

Tribunal da Relação do Porto
Processo nº 5871/24.2T8VNG.P1

Relator: ALEXANDRA PELAYO
Sessão: 12 Dezembro 2025
Número: RP202512125871/24.2T8VNG.P1
Votação: UNANIMIDADE
Meio Processual: APELAÇÃO
Decisão: REVOGADA

DIREITO DE REGRESSO DA SEGURADORA

CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL

Sumário

I - Para efeitos do exercício do direito de regresso, ao abrigo do disposto no artigo 27.º, n.º 1, alínea d), do Dec.-Lei n.º 291/2007 de 21 de Agosto, a Seguradora tinha de alegar e provar para além dos pressupostos da responsabilidade civil e da liquidação da indemnização, a condução do segurado sem habilitação legal na data do sinistro.

II - Atendendo à data da ocorrência do sinistro, em período COVID, para aferir da validade da carta de condução na data do acidente, há que ter em consideração as medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 tomadas quer a nível nacional, quer no âmbito da UE, através de Regulamentos que contêm normas de carácter geral e gozam de aplicabilidade direta, nos termos do Tratado sobre o Fundamento da União Europeia (artigo 288.º) e que os tribunais dos Estados-membros têm o dever de aplicar diretamente (sem necessidade de transposição para o direito nacional), sob pena de violação do direito da União Europeia.

Texto Integral

Processo: 5871/24.2T8VNG.P1

Tribunal de origem: Tribunal Judicial da Comarca do Porto - Juízo Local Cível de Vila Nova de Gaia - Juiz 4

Juíza Desembargadora Relatora:

Alexandra Pelayo

Juízes Desembargadores Adjuntos:

Ramos Lopes

Artur Dionísio Oliveira

SUMÁRIO:

.....

.....

.....

Acordam os Juízes que compõem este tribunal da Relação do Porto:

I-RELATÓRIO:

Companhia de Seguros A..., SA, intentou ação declarativa comum contra AA peticionando a condenação do réu no pagamento da quantia de 27.227,50€, acrescida de juros, alegando, em suma, que no exercício da sua atividade celebrou um contrato de seguro pelo qual assumiu a responsabilidade civil emergente de acidentes de viação decorrentes da circulação do veículo pesado de mercadoria de marca Renault, modelo ..., de matrícula ..-AZ-..., que se despistou quando o réu o conduzia, sem ser titular de carta de condução, que a obrigaram ao dispêndio daquele montante para regularização dos danos.

O réu, devidamente citado, contestou pugnando pela improcedência da ação.

Foi elaborado despacho saneador e identificado o objeto do litígio e os temas da prova.

Procedeu-se à realização da audiência de julgamento e no final, foi proferida sentença com o seguinte dispositivo:

Pelo exposto, julgo a ação parcialmente procedente, por provada, condenando o réu AA a pagar à autora Companhia de Seguros A..., SA, a quantia de 26.165,54€, acrescido de juros de mora, à taxa de juros civis, desde a data da citação até integral pagamento, sendo absolvido do demais peticionado.

As custas correm pela autora e réu, atento o decaimento (artigo 527.º, 1 e 2, do CPC).

Inconformado, o Réu **AA**, veio interpor o presente recurso, tendo apresentado as seguintes CONCLUSÕES:

(...)

Não foi apresentada resposta ao recurso.

O recurso foi admitido como apelação, com subida imediata, nos próprios autos e com efeito meramente devolutivo (artigo 644.º, 1, a), 645.º, 1, a), e 647.º, 1, do CPC).

Colhidos os vistos, cumpre decidir.

II-OBJETO DO RECURSO:

Resulta do disposto no art.º 608.º, n.º 2, do Código de Processo Civil, aqui aplicável ex vi do art.º 663.º, n.º 2, e 639.º, n.º 1 a 3, do mesmo Código, que, sem prejuízo das questões de conhecimento oficioso, o Tribunal só pode conhecer das questões que constem nas conclusões do recurso, que, assim, definem e delimitam o objeto do mesmo.

A questão *decidenda* é a da modificabilidade da decisão de facto relativamente ao facto 23 dos factos provados, por reapreciação das provas produzidas com alteração da decisão de direito em consequência de tal modificação.

III-FUNDAMENTAÇÃO:

Na sentença foram julgados provados os seguintes factos:

1) A autora é uma pessoa coletiva, constituída sob o tipo de Sociedade Anónima, com o objeto social de exploração da indústria de seguros do ramo Não Vida e da indústria de resseguros, com autorização da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões para exercer a atividade seguradora no Ramo Não Vida.

2) No exercício da sua atividade, no âmbito do ramo automóvel, a autora celebrou com B..., Lda., um contrato de seguro automóvel obrigatório de responsabilidade civil para frota, titulado pela apólice n.º ..., conforme termos do documento 1 junto com a petição inicial, cujo teor aqui se dá por reproduzido.

