

COLEÇÃO FORMAÇÃO CONTÍNUA

DIREITO ESTRADAL

JURISDIÇÕES CIVIL, PENAL E DO TRABALHO

OUTUBRO 2016



CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

Diretor do CEJ

João Manuel da Silva Miguel, Juiz Conselheiro

Diretores Adjuntos

Paulo Alexandre Pereira Guerra, Juiz Desembargador

Luís Manuel Cunha Silva Pereira, Procurador-Geral Adjunto

Coordenador do Departamento da Formação

Edgar Taborda Lopes, Juiz Desembargador

Coordenadora do Departamento de Relações Internacionais

Helena Leitão, Procuradora da República

Grafismo

Ana Caçapo - CEJ

Capa

Edifício do CEJ e elétrico n.º 28



A realidade respeitante ao direito estradal é transversal a jurisdições e a Tribunais.

A regulação da circulação, o acidente de viação, a sua prevenção e os seus efeitos, chamam à colação direito penal e contraordenacional, direito do trabalho e direito civil.

E foi por isso que o CEJ organizou em 2013 um Colóquio em que todas estas vertentes estiveram em análise.

Como refere o Conselheiro Gregório de Jesus num dos textos que agora se trazem à luz, "Numa humanidade cada vez mais febril, inquieta e ávida de celeridade na voragem do tempo, o veículo automóvel cedo se tornou num ícone, mesmo numa divindade em que o acidente de viação é o seu ritual de sangue e sacrifício".

Com uma realidade tão presente na nossa sociedade, esta publicação, dentro da Coleção Formação Contínua, será mais um contributo para a reflexão dos profissionais do Direito, com conteúdos de utilidade indiscutível (textos e vídeogravações das comunicações apresentadas, recolha jurisprudencial temática).

É, mais uma vez, o Centro de Estudos Judiciários, a procurar cumprir a sua função junto da Comunidade Jurídica!

(ETL)

Ficha Técnica

Nome:

Direito Estradal

Coleção:

Formação Contínua

Plano de Formação 2012/2013:

– Colóquio sobre Direito Estradal - 22 de março de 2013 (programa)

Conceção e organização:

António Tolda Pinto (Procurador da República, Coordenador Regional do Ministério Público – CEJ–Porto*)

Fernando Amaral (Procurador da República, Coordenador Regional do Ministério Público – CEJ–Coimbra*)

Laurinda Gemas (Juíza de Direito, Docente do CEJ) - **Jurisdição Civil**

João Aibéo (Procurador Geral Adjunto, Docente do CEJ*) - **Jurisdição Penal**

Albertina Aveiro Pereira (Juíza Desembargadora, Docente do CEJ*) - **Jurisdição do Trabalho**

Colaboração:

NADIJ – Núcleo de Apoio Documental e Informação Jurídica do Tribunal Constitucional
Gabinete dos Juizes Assesores do Supremo Tribunal de Justiça

Intervenientes:

Gregório Silva Jesus – Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça

Júlio Gomes – Professor Catedrático, Universidade Católica do Porto**

António José Pereira Leal – Tenente-Coronel, Chefe da Divisão de Criminalística, Direção de Investigação Criminal - Guarda Nacional Republicana

Celso Leal – Procurador-Adjunto, Círculo Judicial de Guimarães

Anabela Arraiolos – Diretora da Unidade de Gestão de Contra-ordenações da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)

Revisão final:

Edgar Taborda Lopes – Juiz Desembargador, Coordenador do Departamento da Formação do CEJ

Ana Caçapo – Departamento da Formação do CEJ

* À data da ação de formação

** Atual Juiz Conselheiro do STJ

Notas:

Para a visualização correta dos e-books recomenda-se o seu descarregamento e a utilização do programa Adobe Acrobat Reader.

Foi respeitada a opção dos autores na utilização ou não do novo Acordo Ortográfico.

Os conteúdos e textos constantes desta obra, bem como as opiniões pessoais aqui expressas, são da exclusiva responsabilidade dos seus Autores não vinculando nem necessariamente correspondendo à posição do Centro de Estudos Judiciários relativamente às temáticas abordadas.

A reprodução total ou parcial dos seus conteúdos e textos está autorizada sempre que seja devidamente citada a respetiva origem.

Forma de citação de um livro eletrónico (NP405-4):

AUTOR(ES) – **Título** [Em linha]. a ed. Edição. Local de edição: Editor, ano de edição.
[Consult. Data de consulta]. Disponível na internet:<URL:>. ISBN.

Exemplo:

Direito Bancário [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2015.

[Consult. 12 mar. 2015].

Disponível na

internet:<URL:http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/civil/Direito_Bancario.pdf.

ISBN 978-972-9122-98-9.

