	Variável Dependente:	
	Indemnizações	
	-1	-2
Constante	1 435,31*** (145,35)	1 693,48*** (158,21)
Lesão: Lesão Corporal	1 530,77*** (74,58)	877,10*** (175,03)
Lesão: Morte	8 733,22*** (150,35)	8 280,71*** (413,02)
Género Masculino	462,38*** (92,84)	122,55 (124,09)
Idade	-17,99*** (2,77)	-17,76*** (2,77)
Lesão: Morte * Género Masculino	-	798,29*** (193,19)
Lesão: Lesão Corporal * Género Masculino	-	549,45 (443,54)
Distrito: Açores	964,13*** (319,15)	948,74*** (319,15)
Distrito: Aveiro	737,44*** (161,86)	739,78*** (161,85)
Distrito: Beja	1 476,70*** (416,84)	1 496,49*** (416,84)
Distrito: Braga	-272,40* (143,89)	-269,93* (144,14)
Distrito: Bragança	157,80 (483,31)	147,26 (483,43)

	Variável Dependente:	
	Indemnizações	
	-1	-2
Distrito: Castelo Branco	200,74 (357,32)	191,53 (357,29)
Distrito: Coimbra	453,96** (202,75)	457,55** (202,74)
Distrito: Europa	2 011,07*** (248,84)	2 032,93*** (248,87)
Distrito: Évora	343,68 (422,25)	332,65 (422,23)
Distrito: Faro	241,57 (166,85)	239,93 (166,84)
Distrito: Guarda	665,78 (493,56)	665,88 (493,54)
Distrito: Leiria	74,69 (180,65)	73,25 (180,65)
Distrito: Madeira	1 203,37*** (256,99)	1 228,97*** (257,12)
Distrito: Portalegre	664,94 (539,74)	719,20 (539,90)
Distrito: Porto	726,53*** (110,72)	733,78*** (110,72)
Distrito: Santarém	423,33** (180,22)	416,22** (180,21)
Distrito: Setúbal	-12,48 (133,97)	-6,62 (133,96)
Distrito: Viana do Castelo	1 439,59*** (311,89)	1 432,75*** (311,89)
Distrito: Vila Real	473,31 (319,65)	466,95 (319,62)
Distrito: Viseu	925,02*** (242,78)	931,81*** (242,89)
Observations	74 517	74 517
R ²	0,5	0,5
Note:	*p **p ***p<0,01	

Tabela 3 – estimativas dos efeitos parciais

Por seu turno, a Tabela 3, em baixo, resume os resultados obtidos nas circunstâncias em que a variável que se pretende explicar se trata de reembolsos. Tal como foi feito em relação aos modelos para as indemnizações, também o reembolso é merecedor de algumas reflexões. Em primeiro lugar, no que concerne à especificação do modelo, é de referir que foram tidas em linha de conta quatro diferentes variáveis para explicar os reembolsos, por se terem revelado aquelas mais determinantes dos reembolsos. A saber:

- Tipo de Lesão (Material, Corporal, Morte)
- Género
- Idade
- Tipo de Acidente (Atropelamento, Choque, Colisão, Desconhecido, Despiste, Incêndio)

Quanto ao género, e ao contrário do que ocorreu com as indemnizações, não se verificam diferenças substanciais entre homens e mulheres no que respeita aos reembolsos. Em todo o caso, esta variável foi incluída dada a sua relevância enquanto controlo.

Por seu turno, verifica-se alguma heterogeneidade em relação ao tipo de lesão. Com efeito, uma lesão corporal implica um reembolso de cerca de 224 euros adicionais face a uma mera lesão material e, no campo oposto, uma morte implica um reembolso superior a uma lesão corporal de cerca de 868 euros.

De referir que também no tipo de acidente se evidencia um padrão heterogéneo quanto à propensão para o reembolso – o grupo base aqui é *choque*, donde todos os valores devem ser interpretados enquanto diferenças médias face a choques. Isto porque se um atropelamento implica um reembolso em média 293 euros inferior a um choque, um despiste consubstancia-se num reembolso 111 euros superior àquele que é o reembolso na sequência de um choque.