- 3) Em virtude da celebração do supra referido contrato de seguro, a autora assumiu a responsabilidade civil emergente da circulação do veículo pesado de mercadoria de marca Renault, modelo ..., de matrícula ..-AZ-..
- 4) O veículo ..-AZ-.., conduzido no momento pelo réu AA, circulava no dia 10.03.2021, pelas 07h15m, na Autoestrada 1, ao km 291,530, em Vila Nova de Gaia, no sentido sul/norte.
- 5) Nessa altura, o réu fechou os olhos, tendo perdido o controlo da viatura que conduzia, não conseguindo manter o veículo nos limites da via de circulação destinada ao sentido em que seguia, deslocando-se para a direita.
- 6) Por força da perda de controlo, o veículo de matrícula ..-AZ-.. embateu com a frente e com a lateral direita nas barreiras laterais de proteção da autoestrada provocando danos.
- 7) Concretamente, nas infraestruturas da ... ficaram danificadas, nomeadamente 15 barras de proteção lateral, 15 primos, 15 amortecedores, pavimento, 4 moto guardas, 1 atenuador de impacto, 1 EPT, 2 delineadores, 3 sacos de areia, entre outros, conforme os documentos 4 e 5 juntos com a petição inicial, cujos teores de dão por reproduzidos.
- 8) O local do despiste configurava, à data do sinistro dos autos, uma faixa de rodagem composta por três vias de circulação no sentido de trânsito sul/norte e descrevia uma curva à direita, atento o sentido de trânsito sul/norte.
- 9) Na data e hora do acidente não chovia, pelo que o piso encontrava-se limpo e seco.
- 10) A faixa de rodagem encontrava-se devidamente asfaltada e em bom estado de conservação.
- 11) No momento de eclosão do sinistro era de dia.
- 12) A concessionária da ..., nomeadamente, a C..., SA, orçamentou a reparação dos danos acima indicados no valor de € 29.639,34, conforme documento 6 junto com a petição inicial, cujo teor de dá por reproduzido.
- 13) Valor que a Brisa interpelou a aqui autora ao pagamento, conforme os documentos 7 e 8 juntos com a petição inicial, cujos teores de dão por reproduzidos.

14) Não obstante, após averiguação dos danos na referida ... solicitada pela autora apurou-se que os danos resultantes nas infraestruturas da autoestrada ascendiam a € 25.915,54, valor que a autora pagou diretamente à referida concessionária, conforme os documentos 9, 10 e 11 juntos com a petição inicial, cujos teores de dão por reproduzidos.

15) Acresce que junto ao local do sinistro devido ao embate do veículo seguro nas barras de proteção da autoestrada ficaram resíduos sólidos e inorgânicos e bem como resíduos líquidos contendo substâncias perigosas.

16) Foram assim, chamados ao local os Bombeiros Voluntários ..., que procederam à limpeza da via e à remoção dos detritos do local.

17) A referida limpeza importou um custo de €250 valor que a aurora pagou diretamente aos Bombeiros Voluntários

18) Tendo em vista a regularização do sinistro a autora procedeu à sua averiguação do sinistro para as circunstâncias em que o sinistro ocorreu, bem como os danos do mesmo resultantes.

19) A averiguação foi efetuada pelo gabinete de peritagens D..., Unipessoal, Lda., o qual teve um custo de 167,75€, conforme documento número 15 junto com a petição inicial, cujo teor de dá por reproduzido.

20) De igual forma a autora solicitou os serviços da E... para proceder ao levantamento dos danos resultantes nas infraestruturas da autoestrada 1, o qual teve um custo de € 861, conforme documento 16 junto com a petição inicial, cujo teor de dá por reproduzido.

21) Por fim, a autora procedeu à peritagem de um veículo terceiro que alegou ter sofridos danos resultantes do embate de peças projetadas pelo veículo AZ, para apurar quais os danos sofridos e se estes efetivamente se coadunavam com o acidente ora em apreço, a qual foi realizada através da F..., Unipessoal, Lda. e teve um custo de € 33,21.

22) Tendo a autora no total suportado a quantia de 27.227,50€.

23) Na altura o réu não era titular de carta de condução que lhe permitia conduzir o veículo de matrícula ..-AZ-...

E foram julgados não provados os seguintes factos.

24) O réu animava o veículo AZ de velocidade manifestamente superior à velocidade permitida no local.

25) A autora interpelou o réu a 16.02.2024 para lhe pagar o valor que despendeu, no montante global de 27.227,50€, por carta, conforme documento 18 junto com a petição inicial.

26) O réu circulava com total atenção à via e ao trânsito.

27) E não sentia cansaço, nem sono.

28) O réu não praticou uma condução imprudente, nem desatenta

29) O réu circulava a velocidade não superior a 70km/h.

30) O sinistro apenas se deveu a causa imprevisível e estranha a uma condução normal.