Registo das revisões efetuadas ao e-book

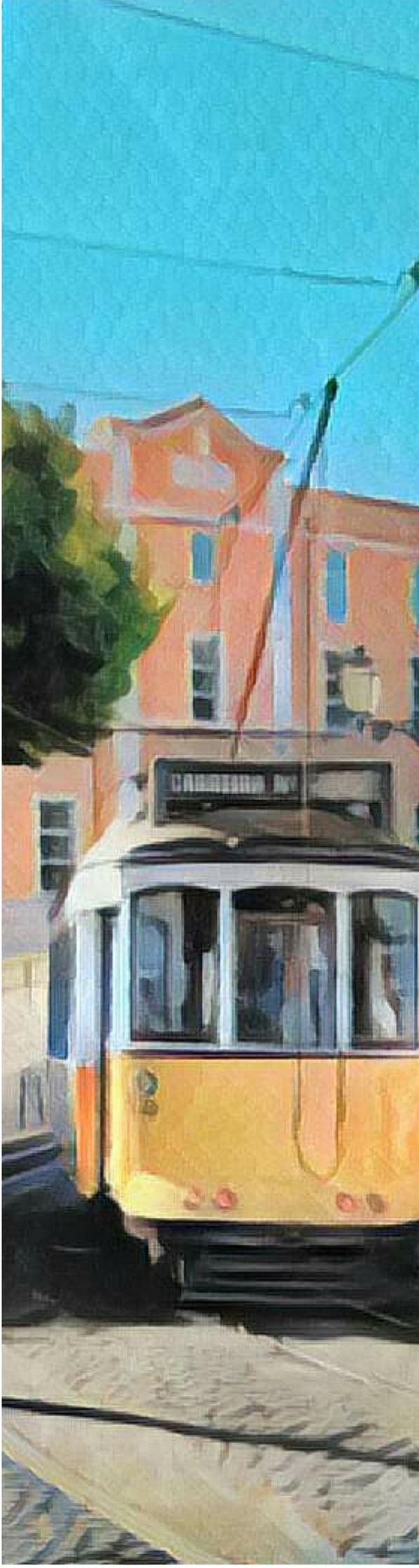
Identificação da versão	Data de atualização
1.ª edição – 31/10/2016	

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

Direito Estradal

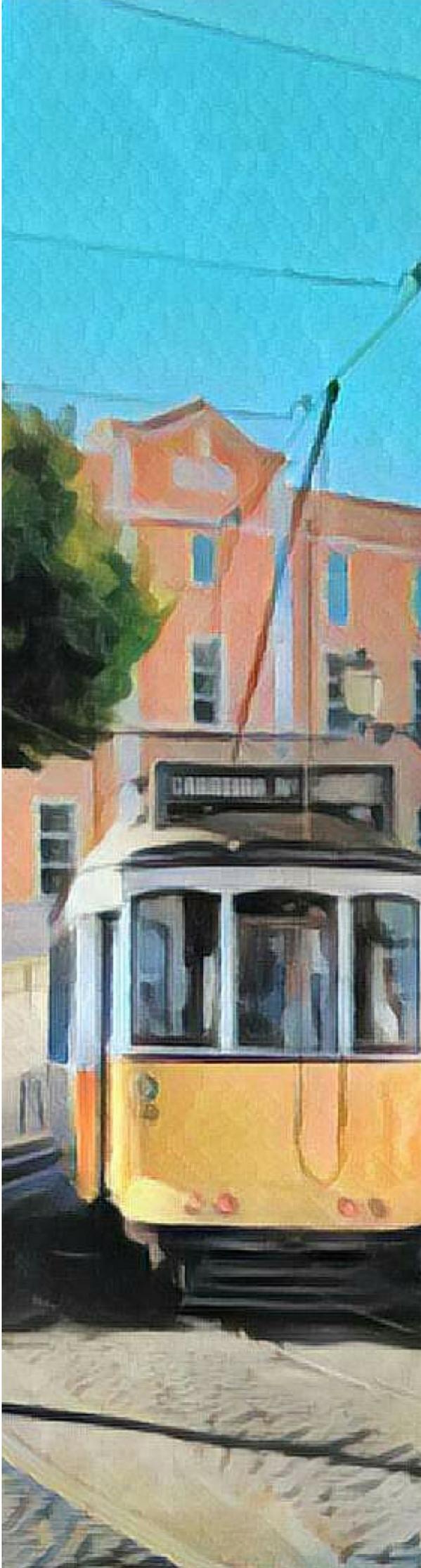
I. Textos e vídeos das comunicações	9
1. Infracções estradais causais nos acidentes de viação <i>Gregório Silva Jesus</i>	11
2. A causalidade no âmbito dos acidentes de trabalho <i>Júlio Gomes</i>	75
3. Investigação de acidentes de viação <i>António José Pereira Leal</i>	79
4. Pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados no crime de condução sem habilitação legal e nos crimes por negligência <i>Celso Leal</i>	109
5. Especificidades das contraordenações rodoviárias. O regime atual e as propostas em sede de projeto de revisão do código da estrada <i>Anabela Arraiolos</i>	135
II. Anexos	139
1. Legislação	141
2. Jurisprudência	145

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS



I.
**Textos e vídeos
das comunicações**

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS



1.
**Infrações
estradais
causais nos
acidentes de
viação**

Gregório Silva Jesus

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

INFRACÇÕES ESTRADAIS CAUSAIS NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

Quadro sinóptico de algumas delas nas deliberações do Supremo Tribunal de Justiça

Gregório Silva Jesus*

1. Causas dos acidentes: factores físicos e humanos;
2. Factores físicos: as vias públicas, as vias de comunicação do domínio privado quando abertas ao trânsito público, e as passagens de nível como espaço dos acidentes rodoviários; direito de prioridade; As auto-estradas e a responsabilidade das concessionárias;
3. Factores humanos: culpa, velocidade excessiva, condução sob a influência do álcool, danos causados por animais, concorrência de culpas; culpa presumida e culpa efectiva; trânsito de peões;
4. **Risco**: concorrência do risco da actividade do agente com a culpa do lesado.

Numa breve exposição desta natureza seria estultícia minha procurar fazer uma abordagem das múltiplas questões que se contêm no tema que à mesma preside, razão pela qual optámos por aflorar tão só algumas delas, que, pela sua recorrência ou controvérsia, possam suscitar o vosso interesse e oferecer alguma utilidade.