À semelhança do que se verificou com as indemnizações, também aqui, nos reembolsos se vislumbram algumas não linearidades nos efeitos parciais. Isto porque se verificam reembolsos marginais decrescentes com a idade. Mais precisamente, verifica-se que à medida que os indivíduos vão envelhecendo os reembolsos serão maiores, no entanto crescem a uma taxa sucessivamente menor. No limite, identifica-se também um ponto a partir do qual acréscimos na idade trazem consigo menos reembolsos, pelo que o efeito passa a ser negativo. Esse ponto é identificado como sendo, em média, 63 anos. Ou seja, se até aos 63 anos o efeito da idade é positivo (mas marginalmente decrescente), a partir dos 63 anos o efeito da idade passa mesmo a ser negativo. A Figura 4 ilustra esta relação, para o caso particular em que se trata de um indivíduo do sexo masculino envolvido numa colisão.

	Variável Dependente:
	Reembolsos
Constante	-43,93 (54,35)
Lesão: Lesão Corporal	224,70*** (16,08)
Lesão: Morte	868,82*** (48,62)
Género Masculino	-21,63 (18,46)
Acidente: Atropelamento	-293,20*** (29,96)
Acidente: Colisão	-54,65*** (20,76)
Acidente: Desconhecido	-67,83 (175,76)
Acidente: Despiste	111,86*** (30,28)
Acidente: Incêndio	-51,45 (343,37)
Idade	9,32*** (2,57)
Idade ²	-0,06** (0,03)
Observations	254 669
R ²	0,2
Note:	*p<0,1 **p<0,05 ***p<0,01

Tabela 4 - estimativas dos efeitos parciais



Figura 4 – relação entre os Reembolsos e a Idade: considerou-se, sem qualquer espécie de perda de generalidade, um indivíduo do sexo masculino, envolvido numa colisão donde resultaram apenas e só danos materiais

Conclusão

A análise dos dados relativos à actividade do FGA permitiu identificar algumas particularidades que nos parecem importantes. Em primeiro lugar, há que enfatizar um importante triunfo da sociedade portuguesa no qual o FGA é um dos actores principais. Esse triunfo relaciona-se com a significativa diminuição do número de sinistros envolvendo condutores sem seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Este é um progresso significativo e merece ser salientado. Sendo certo que para ele contribuíram diversas entidades, a verdade é que o trabalho de sensibilização desenvolvido pelo FGA parece ter contribuído, de forma decisiva, para este resultado. Isto porque se pode observar que após as intervenções e campanhas de sensibilização operacionalizadas pelo FGA se notou uma clara diminuição do número de processos.

Um segundo aspeto que se pode concluir relaciona-se com as diferenças geográficas das tipologias de lesões cobertas pelo FGA. Assim, se na faixa litoral do país, caracterizada por uma elevada urbanização e densidade populacional, o número de sinistros é maior, é nos distritos de interior onde os sinistros tendem a suscitar indemnizações mais avultadas. Esta diferença está relacionada com o perfil relativo dos distritos do interior, onde as indemnizações por lesões corporais e morte tendem a ter uma importância relativa superior ao que acontece no litoral.

Ainda no que concerne a duas das mais fundamentais grandezas relacionadas com a atividade do FGA, reembolsos e indemnizações, foram edificados modelos econométricos para elencar os seus determinantes. Se no que se refere às indemnizações os principais determinantes passam pelo tipo de lesão, pelo género do interveniente, pela idade e pelo distrito onde a incidente decorreu; já no que remete para os reembolsos os principais determinantes identificados foram o tipo de lesão, a idade do interveniente e o tipo de acidente (atropelamento, choque, colisão, despiste, incêndio). Ainda em relação às indemnizações, destacamos que uma lesão corporal implica o pagamento de mais 1 570 euros quando comparada com uma mera lesão material. Por outro lado, em caso de morte o valor sobe para 8 733 euros, também face a uma lesão corporal. Em termos regionais, Lisboa aparenta ser dos distritos onde os acidentes implicam menores valores para as indemnizações, ficando apenas atrás de Braga e Setúbal. No extremo oposto, destacamos os Distritos de Beja, Viana do Castelo e Região Autónoma da Madeira, bem como o espaço internacional europeu onde os valores das indemnizações são, em média, respetivamente, 1 476 euros, 1 439 euros, 1 203 euros e 2 011 euros superiores àqueles que são os valores médios no distrito de Lisboa. É de referir ainda que se descortinaram algumas discrepâncias em termos de género. Isto porque, em média, os homens, quando responsáveis pelo acidente, implicam sempre mais indemnizações do que as mulheres, aumentando esta desigualdade com a severidade do acidente. Por fim, destacamos que a acréscimos na idade do interveniente contribui para decréscimos nas indemnizações. Esta circunstância, tal como pudemos verificar, atesta-se contrária àquela que se verifica no caso dos reembolsos pois, aqui, a idade contribui para acréscimos nos reembolsos. É de destacar a relação não linear entre idade e reembolsos, já que se verificaram reembolsos marginais decrescentes com a idade.