IV-MODIFICABILIDADE DA MATÉRIA DE FACTO POR REAPRECIAÇÃO DA PROVA PRODUZIDA:

Nos termos do disposto no art. 662.º, n.º 1 do CPCivil, “a Relação deve alterar a decisão proferida sobre a matéria de facto, se os factos dados como assentes, a prova produzida ou um documento superveniente impuserem decisão diversa”.

À luz deste preceito, “fica claro que a Relação tem autonomia decisória, competindo-lhe formar e formular a sua própria convicção, mediante a reapreciação dos meios de prova indicados pelas partes ou daqueles que se mostrem acessíveis e com observância do princípio do dispositivo no que concerne à identificação dos pontos de discórdia”.

A Relação usa do princípio da livre apreciação da prova com a mesma amplitude de poderes da 1ª instância, nos termos consagrados pelo n.º 5 do art.º 607.º do CP Civil. Assim, após análise conjugada de todos os meios de prova produzidos, a Relação deve proceder a reapreciação da prova, de acordo com a própria convicção que sobre eles forma, sem quaisquer limitações, a não ser as impostas pelas regras de direito material.

Tal como explica Abrantes Geraldine^[1], “(...) sendo a decisão do Tribunal “a quo” o resultado da valoração de meios de prova sujeitos à livre apreciação (...) a Relação, assumindo-se como verdadeiro Tribunal de instância, está em posição de proceder à sua reavaliação, expressando, a partir deles, a sua

convicção com total autonomia. Afinal nestes casos, as circunstâncias em que se inscreve a sua atuação são praticamente idênticas às que existiam quando o Tribunal de 1ª instância proferiu a decisão impugnada, apenas cedendo nos fatores da imediação e oralidade

Mas se o Tribunal da Relação usa do princípio da livre apreciação da prova com a mesma amplitude de poderes da 1.ª instância, nos termos consagrados pelo art. 607.º, n.º 5, do CPC, há porém que não olvidar os princípios da oralidade e da imediação.

Com efeito, há que ponderar que o tribunal de recurso não possui uma percepção tão próxima como a do tribunal de 1ª instância ao nível da oralidade e sobretudo da imediação com a prova produzida na audiência de julgamento. Na verdade, a atividade do julgador na valoração da prova pessoal deve atender a vários fatores, alguns dos quais – como a espontaneidade, a seriedade, as hesitações, a postura, a atitude, o à-vontade, a linguagem gestual dos depoentes – não são facilmente ou de todo apreensíveis pelo tribunal de recurso, mormente quando este está limitado a gravações meramente sonoras relativamente aos depoimentos prestados.

Como refere Miguel Teixeira de Sousa,^[2] o que está em causa não é determinar se ocorreu ou não um concreto facto, ou seja, “sindicar a convicção formada pelo tribunal com base nas provas produzidas e de livre apreciação, mas avaliar se matéria considerada como um facto provado reflete, indevidamente, uma apreciação de direito por envolver uma “qualquer valoração segundo a interpretação ou aplicação da lei, ou qualquer juízo, indução ou conclusão jurídica”.

Nos termos do preceituado no art. 607º n.º 5, do CPC, “o juiz aprecia livremente as provas segundo a sua prudente convicção acerca de cada facto; a livre apreciação não abrange os factos para cuja prova a lei exija formalidade especial, nem aqueles que só possam ser provados por documentos ou que estejam plenamente provados, quer por documentos, quer por acordo ou confissão das partes”.

Não obstante, a livre apreciação da prova tem de se traduzir numa valoração racional e crítica, de acordo com as regras comuns da lógica, da razão, das máximas da experiência e dos conhecimentos científicos, que permita objetivar a apreciação, requisito necessário para uma real motivação da decisão.

A convicção do julgador há-de ser sempre uma convicção pessoal, mas há-de ser sempre uma convicção objetivável e motivável, portanto capaz de impor-se aos outros em termos de racionalidade e percetibilidade e tem necessariamente de provir da análise global do conjunto de toda a prova produzida.

Daí que a jurisprudência^[3] acentue que a “verdade processual, na reconstrução possível, não é nem pode ser uma verdade ontológica”, não podendo sequer ser distinta ou diversa “da reconstituição possível do passado, na base da avaliação e do julgamento sobre factos, de acordo com procedimentos e princípios e regras estabelecidos”, os quais são muitas vezes encontrados nas chamadas “regras da experiência”.

Importará, por isso, aquilatar se as conclusões que foram retiradas a partir da prova que foi produzida e credibilizada pelo tribunal, não contende com as regras da experiência comum e da lógica.