Os pleitos originários da accidentalidade rodoviária multiplicam-se nos tribunais, a nossa literatura jurídica exterior à esfera de expressão da jurisprudência não é abundante nesta área de direito, e a vastidão do tema consentiram-me a ideia de que, procedendo a uma apertada condensação, talvez fosse útil dar a lume uma espécie de quadro sinóptico de alguns dos assuntos mais recorrentes, controversos ou actuais, realizado pela integração de casos reais da vida percebidos na sua raiz teórica pelas leituras da doutrina e das decisões do Supremo Tribunal de Justiça, sobretudo a mais recente, susceptíveis de suscitar algum embaraço na sua abordagem.

Fá-lo-emos com espírito meramente noticioso, e não polemista por inadequado ao momento. O escopo desta intervenção naturalmente vedou o aprofundamento de alguns temas que noutro âmbito mereceriam análise mais cuidada e demorada, impôs-me critérios de concisão, conduzindo-me a propósitos eminentemente práticos quedados e sustentados num resumo ao mesmo tempo breve e documentado, sem esquecer impropício condicionalismo sempre presente de não relegar para plano secundário os deveres profissionais.

São estes, motivos pelos quais confio na vossa benevolência na avaliação do que me propus e executei.

*

* Juiz Conselheiro, Supremo Tribunal de Justiça

1. Causas do acidente

Numa humanidade cada vez mais febril, inquieta e ávida de celeridade na voragem do tempo, o veículo automóvel cedo se tornou num ícone, mesmo numa divindade em que o acidente de viação é o seu ritual de sangue e sacrifício.

Basta lembrar que, apesar do rácio de mortos ter vindo a diminuir sistematicamente ao longo dos anos, no nosso país a taxa de acidentes *per capita* é das mais elevadas da Europa.

Segundo dados fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)^{1 2}:

ANO	VM	FG	FL	TV ³
2003	1.241	4283	46.566	52.090
2004	1.054	3.905	43.832	48.791
2005	996	3.435	41.488	45.919
2006	763	3.188	40.052	44.003
2007	791	2.875	39.630	43.296
2008	707	2.392	37.704	40.803
2009	680	2.395	39.817	42.892
2010	664	2.415	40.019	43.098
2011	625	2.223	36.421	39.269
2012	526	1.883	33.017	35.426

Grande número destas vítimas encontram-se entre peões e condutores de veículos de duas rodas, mas o grande potencial de energia cinética desencadeadora de resultados tão sinistros reside no automóvel, conduzido tantas vezes por pessoas inaptas do ponto de vista cívico, e algumas vezes por pessoas correctas e corteses na vida quotidiana mas que na sua azáfama e corrida contra o tempo não conseguem reprimir a exacerbação do egoísmo que as assalta nessas vicissitudes.

Sem pretender entrar na análise dos preceitos éticos da estrada, passemos, então, a analisar alguns dos problemas que o acidente de viação suscita à luz das disposições legais.

Começaremos pelo estudo da etiologia do acidente no aspecto da infracção às regras de trânsito.

As causas dos acidentes de viação residem, em regra, nos elementos físicos e humanos que introduzem no tráfego das vias de comunicação situações anormais propiciadoras de efeitos lesivos nas pessoas e nos bens.

¹ Disponíveis no seu site www.ansr.pt. No passado dia 14, foi noticiado pela Agência Lusa, por reporte a relatório da Organização Mundial de Saúde, com base nos dados referentes a 2010, ser Portugal o segundo país da Europa ocidental com maior taxa de mortalidade na estrada, embora tenha legislação abrangente sobre segurança rodoviária e esteja entre os quatro países do mundo que melhor classificam a sua aplicação.

² Veja-se o interessante estudo sobre o “*Custo Económico e Social dos Acidentes de Viação em Portugal*”, de Arlindo Alegre Donário e Ricardo Borges dos Santos, editado pela Universidade Autónoma de Lisboa.

³ VM – Vítimas mortais; FG – Feridos graves; FL – Feridos ligeiros; TV – Totalidade de vítimas.

Os factores físicos, grosso modo, dizem respeito à estrada, ao veículo e às condições atmosféricas, os factores humanos encontram-se nos condutores e peões.

2. Factores físicos

A via pública como espaço dos acidentes rodoviários

Começando pelo primeiro dos factores físicos, o trânsito efectua-se, em princípio livremente, nas vias do domínio público do Estado⁴, das Regiões Autónomas e das autarquias locais (art. 2.º, nº 1, do Código da Estrada – CE por diante⁵), nelas se integrando as auto-estradas, as vias públicas e os caminhos enquanto vias destinadas ao trânsito em zonas rurais (definidos no art. 1.º, respectivamente, als. a), v) e c) do CE).

Também nelas se abrangem as vias de comunicação terrestre do domínio privado, quando abertas ao trânsito público, exceptuando o que se encontrar especialmente acordado entre as entidades referidas no número anterior e os respectivos proprietários, conforme nº 2 do art. 2º e al. u) do art. 1º do CE.

Não esquecer que igualmente são públicos os caminhos que desde tempos imemoriais estão no uso directo e imediato de pessoas, como proferiu o Assento de 19/04/89, no Proc. nº 073284, publicado no BMJ 386º-121, mas disponível na base de dados do ITIJ⁶, hoje com valor de Acórdão Uniformizador.

A definição e classificação da rede rodoviária nacional encontra-se no Plano Rodoviário Nacional (PRN2000), instituído pelo DL n.º 222/98, de 17/07⁷, que estabelece as necessidades de comunicações rodoviárias de Portugal, onde se encontra descrita a relação da rede nacional fundamental, da rede complementar e ainda da rede de auto-estradas, bem assim como das estradas nacionais e regionais. Este Plano diz respeito à rede nacional do Continente, estando excluídas as Regiões Autónomas que definem a sua própria rede em documento próprio.