Ainda em relação aos reembolsos, constatámos que os valores dos reembolsos aumentam com a gravidade da lesão. Isto porque uma lesão corporal implica um reembolso de cerca de 224 euros adicionais face a uma mera lesão material e, no campo oposto, uma morte implica um reembolso superior a uma lesão corporal de cerca de 868 euros.

Concludentemente, este estudo de cariz econométrico, realizado com recurso à informação estatística disponibilizada pelo FGA relativa à sua atividade ao longo dos anos, autoriza a

conclusão de que a sua existência e suas dinâmicas progressistas, contribuindo com proatividade para a correção de desigualdades e arbitrariedades no que ao conceito de responsabilidade civil de circulação automóvel concerne, cooperaram substantivamente para um reforço do contrato de confiança entre cidadãos e Estado.

Referências bibliográficas

Andrews, D. W. (1993). Tests for parameter instability and structural change with unknown change point. *Econometrica: Journal of the Econometric Society*, 821-856.

Bai, J., & Perron, P. (1998). Estimating and testing linear models with multiple structural changes. *Econometrica*, 47-78.

Cleveland, W. S., & Devlin, S. J. (1988). Locally weighted regression: an approach to regression analysis by local fitting. *Journal of the American Statistical Association*, 83(403), 596-610.

Ficha técnica

Fernando Bação é Professor Catedrático da NOVA Information Management School, onde desempenhou os cargos de Subdirector, Director do Centro de Investigação, Director do Programa de Doutoramento em Gestão da Informação Presidente do Conselho Pedagógico e Director do Mestrado em Advanced Analytics. É doutorado em Gestão da Informação e investigador do Centro de Investigação em Gestão de Informação (MagIC), tendo sido Professor Visitante do Instituto de Geoinformática da Universidade de Münster, na Alemanha, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) e na Universidade de São Paulo (USP), no Brasil.

Os seus interesses de investigação incluem Data Science, Machine Learning e Gestão de Informação. A sua investigação foi premiada pelo seu impacto e tem sido publicada nos principais jornais científicos da sua área como Information Sciences, Expert Systems and Application, Information & Management, Internet and Higher Education, Computers in Human Behavior entre outros.

Ao longo dos anos tem exercido funções de consultor em inúmeras empresas públicas e privadas, quer em Portugal quer no estrangeiro como a Auchan, AICEP, Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, Correios de Portugal, IDC Portugal, Narta Austrália entre outros.

Bruno Damásio é Doutorado em Matemática Aplicada, Mestre em Econometria e Licenciado em Economia pelo ISEG, é Professor Auxiliar Convidado na NOVA IMS. É ainda Investigador do Centro de Matemática Aplicada à Previsão e Decisão Económica (CEMAPRE) do ISEG e do Centro de Investigação em Gestão da Informação (MAGIC) da NOVA IMS.

É formador e consultor em estatística, métodos econométricos e de previsão, e avaliação do impacto de políticas públicas em várias instituições públicas e privadas, como a OCDE, Tribunal de Contas Europeu, Comissão Europeia, Ministérios e Secretarias de Estado nacionais e internacionais, Entidades Reguladoras, Bancos Centrais, Direções Gerais, Conselho das Finanças Públicas, Agência de Gestão da Dívida Pública, entre outras.

É autor de vários artigos em revistas científicas internacionais como por exemplo a Statistics & Probability Letters, a Physica A, a African Development Review, Applied Economics Letters, Empirica.



ASF

Autoridade de Supervisão
de Seguros e Fundos de Pensões