Dito isto, e tendo presente estes elementos, cumpre conhecer, em termos autónomos e numa perspetiva crítica, à luz das regras da experiência e da lógica, da factualidade impugnada e, em particular, se a convicção firmada no tribunal recorrido merece ser por nós secundada por se mostrar conforme às ditas regras de avaliação crítica da prova, caso em que improcede a impugnação deduzida pela Apelante, ou não o merece, caso em que, ao abrigo dos poderes que lhe estão cometidos ao nível da reapreciação da decisão de facto e enquanto tribunal de instância, se impõe que este tribunal introduza as alterações que julgue devidas a tal factualidade, sendo certo que, na reapreciação da prova a Relação goza, como dissemos da mesma amplitude de poderes da 1.^a instância e, tendo como desiderato garantir um segundo grau de jurisdição relativamente à matéria de facto impugnada, deve formar a sua própria convicção.

Impugna o Apelante o facto vertido em 23 dos provados que defende ter sido incorretamente julgado, e por isso dever tal facto passar a constar do elenco dos não provados,

Considera também que o que resultou da prova produzida é que, à data do sinistro, o réu era titular de carta de condução válida, devendo tal facto ser aditado aos factos provados, passando a considerar-se que o Réu, à data do sinistro, estava legalmente habilitado a conduzir, porquanto era titular das categorias A, A1, A2, B, B1, BE, C, C1 e C1E.

Vejamos.

O facto 23 tem a seguinte redação:

23) Na altura o réu não era titular de carta de condução que lhe permitia conduzir o veículo de matrícula ..-AZ-...

Estamos perante a prova de um facto essencial para o direito de regresso da autora, baseado no disposto no artigo 27.º, 1, c) do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto que dispõe que, satisfeita a indemnização a empresa de seguros tem direito de regresso contra o condutor, entre outras circunstâncias, se não estiver legalmente habilitado a conduzir.

Cabia assim à Autora fazer prova não só dos pressupostos da responsabilidade civil, mas também que o A. conduzia sem habilitação legal – artigo 342.º, n.º 1 do Código Civil.

Ora o apelante defende que o facto 23 não poderá constar dos factos provados, pretendendo que o mesmo seja alterado por existir erro de julgamento, alegando que a prova testemunhal nada concretizou quanto à falta de habilitação legal para conduzir aquela viatura, a que acresce a falta/ ausência de prova documental capaz de firmar o direito invocado pela A..

Vejamos se é assim.

A prova é “a atividade realizada em processo tendente à formação da convicção do tribunal sobre a realidade dos factos controvertidos”, tendo “por função a demonstração da realidade dos factos” (art. 341.º do CCivil) – a demonstração da correspondência entre o facto alegado e o facto ocorrido.

Os meios de prova, enquanto “modos por que se revelam os factos que servem de fonte das relações jurídicas”, encontram no Código Civil os seguintes tipos: a confissão (arts. 352.º a 361.º); a prova documental (arts. 362.º a 387.º); a prova pericial (arts. 388.º e 389.º); a prova por inspeção (arts. 390.º e 391.º); e a prova testemunhal (arts. 392.º a 396.º). O art. 466.º do CPC acrescenta a “prova por declarações de parte”.

O tribunal aprecia livremente a prova testemunhal (art. 396.º do CCivil e arts. 495.º a 526.º do CPC), bem como os depoimentos e declarações de parte (arts. 452.º a 466.º do CPC, exceto na parte em que constituam confissão; a prova por inspeção (art. 391.º do CCivil e arts. 490.º a 494.º do C.PCivil); a prova pericial (art. 389.º do CCivil e arts. 467.º a 489.º do CPCivil); e ainda no caso

dos arts. 358.º, nºs 3 e 4, 361.º, 366.º, 371.º, n.ºs 1, 2ª parte e 2, e 376.º, n.º 3, todos do CCivil.

Por sua vez, estão subtraídos à livre apreciação os factos cuja prova a lei exija formalidade especial: é o que acontece com documentos *ad substantiam* ou *ad probationem*; também a confissão quando feita nos termos do art. 358.º, nºs 1 e 2 do CCivil; e os factos que resultam provados por via da não observância do ónus de impugnação (art. 574.º, n.º 2, do CPC).

Ora, há desde logo que ter em consideração, na apreciação do facto ora impugnado que, a prova do facto de uma pessoa ser titular de carta de condução, que é um documento oficial, constitui facto que apenas admite prova documental, ou seja é uma facto que apenas só pode ser provado por documento, no caso pela exibição do documento - a carta de condução.

Acontece que estamos ainda perante a prova dum facto negativo - *o réu não era titular de carta de condução que lhe permitia conduzir o veículo de matrícula ..-AZ-..* -para o qual não deixa de continuar a relevar a existência ou não do aludido documento - carta de condução.

À autora cabia assim a alegação e prova deste facto, constitutivo do direito que pretende exercer através desta ação, isto é que na data do sinistro o réu não era titular de carta de condução, isto é circulava sem habilitação legal para conduzir e ao réu incumbia-lhe fazer a contraprova exibindo carta de condução válida nessa data.