⁴ O art. 84.º, nº 1, als. d) e f), da Constituição da República dispõe que pertencem ao domínio público “as estradas” e “outros bens como tal classificados por lei”, e o seu nº 2 acrescenta que “A lei define quais os bens que integram o domínio público do Estado, o domínio público das regiões autónomas e o domínio público das autarquias locais, bem como o seu regime, condições de utilização e limites”. O conceito de domínio público é definido genericamente no art. 2.º do DL nº 477/80 de 15/10, como sendo constituído pelo “conjunto de bens do seu domínio público e privado, e dos direitos e obrigações com conteúdo económico de que o Estado é titular, como pessoa colectiva de direito público”.

De referir que há bens públicos que pertencem ao domínio privado (que, por sua vez, se subdivide em domínio privado disponível – bens do património financeiro - e domínio privado indisponível – bens do património administrativo) de entes públicos, designadamente do Estado, das regiões Autónomas e das autarquias locais (cfr. J.J. Gomes Canotilho/Vital Moreira, Constituição da República Portuguesa Anotada, 3ª ed., revista, pág. 411).

⁵ Aprovado pelo DL n.º 114/94, de 03/05, mas que já sofreu por 12 vezes alterações introduzidas pelo DL n.º 214/96 de 20/11, DL nº 2/98 de 03/01 (corrigido pela Rectificação n.º 1-A/98 de 31/01), DL n.º 162/2001 de 22/05, (objecto da Rect. n.º 13-A/2001 de 24/05), DL n.º 265-A/2001 de 28/09 (corrigido pela Rect. n.º 19-B/2001 de 29 de Setembro), Lei n.º 20/2002 de 21/08, DL n.º 44/2005 de 23/02, DL n.º 113/2008 de 01/07, DL n.º 113/2009 de 18/05, Lei n.º 78/2009 de 13/08, Lei n.º 46/2010 de 07/09, DL n.º 82/2011 de 20/06 e DL n.º 138/2012, de 05/07.

⁶ Tal como todos os Acórdãos por diante citados sem menção expressa divergente.

⁷ Rectificado pela Declaração nº 19-D/98 e alterado pela Lei nº 98/99, de 26/07 e pelo DL nº 182/2003, de 16 /08.

A rede nacional fundamental integra os itinerários principais, designados por IP's, nas quais existem restrições de circulação com proibição da circulação de peões, velocípedes e veículos de tracção animal.

A rede nacional complementar, ou IC's, é formada pelos itinerários complementares e estradas nacionais, onde normalmente só podem circular veículos automóveis, encontrando-se igualmente proibida a circulação de peões, velocípedes e veículos de tracção animal.

A rede nacional de auto-estradas formada pelos elementos da rede rodoviária nacional especificamente projectados e construídos para o tráfego motorizado, que não servem as propriedades limítrofes, nas quais, conforme dispõe o art. 72.º do CE, é proibido a circulação de peões, animais, veículos de tracção animal, ciclomotores, motociclos e triciclos de cilindrada não superior a 50 cm³, quadriciclos, veículos agrícolas, comboios turísticos, bem como de veículos ou conjuntos de veículos insusceptíveis de atingir em patamar velocidade superior a 60 km/h ou aos quais tenha sido fixada velocidade máxima igual ou inferior àquele valor.

Por fim, as estradas regionais são as vias de interesse supra-municipal e complementares à rede rodoviária nacional, assegurando uma ou várias funções, como desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico, ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais, e continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.

É necessário, pois, que o acidente se verifique na via pública ou nas vias de domínio privado abertas ao trânsito público para que se considere aplicável o Código da Estrada.

No citado art. 2.º, n.º 2, do CE a expressão “trânsito público” está utilizada em sentido amplo, na sua vertente dinâmica, de tráfego, mas também na sua vertente estática de paragem e estacionamento abrangendo, por isso, os parques de estacionamento dos hipermercados, restaurantes, ou das bombas de gasolina quando abertas ao público⁸, se neles for inexistente regulamentação por acordo com os seus proprietários caso em que se lhes aplica sem excepção as normas estradais⁹.

Na jurisprudência do STJ não descortinámos a este título significativo número de casos, nem particular complexidade nos apreciados, mas ainda assim talvez seja merecedor de referência o Acórdão de 18/06/09, no Proc. n.º 176/09.1YFLSB (Conselheiro Oliveira Vasconcelos) que se debruçou sobre uma realidade muito comum contendente com o direito de prioridade (arts. 29.º a 32.º do CE).

⁸ O DL n.º 81/2006, de 20/04, estabelece o regime relativo às condições de utilização dos parques e zonas de estacionamento, tal como vêm definidos no CE.

⁹ Cfr. no mesmo sentido Paula Ribeiro de Faria, *in* Comentário Conimbricense do Código Penal, tomo 2, 1999, pág. 1095.

Ocorreu um acidente no entroncamento formado por uma via reconhecidamente pública, por onde transitava o veículo ligeiro de mercadorias QL, e uma via de acesso a várias empresas de um mesmo grupo económico, via particular, com nove metros de largura, admitindo trânsito nos dois sentidos, por onde circulava o veículo de passageiros PO, conduzido pela autora.