Na participação do acidente elaborada pela GNR- Comando Distrital ..., consta desde logo a indicação de que o condutor do veiculo acidentado possui,

A carta de condução, é o documento que habilita o seu titular a conduzir e é emitida, revogada ou cancelada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), conforme resulta do artigo 123º do Código da Estrada (DL n.º 114/94, de 03 de Maio) e do Regulamento da Habilitação Legal para conduzir (a seguir RHLC), aprovado pelo DL n.º 138/2012, de 05 de Julho.

Estabelece o artigo 3º nº 1 do RHLC que a carta de condução é única e contém averbadas todas as categorias de veículos que habilita o seu titular a conduzir.

E acrescenta o artigo 16º do mesmo diploma legal, quanto á validade dos títulos de condução, que

1 - Os títulos de condução emitidos ao abrigo do presente regulamento têm a validade neles registada.

Tendo presente esta realidade normativa, tem-se por fidedignas as informações prestadas nos autos, a 30.5.2025 e a 3.6.2025, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (a seguir, IMT, I. P.), por ser a entidade pública a quem compete a emissão e revogação das cartas de condução.

Na prova do facto 23, a sentença atendeu precisamente ao teor daquelas informações prestadas pelo IMT, a seu pedido, concluindo que a mesmas “atestam que na data do despiste o réu não era titular de carta de condução válida.”

Afirma-se para tanto, o seguinte, na sentença: “Na verdade, dessa documentação resulta que o réu é titular da carta de condução ..., com última emissão datada de 10-07-2024, com as categorias B e B1, válidas atualmente até 30-08-2026.

Todavia, à data de 10/03/2021 essa carta de condução já tinha caducado, pois que sendo válida até 30-08-2020 o réu apenas deu entrada de pedido de revalidação em 20-10-2021, ou seja, cerca de três meses depois de se ter despistado na ..., tendo então nessa altura a sua carta de condução caducado.

Neste sentido, não é correta a afirmação do réu na contestação que circulava com a guia de substituição de documentos que consta do documento 3 com esse articulado, sendo que dessa guia até resulta que a sua validade é de 2023/11/27 a 2024/05/26, percebendo-se que terá sido entregue por conta da apreensão da sua carta de condução na sequência de uma qualquer infração estradal cuja coima o réu não pagou.”

Do exposto decorre que, na prova deste facto o tribunal recorrido considerou e bem, a informação prestada pela entidade pública responsável pela emissão da cartas de condução.

Acontece porém que, o que se espera ver vertido no elenco dos factos relevantes são apenas factos concretos, e não conceitos, proposições normativas ou juízos jurídico-conclusivos (art. 607.º, n.º 4, do CPCivil). Ou seja, factos enquanto premissas de um juízo conclusivo, num ou noutro dos sentidos defendidos pelas partes, ou até eventualmente num terceiro sentido afirmado pelo tribunal por via do princípio do inquisitório.

Desta forma, o que deveria constar na prova deste facto é apenas o que resulta das informações prestadas pelo IMT, ou seja que, “na data mencionada de 10.3.2021, o mesmo seria titular da carta ... emitida em 26-09-2018, válida até 30.08.2020.” e ainda que, “à data de 10/03/2021 a emissão mais recente da carta de condução ... possuía data (de emissão) de 26/09/2018” e “a validade inscrita no referido documento (para o conjunto das categorias averbadas à data) era 30/08/2020 (vide cópias SICC que se juntam).”

Nessas cópias constam as seguintes categorias de veículos: A- A1- A2- B-B1 C- C1, C1E e CE.

Encontra-se assim suficientemente demonstrado que na data do acidente o réu era titular da carta de condução ..., emitida em 26/09/2018 com validade até 30-08-2020, com as categorias indicadas, tendo o réu dado entrada de pedido de revalidação em 20-10-2021.

A afirmação do tribunal recorrido, no sentido de que as informações prestadas pelo IMT atestam que na data do despiste o réu não era titular de carta de condução válida, constitui um juízo conclusivo do tribunal, retirado da data de validade da carta de condução, indicada pelo IMT.

Apesar de interligadas estas questões - carta de condução emitida em nome do réu e a sua validade temporal - uma coisa é o réu ser titular de documento que o habilita a conduzir - carta de condução ... - o que foi atestado pelo IMT, outra coisa é saber se tal documento habilitava ou não o seu titular, aqui apelante a conduzir o veículo sinistrado na data do acidente, o que contende com a sua validade.

Para responder a esta questão, necessário se torna saber se a carta de condução era válida nessa data, isto é se não tinha caducado, ou se não havia sido revogada ou cancelada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), entidade com competência para tal.

O artigo 3º do RHLC no seu numero 1 dispõe que a carta de condução é única e contém averbadas todas as categorias de veículos que habilita o seu titular a conduzir e o artigo 16º quanto á validade dos títulos de condição dispõe que os títulos de condução emitidos ao abrigo do presente regulamento têm a validade neles registada.

Daí que a resposta á questão de saber se o condutor dispunha de carta de condução válida, assenta já num juízo jurídico conclusivo deverá estar

expressa, não no elenco dos factos provados, mas deverá resultar da tarefa de subsunção do direito aos factos.

Desta forma, e pelos motivos acabados de expor, entendemos ser deferir a impugnação feita do facto 23, que passará a ter a seguinte redação, com base nas informações prestadas pelo IMT:

23-Na data do acidente o réu era titular da carta de condução ... emitida em 26-09-2018 e com validade até 30-08-2020, (com a categoria A; a categoria BE; Categoria C1E; Categoria CE; Categoria A2; Categoria B) Categoria C e Categoria B1), tendo o réu dado entrada de pedido de revalidação em 20-10-2021.

Deverá a alteração ficar a constar do elenco dos factos provados.

V-APLICAÇÃO DO DIREITO AOS FACTOS

Aqui chegados importa agora aferir, em face da factualidade provada, tendo em consideração a alteração feita na matéria de facto, se podemos concluir, como o tribunal recorrido que, na data do despiste o réu não era titular de carta de condução válida.

É certo que, está provado que a carta de condução de que é titular o réu, tinha validade até 30-08-2020, (tendo o réu dado apenas entrada de pedido de revalidação em 20-10-2021), pelo que no dia 10.3.2021, a carta encontrava-se caducada e como tal constituía um título inválido.

O apelante veio porém, chamar a atenção para o facto de os factos em juízo terem ocorridos no período de 2020 e 2021, altura em que “o país (e o mundo) parou em virtude da pandemia COVID-19” e durante esse tempo os prazos e as validades dos documentos (nomeadamente das cartas de condução) foram alvo de sucessivas prorrogações, de acordo com as leis extraordinárias que iam sendo aplicadas à medida que a pandemia ia evoluindo.

Alegou para tanto que, neste âmbito e para os efeitos de aplicação, entre outros, do Decreto-Lei n.º 10-A/2020 de 13 de março (artigo 16.º) e do Decreto-Lei n.º 22-A/2021, de 17 de março, a matéria relativa à validade das cartas de condução foi remetida para o Regulamento (UE) 2021/267 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2021, que estabeleceu medidas específicas e temporárias, em face da persistência da crise de COVID-19, relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da

legislação em matéria de transportes e à prorrogação de determinados prazos referidos no Regulamento (UE) 2020/698.

E que o Regulamento (UE) 2020/698 estabeleceu que, devido às dificuldades em renovar as cartas de condução em consequência das circunstâncias extraordinárias causadas pelo surto de COVID-19, que já tinha começado em 01 de fevereiro de 2020 em alguns Estados-Membros, se afigurou necessário prorrogar a validade (também) das cartas de condução.

A 23 de fevereiro de 2021, entrou em vigor a regulamentação europeia (com aplicação a 6 de março de 2021) que veio prorrogar, uma vez mais, a validade das cartas de condução.

Assim, as cartas de condução que caducassem ou viessem a caducar entre 1 de setembro de 2020 e 30 de junho de 2021, ficaram prorrogadas por um período de 10 meses contados a partir da data do seu término.

Sendo certo que, a validade das cartas de condução que, pela aplicação do artigo 3.º do Regulamento (UE) 2020/608698 (anterior regulamento que prorrogava os prazos destes documentos que teriam expirado até 31 de agosto de 2020), de outro modo, teriam expirado ou expirariam entre 1 de setembro de 2020 e 30 de junho de 2021, foi prorrogada por seis meses ou até 1 de julho de 2021, consoante a data que for posterior.

Este alargamento dos prazos deveu-se aos constrangimentos causados pela pandemia de COVID-19 e enquadrou-se no âmbito das medidas de prevenção, controlo e vigilância da infeção pelo Sars-cov-2 definidas no Regulamento (UE) 2021/267.

Assim, de acordo com a regulamentação europeia (transposta para o território nacional) todas as cartas de condução expiradas entre 01 de fevereiro de 2020 e 30 de junho de 2021 viram os seus prazos de validade alargados.

Pensamos que assiste razão ao apelante.

Relativamente à legislação nacional que adotou medidas excecionais, nesta matéria o artigo 16.º Decreto-Lei n.º 10-A/2020 de 13 de março, determinou, relativamente à atendibilidade de documentos expirados, que as autoridades públicas aceitassem para todos os efeitos legais, a exibição de documentos suscetíveis de renovação cujo prazo de validade expire a partir da data de entrada em vigor do presente decreto-lei ou nos 15 dias imediatamente anteriores ou posteriores.

O Decreto-Lei n.º 22-A/2021, de 17 de março, prorrogou prazos e estabeleceu medidas excecionais e temporárias no âmbito da pandemia da doença COVID-19, determinando no artigo 16º nº 7 que “a validade das cartas de condução é determinada nos termos do Regulamento (UE) 2021/267 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2021.