Na sentença proferida na 1ª instância considerou-se o condutor do veículo ligeiro de mercadorias QL, segurado na ré, como o único culpado da ocorrência do acidente, pelo facto de conduzir o veículo na via pública com uma taxa de álcool no sangue de 2,20 g/l, com excesso de velocidade e não ter respeitado a prioridade que o outro veículo de passageiros PO tinha em virtude de se apresentar pela sua direita, atento ao sentido em que seguia, sendo que este PO provinha de uma via, que apesar de ser classificada como particular, devia ser abrangida pelo conceito de “via pública” para efeito de aplicação das regras do CE, nos termos do nº 2 do seu artigo 2.º.

Na Relação entendeu-se que o acidente se ficou a dever à culpa concorrente de ambos os condutores – na proporção de 2/3 para a autora e 1/3 para o condutor do veículo ligeiro de mercadorias QL – porque a via de onde provinha a autora, “não integrada no domínio público, não estava aberta ao trânsito público” e, por isso, o veículo pela mesma conduzido não tinha qualquer prioridade, por aplicação do disposto na alínea a) do nº 1 do artigo 31.º do CE, que determina que *“deve sempre ceder a passagem o condutor (...) a) que saia de um parque de estacionamento, de uma zona de abastecimento de combustível ou de qualquer prédio ou caminho particular”*.

A autora, ao aproximar-se do entroncamento, deveria ter abrandado a marcha e permitido a passagem ao veículo de mercadorias segurado na ré, o que não aconteceu.

Na revista decidiu-se pelo acerto desta decisão.

O cerne da questão consistia em saber se o acesso de onde provinha a autora no seu ligeiro de passageiros se podia ou não considerar como via de domínio privado aberta ao trânsito público ou como um caminho particular. Na primeira hipótese, a autora teria o direito de prioridade nos termos do art. 30.º, nº 1 do CE, na segunda, não teria esse direito conforme al. a) do nº 1 do art. 31.º do mesmo diploma, acima transcrita.

No acórdão do Supremo considerou-se que por “trânsito público não pode deixar de ser entendido como trânsito que pertence a todos, que é do uso de todos, que se destina a todos”, daí que a via privada de onde proveio o veículo de passageiros conduzido pela autora, porque de acesso a várias empresas de um grupo empresarial não servia para trânsito a qualquer veículo, só os veículos que tivessem de aceder a essas empresas podiam e deviam por ela transitar, ou seja, a circulação não era livre porque quem não tivesse que ir às instalações daquelas empresas não podia nem devia aceder àquela via.

Em consonância, concluiu que a via por onde o ligeiro de passageiros acedeu à via pública, onde ocorreu um acidente, tinha que ser classificada de caminho particular de acesso, e face

ao disposto na alínea a) do nº 1, do art. 31.º do CE devia ter cedido a passagem ao ligeiro de mercadorias.

A referida transgressão foi causal do acidente, a autora concorreu com a sua conduta para a ocorrência do acidente, aceitando o grau de culpa fixado no acórdão recorrido.

De alguma forma me suscita algumas dúvidas a solução perfilhada. Sem outros detalhes propenderia para a orientação seguida pelo Tribunal da 1ª instância, porquanto, não obstante tratar-se de um arruamento privado, o certo é que não deixava de estar aberto ao trânsito público no sentido de que qualquer um, poucos ou muitos, sem discriminação, que procurasse as instalações dessas empresas, poderiam e deveriam por aí transitar.

A situação em tudo se nos apresenta idêntica à do tráfego nos parques de estacionamento de hipermercados e restaurantes, e como a este respeito se pronunciou o Prof. Vaz Serra na Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 104º, pág. 46, o conceito de vias públicas deve ampliar-se de modo a abranger todos os locais que proporcionem a possibilidade de alguém ser lesado por um veículo que neles manifeste os riscos especiais.

Depois, como flui das citadas disposições do CE, o critério a que obedece a classificação das vias como públicas ou a estas equiparadas é o da sua afectação ou abertura ao trânsito público, que não o da dominialidade do terreno em que estão implantadas, factor que nos parece ter imbuído de forma determinante a solução perfilhada.

Assim, quando abertas ao trânsito público, ou seja, quando abertas à circulação, em geral, de pessoas, animais e veículos, as vias (em sentido amplo, abrangendo, designadamente, parques, zonas de estacionamento e arruamentos), do domínio privado (de entes públicos ou entes particulares) são equiparadas a vias públicas.

*

Um breve apontamento para referir uma situação, de todo inusitada, mas bem ilustrativa de que mesmo sediado em domínio privado um veículo pode cometer uma infracção estradal e ser interveniente num acidente de viação. No imediato, tal asserção poderá causar alguma perplexidade mas, ao cabo e ao resto, como vão constatar, infundada.

Um tractor industrial que estava a laborar no transporte de lixo dentro duma serração, em espaço privado, num movimento com a pá dianteira, dotada de ganchos, ocupou pelo menos 2 metros do espaço aéreo da faixa de rodagem duma estrada municipal, atingindo um veículo automóvel pesado de passageiros, de serviço público, que procedia ao transporte de estudantes, no preciso momento que passava em frente à entrada dessas instalações, abalroando a parte lateral esquerda do veículo pesado e causando ferimentos em vários dos alunos transportados que seguiam sentados nos lugares situados do lado esquerdo junto às janelas, danos na parte lateral esquerda do veículo pesado, nos seis vidros duplos, no pára-brisas, na chapa do tejadilho lateral do lado esquerdo, na pintura, em cadeiras e cortinas.

Sem dúvida que o condutor ou manobrador do tractor, apesar de se encontrar em domínio privado, violou o seu dever de diligência, o seu dever de *non facere*, e afectou a segurança dos utentes, em clara violação do nº 2 do art. 3.º do CE, que impõe às pessoas o dever de se absterem de actos que impeçam ou embarcem o trânsito ou comprometam a segurança e comodidade dos utentes da via, daí resultando o acidente.