Atenta a data em que ocorreu a caducidade da carta de condução do Réu – 30-08-2020, a legislação nacional citada não contende com a mesma, sendo aliás este último decreto-lei posterior à data de caducidade da carta de condução do réu.

A Diretiva 2006/126/CE veio estabelecer regras sobre as cartas de condução.

Prevê o reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros com base num modelo de carta de condução da União e estabelece uma série de requisitos mínimos para tais cartas.

O principal diploma legal que procedeu à transposição da Diretiva 2006/126/CE para o direito nacional, foi o Decreto-Lei n.º 138/2012, de 5 de julho, que alterou o Código da Estrada e aprovou o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir (RHLC), que estabelece as regras aplicáveis à emissão, revalidação e categorias de cartas de condução em Portugal, harmonizando a lei portuguesa com as normas europeias, ao qual já fizemos supra referência, sendo que o REGULAMENTO (UE) 2020/698 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 25 de maio de 2020, veio proceder ao alargamento dos prazos fixados nessa diretiva.

Esse Regulamento estabelece medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes, estabelece no seu artigo 1º o âmbito de aplicação: “O presente regulamento estabelece medidas específicas e temporárias aplicáveis à renovação e à prorrogação do prazo de validade de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em resposta às circunstâncias extraordinárias causadas pelo surto de COVID-19 no domínio dos transportes rodoviários, ferroviários e por vias navegáveis interiores e da segurança marítima.

Assentou nos seguintes considerandos:

“(1) O surto de COVID-19 e a crise de saúde pública associada constituem um desafio sem precedentes para os Estados-Membros e impõem um encargo elevado sobre as autoridades nacionais, os cidadãos da União e os operadores económicos, em particular os operadores de transportes. A crise de saúde pública criou circunstâncias extraordinárias que afetam as atividades normais das autoridades competentes nos Estados-Membros, bem como o trabalho das empresas de transportes no que respeita às formalidades administrativas a cumprir nos diferentes setores do ramo, e que não poderiam razoavelmente ter sido antecipadas a tempo da adoção de medidas pertinentes. Essas circunstâncias extraordinárias têm um impacto significativo em vários domínios abrangidos pelo direito da União em matéria de transportes.

4) A Diretiva 2006/126/CE estabelece regras sobre as cartas de condução. Prevê o reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros com base num modelo de carta de condução da União e estabelece uma série de requisitos mínimos para tais cartas. Nomeadamente, os condutores de veículos a motor devem ser titulares de uma carta de condução válida, que deve ser renovada ou, em alguns casos, trocada no termo da vigência da sua validade administrativa. Devido às dificuldades em renovar as cartas de condução em consequência das circunstâncias extraordinárias causadas pelo surto de COVID-19, que já tinha começado em 1 de fevereiro de 2020 em alguns Estados-Membros, afigura-se necessário prorrogar a validade de determinadas cartas de condução por um prazo de sete meses a contar do seu prazo de validade, a fim de assegurar a continuidade da mobilidade rodoviária.

(22) Em razão do carácter imprevisível e súbito do surto de COVID-19, foi impossível adotar atempadamente medidas pertinentes. Por esse motivo, as disposições do presente regulamento deverão igualmente abranger o período anterior à sua entrada em vigor. Dada a natureza dessas disposições, tal abordagem não resulta numa violação das expectativas legítimas das pessoas interessadas. (23) Tendo em conta a necessidade imperiosa de responder sem demora às circunstâncias causadas pelo surto de COVID-19 no domínio dos transportes rodoviários, ferroviários e por vias navegáveis interiores e da segurança marítima, ao mesmo tempo que, sempre que aplicável, se dá aos Estados-Membros um prazo razoável para que informem a Comissão caso decidam não aplicar determinadas derrogações previstas no presente regulamento, este último deverá entrar em vigor com carácter de urgência no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia, por forma a assegurar que as situações de incerteza jurídica que afetem muitas

autoridades e operadores de transporte de diferentes setores de transporte, nomeadamente aqueles onde os prazos em causa já tenham expirado, sejam o mais breves possível.”

No seu artigo 3º, o Regulamento 2020/698 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 25 de maio de 2020 dispõe o seguinte, relativamente á prorrogação dos prazos previstos na Diretiva 2006/126/CE 1: “Não obstante o disposto no artigo 7.o e no anexo I, ponto 3, alínea d), da Diretiva 2006/126/CE, considera-se que a validade das cartas de condução, que, em conformidade com essas disposições, de outro modo, teria expirado ou expiraria entre 1 de fevereiro de 2020 e 31 de agosto de 2020 é ou foi prorrogada por um período de sete meses a contar da data de validade referida em cada carta.” (sublinhado nosso).

Este regulamento europeu, nos termos do seu artigo 18º. é aplicável a partir de 4 de junho de 2020, ou seja, entrou em vigor em todos os países da União Europeia nessa data, data essa que se verifica ser anterior à data da caducidade da carta de condução do réu (de 30.8.2020), que por isso se mostra abrangida pela previsão legal, estando ainda contemplada no período temporal previsto no citado artigo 3º (cartas de condução, que, de outro modo, teria expirado ou expiraria entre 1 de fevereiro de 2020 e 31 de agosto de 2020).

Ora, os Regulamentos Europeus são obrigatório em todos os seus elementos e são diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Por força deste regulamento europeu, que abrangueu na sua previsão legal, o período de validade da carta de condução do réu que doutro modo expiraria em 30.8.2020, foi estendido ou prorrogado o prazo de validade da carta de condução do réu, por um período de sete meses a contar da data de validade da carta.

Contata-se assim que a validade da carta de condução do réu, foi estendida pelo período de sete meses, até ao dia 30.3.2021, pelo que, no dia do sinistro, em 10.3.2021, a carta do réu beneficiando deste período de extensão excecional, era válida.

A este regulamento seguiu-se ainda o REGULAMENTO (UE) 2021/267 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 16 de fevereiro de 2021, aplicável a partir de 6 de Março de 2021 (conforme dispõe o seu artigo 19º), entrou em vigor em todos os países da União Europeia nessa data, que veio ainda estabelecer nova prorrogação agora por um prazo de 10 meses (“1. Não

obstante o disposto no artigo 7.o e no anexo I, ponto 3, alínea d), da Diretiva 2006/126/CE, considera-se que a validade das cartas de condução, que, em conformidade com essas disposições, de outro modo, teria expirado ou expiraria entre 1 de setembro de 2020 e 30 de junho de 2021, é ou foi prorrogada por um período de 10 meses a contar da data do termo de validade referida em cada carta.”).

Os Regulamentos contêm normas de carácter geral e gozam de aplicabilidade direta, nos termos do Tratado sobre o Fundamento da União Europeia (artigo 288.º). Ou seja, a sua aprovação pelos órgãos de Direito da União Europeia, com a consequente publicação e entrada em vigor, é suficiente para produzir efeitos no direito interno dos Estados-Membros. Essa produção de efeitos pode significar que são diretamente atribuídos direitos e impostos deveres a particulares. A aplicabilidade direta destas normas determina que a administração pública dos Estados-membros, nomeadamente a portuguesa, aplique diretamente normas de direito da União Europeia, que, ademais, prevalecem sobre as normas aprovadas pelos órgãos de soberania portugueses em caso de conflito (princípio do primado).

Também os tribunais dos Estados-membros têm o dever de aplicação direta dessas normas, sob pena de violação do direito da União Europeia. Por esse motivo, as administrações e os tribunais nacionais são considerados também administrações e tribunais europeus, além de nacionais, na medida em que são os órgãos responsáveis pela sua aplicação imediata nos casos concretos.

Desta forma, ao contrário da sentença recorrida, temos de concluir que o réu dispunha de carta de condução válida, por o prazo de validade da carta de condução de que era titular - condução ... - ter sido estendido, no âmbito das medidas específicas e temporárias adotadas pela União Europeia, em consequência das circunstâncias extraordinárias causadas pelo surto de COVID-19, pelo artigo 3º do REGULAMENTO (UE) 2020/698 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO de 25 de maio de 2020, sendo por isso válida na data da ocorrência do acidente, pelo que, atendendo-se ainda às categorias de veículos abrangidas e o disposto no artº 3º do RHLC, temos forçosamente de concluir que o réu encontrava-se legalmente habilitado a conduzir.

Para fazer valer o direito de regresso estabelecido no artigo 27.º, n.º 1, alínea d), do Dec.-Lei n.º 291/2007 de 21 de Agosto, a apelada Seguradora tinha de alegar e provar os pressupostos da responsabilidade civil e a condução sem habilitação legal – artigo 342.º, n.º 1 do Código Civil.

Logrou demonstrar os primeiros, mas já não este último, impondo-se por isso a improcedência da ação e a absolvição do réu dos pedidos.

VI-DECISÃO

Pelo exposto e em conclusão, acordam os juízes que compõem este tribunal da relação em julgar procedente o recurso, revogando a sentença recorrida, e absolvendo, o réu dos pedidos contra si formulados.

Custas da ação final, pela autora que decaiu.

Porto, 12 de dezembro de 2025.

Alexandra Pelayo

João Ramos Lopes

Artur Dionísio Oliveira

[1] In *Recursos no Novo Código de Processo Civil*, Almedina, 2017, 4ª Edição, pág. 277.

[2] In “Estudos sobre o Novo Código de Processo Civil”, pág. 312)

[3] Cf. Ac. do STJ de 06.10.2010, relatado por Henriques Gaspar no processo 936/08.JAPRT, acessível em www.dgsi.pt