Igualmente, porque não se tivesse demonstrado qualquer conduta censurável de outrem, particularmente do condutor do veículo onde seguiam os alunos sinistrados, concluiu-se ter sido o condutor do tractor industrial o único responsável pelo acidente e respectivas consequências¹⁰.

Foi esta a situação que motivou a intervenção do Supremo no Acórdão de 7/02/13, Proc. nº 109/06.7TBPRD.P1.S1 (João Bernardo).

*

Conexos com este factor, merecedores de alusão, são os acidentes ocorridos nas passagens de nível¹¹, onde um só e mesmo espaço é simultaneamente ferroviário e terrestre, e por isso mesmo se tornou, durante muito tempo, também espaço de alguma hesitação que parece hoje ultrapassada.

Refutando o entendimento de que as passagens de nível não interrompem e antes dão continuação às rodovias e por isso aos acidentes ocorridos nesse local devia aplicar-se o regime do CE, considerando-se como tal acidente de viação abrangido pelo CE a colisão de um comboio com um veículo automóvel numa passagem de nível com o fundamento de os comboios serem veículos e as passagens de nível vias públicas¹², houve tempo em que se acentuou que a responsabilidade civil por acidentes ferroviários não era regulada pelo CE mas pelo Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro (REP), do DL nº 39.780, de 21 de Agosto de 1954, alterado pelo DL nº 48.594 de 26/09/68, e pelo Decreto Regulamentar nº 6/82, de 19 de Fevereiro¹³.

Ficcionou-se com esse regulamento um espaço ferroviário em relação ao espaço terrestre ou rodoviário, criando-se “um espaço físico que se subtraía ao espaço da circulação terrestre (através do fechamento das passagens de nível e do accionamento dos sinais de impedimento) ou um espaço legal que produzia igual subtracção (nas passagens de nível sem guarda a CP não incorreria em responsabilidade. Naturalmente, por não ser esse um espaço terrestre, em

¹⁰ Merecedor de particular realce, o facto de por se ter considerado o tractor industrial ainda como um “veículo” no conceito de “veículo” a que se reportava o artigo 1.º, do DL n.º 522/85, de 31/12 então vigente, por interpretação conforme à Directiva Comunitária n.º 72/166/CEE, de 24/04/1972, entendeu-se estar-se perante um caso de responsabilidade sujeita ao regime do seguro obrigatório automóvel.

¹¹ Ainda na semana passada ocorreu mais um, no ramal da Linha do Vouga que liga Aveiro a Águeda, em que um quadriciclo foi colhido por uma automotora numa passagem de nível (PN) sem guarda, em Eiro, Aveiro, com duas pessoas a ficarem feridas em estado grave.

¹² Cfr. Ac. do STJ de 11/05/60, no BMJ 97º-248, seguindo a doutrina do Prof. Vaz Serra expressa no BMJ 90º-99, e de 5/06/73, Proc. nº 064518, sumariado no ITIJ.

¹³ Cfr. Ac do STJ de 9/11/60, no BMJ 101º-502.

sentido estrito, mas antes um espaço ferroviário)”, como sugestivamente se analisou no Acórdão de 16/11/06, Proc. nº 05B2392, (Pires da Rosa).

Porém, com o advento do Código Civil de 1966 (doravante CC), designadamente através dos seus artigos 503.º, ao não excluir de nenhum modo o comboio da circulação terrestre, e 508.º, nº 3 ao incluir expressamente na matéria dos acidentes de viação os acidentes causados por caminho de ferro, os acidentes com comboios, designadamente em passagens de nível, foram reconduzidos à sua condição de acidentes de viação, sem que, todavia, a especificidade da circulação ferroviária deixe de ser considerada¹⁴.

Surge, então, posteriormente, o Regulamento de Passagens de Nível (RPN) aprovado pelo DL nº 156/81 de 9 de Junho¹⁵, procurando dar importante contributo para a atenuação e solução dos graves problemas de conflitualidade existente entre as circulações ferroviária e rodoviária emergentes das passagens de nível.

Poder-se-á dizer, grosso modo, que essa conflitualidade dissipa-se na maior parte dos casos em que por acção dos dispositivos mecânicos e/ou luminosos ou sonoros se subtrai ao espaço de circulação terrestre o espaço que se torna ferroviário¹⁶, e aí a REFER não tem obrigação de indemnizar quem, por qualquer razão, invade esse espaço que nesse momento deixou de ser um espaço livre de circulação terrestre para ser um espaço ferroviário.

Obviamente, não será assim quando esses dispositivos não derem indicação impeditiva, só houver sinal permissivo, e o utente tenha tomado as precauções necessárias para se assegurar de que se não aproxima qualquer veículo circulando sobre carris.

Controversas são as situações ocorridas nas passagens de nível de tipo D (sem barreiras e sem sinalização luminosa e/ou sonora de aproximação de circulações ferroviárias, com a Cruz de Santo André). Aí, como acidentes de circulação terrestre que vimos ser, a solução deve ser procurada nos domínios da responsabilidade civil em matéria de acidentes de viação, nos termos da lei geral sobre a responsabilidade civil.

Neste enquadramento jurídico há, todavia, um normativo específico que assume claramente a veste de elemento perturbador. Trata-se do art. 3.º, nº 1, do mencionado DL nº 568/99 ao dispor que “os veículos ferroviários gozam de prioridade absoluta de passagem nas PN”.

Ora, o comando nele inserto não pode ser levado rigorosamente à letra, a sua leitura deve ser feita em termos hábeis. Como se considerou no antes citado Acórdão de 16/11/06, e passa a transcrever-se: “A prioridade absoluta não pode significar que todo e qualquer acidente

¹⁴ Cfr. Acs. do STJ de 5/02/71, no BMJ 204º-138, 13/05/86, Proc. nº 073048, (Aurélio Fernandes), 8/01/91, Proc. nº 080999 (Vassanta Tamba), 18/05/06, Proc. nº 06B297 (Pereira da Silva); Antunes Varela, Das Obrigações em geral, vol. I, 9ª ed., pág. 678, nota 1; Dario Martins de Almeida, Manual de Acidentes de Viação, 2ª ed., 1980, pág. 314; Menezes Leitão, Direito das Obrigações I, pág. 369.

¹⁵ Posteriormente revogado pelo DL nº 568/99, de 23/12, que estabeleceu um novo Regulamento de Passagens de Nível.

¹⁶ O REP estabeleceu quatro tipos de passagens de nível - A, B, C, e D (arts. 9.º e 12.º do Anexo ao DL nº 568/99, de 23/12) consoante têm barreiras ou meias barreiras, especifica sinalização luminosa ou sonora, e sem guarda de uma e de duas ou mais vias - Cruz de Santo André (arts. 11.º e 12.º do Anexo).

ocorrido numa passagem de nível é culpa do automóvel (ou do peão) que nela se encontra num mesmo tempo de um comboio.

Não é assim, expressamente até, para as passagens de nível de tipos A, B e C nas circunstâncias cogitadas nas várias alíneas do nº1 do art. 29.º, não é assim também nas passagens de nível de tipo D, sob pena de ficar subvertido todo o regime legal de culpa em matéria de acidentes de viação.

A norma do art. 3.º do RPN apenas significa – e já significa muito, e daí o absoluto – que o veículo ferroviário nunca é obrigado a ceder passagem a qualquer outro veículo, seja ele qual for, mesmo do tipo daqueles que, numa normal confluência de trânsito rodoviário, imporiam essa cedência ao titular do direito de prioridade.

Mas o que não isenta é o respectivo condutor de circular com os necessários cuidados, diligência, precaução, atenção. Como todos os condutores.”.

Isto é, a prioridade absoluta não tem o significado de sempre isentar o condutor do comboio de alguma responsabilidade em caso de embate em veículo ou pessoa no espaço da passagem de nível, não isenta o condutor do comboio dos deveres gerais de diligência e cautela, podendo incorrer em culpa se, por os não ter respeitado, tiver dado origem ao acidente.

Repugnaria que assim não fosse se, por exemplo, o condutor de um veículo automóvel antes de atravessar uma passagem de nível do tipo “D” respeita todos os cuidados exigíveis e só depois inicia a sua travessia, mas por qualquer motivo mecânico o veículo imobiliza-se precisamente em cima da via férrea, quando o comboio se aproxima, a reduzida velocidade, numa extensa recta com perfeita visibilidade, mas por ir distraído o condutor do comboio não se apercebe do veículo parado e dá-se o embate, quando dispunha de tempo mais que suficiente para o evitar.

Perfilhando igualmente esta hermenêutica, o Acórdão de 4/04/02, Proc. nº 02B205 (Neves Ribeiro), num acidente ocorrido numa passagem de nível sem guarda, apenas antecedida do tradicional “Pare, Escute e Olhe”, em local de reduzida, ou quase nula, visibilidade quanto à aproximação do comboio, em que os condutores do automóvel e do comboio conheciam o local, porque o maquinista não utilizou sinais acústicos de aproximação à passagem de nível sem resguardo, prevenindo a sua aproximação ao local, mantendo a velocidade de cerca de 46/47 km, e o condutor do automóvel, em vez de parar antes do atravessamento, e num local em que pudesse visionar ou escutar a aproximação do comboio, avançou e sem qualquer procedimento cautelar antecipado parou sobre a linha, considerou não ser possível distinguir quantitativamente as culpas de ambos os condutores, concluindo que o juízo de desvalor que recaí sobre cada qual dos dois intervenientes, no que respeita à concorrência de ambos para a produção do efeito danoso, é qualitativamente igual.

E a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, também tem de assegurar que um condutor que cumprindo escrupulosamente as indicações dadas pela “Cruz de Santo André” e pelo sinal de “STOP” pode avançar tranquilamente na travessia da passagem, proporcionando-lhe condições de visibilidade suficientes para que o automobilista cumpridor possa avistar o comboio antes da decisão de fazer a travessia, sem correr o risco de, por força da velocidade estabelecida para o local vir a ser colhido por um comboio que entretanto se aproxime.

Foi precisamente por esta última razão, porque tal não proporcionou, tendo permitido que um troço da linha férrea em recta de cerca de 100 metros antes da passagem de nível, rodeado de ambos os lados por elevações naturais com cerca de 3 metros de altura, se mantivesse com arbustos, erva comprida e árvores altas, algumas das quais elevando-se a mais de 10 metros sobre o pleno da via, de tal forma que um condutor de um veículo automóvel, no limite mais próximo do carril, apenas avistaria cerca de 30 a 40 metros da via férrea, e para visualizar toda a via até ao final da recta teria que parar já com o veículo sobre o carril mais próximo, tudo isto numa zona sem qualquer iluminação pública, tendo o acidente ocorrido de noite e com um comboio que não constava sequer do horário público, que no acórdão mencionado de 16/11/06 se entendeu que a gestora ferroviária, na ocasião a CP¹⁷, agira com culpa.

Atribuição reforçada pela adjunção da circunstância de dispor ela dos poderes legais necessários para concretizar a garantia de visibilidade (art. 11.º, nº 6, hoje 8.º, nºs 4 e 9, do RPN), para além de que estabeleceu para o local uma velocidade de circulação que não dava espaço suficiente ao comboio que dentro dela circulasse para se imobilizar antes de embater em qualquer obstáculo.

Decidiu-se, pois, ser de imputar à CP a responsabilidade pela eclosão do acidente, por ter tido uma conduta culposa e causal do mesmo na medida em que tal conduta omissiva “coloca qualquer *bonus pater familias conductor* na condição de ser vítima de um qualquer acidente ferroviário ainda que cumprindo inteira e rigorosamente todas as regras do direito estradal e ferroviário”.

Só assim não seria se ela tivesse demonstrado a culpa do condutor do automóvel atravessante, como aconteceria se o condutor do veículo não tivesse parado antes de iniciar a travessia, nem se certificado previamente de que se aproximava algum comboio, o que não se provou.

Em perfeita consonância com este entendimento se encontra uma outra decisão do Supremo Tribunal¹⁸, numa especial ocorrência em que a linha férrea invade e se estende pelo interior da cidade, no caso de Coimbra quando a circulação ferroviária se permitia nesses moldes, o que hoje já não acontece, que deu prevalência ao comando que dimanava da sinalização de semáforos para o trânsito automóvel sobre a sinalização para a circulação ferroviária.

Tendo-se dado por provado que o choque entre o veículo automóvel e a automotora se verificara no corredor da faixa de rodagem, considerou-se que tendo a autora, condutora do veículo automóvel, avançado quando o semáforo que regulava o trânsito automóvel estava na posição de luz verde para quem conduzia no seu sentido de marcha, não tinha que ceder a passagem à automotora; e isto porque os sinais de aproximação de passagem de nível sem guarda existentes no local não impediam o direito de prioridade de passagem conferido aos automobilistas pelo sistema de semáforos ali instalado, por não ser aplicável no caso ajuizado

¹⁷ Os direitos e as obrigações integrantes do património da CP, “afectos às infra-estruturas integrantes do domínio público ferroviário”, foram transferidos para a Refer, EP, pessoa colectiva de direito público, “sem alteração de regime” (art.º 11.º, nº 3, do DL nº 104/97, de 29/4, que a criou - art.º 2º, nº 1).

¹⁸ Ac. de 24/05/05, Proc. nº 05A819 (Nuno Cameira).

o regime legal das passagens de nível (na vigência ainda dos arts 1.º, n.ºs 1 e 2, d), e 3.º, do DL n.º 156/81, de 09/06).

E decidiu ser da CP a culpa exclusiva na produção do acidente porque o chefe da estação dera ordem ao maquinista para avançar quando o semáforo estava verde para os automobilistas e porque a automotora invadiu a faixa de rodagem por onde circulava o veículo automóvel, só tendo o maquinista reagido, travando, na iminência do embate.

Acrescia que não ficara provado que a condutora do automóvel tivesse desprezado algum dos cuidados elementares, abusado da sua primazia, contribuindo culposamente para a eclosão do acidente.

Creemos por correcta esta orientação, já delineada em anteriores deliberações prolatadas designadamente nos Acórdãos de 5/02/71, já citado, 10/12/87, Proc. n.º 075244, (Abel Pereira Delgado), 18/10/88, Proc. n.º 076109 (Soares Tomé), 16/02/93, Proc. n.º 082068, (Carlos Caldas) e de 12/06/96 (Sampaio da Nóvoa), na CJ (STJ), T2, pág.124¹⁹.

*

Aludiremos, por último, no domínio deste factor físico da via pública enquanto espaço de acidentes, à problemática instalada em torno das auto-estradas, tema fracturante da doutrina e jurisprudência durante largo tempo, apesar do problema já não revestir na actualidade a premência que exhibia no passado recente.

As auto-estradas como vias “rápidas” que são, em que se atingem velocidades elevadas, dentro dos limites da lei, exigem especiais condições de segurança e comodidade, daí que devam ser construídas, mantidas e conservadas com padrões de qualidade que garantam, de forma adequada e permanente, a segurança e comodidade dos utentes (Bases XXXIII, n.º 1 e XXXVI, n.º 2²⁰), o que importa, da parte da concessionária, a instalação de um mecanismo de vigilância das condições de circulação (Base XXXVII, n.º 1) e, nomeadamente, o dever de sinalizar todas as situações de perigo para a regular circulação.

Obviamente que tais deveres não desoneram os utentes/condutores de adoptarem as boas práticas de uma condução segura e com observância das normas estradais.

Deste modo, não é esperado e aceitável que o utente numa auto-estrada se venha a deparar com obstáculos não sinalizados, nomeadamente, animais, lençóis de água, óleos, peças de

¹⁹ Neste aresto sustentou-se que a isenção de responsabilidade civil dos Caminhos-de-ferro, por força dos artigos 3.º, 24º n.º 1 e 29º, do DL n.º 156/81, de 9/06, relativamente aos acidentes ocorridos no atravessamento de passagens de nível, sem guarda, seria uma isenção reveladora de uma discriminação inconstitucional, por violadora dos princípios expressos, nomeadamente, nos arts. 12.º e 13.º e 25.º da Constituição da República Portuguesa. Entendimento que os posteriores acórdãos de 4/04/02 e 16/11/06, antes citados, acolheram.

²⁰ Anexas ao DL n.º 294/97, de 24/10 (com as alterações introduzidas pelo DL n.º 287/99, de 28/07), que modifica o contrato de concessão celebrado entre o Estado Português e a Brisa, antes ao abrigo do DL n.º 315/91, de 20/08 (Anexo I).

automóveis, pavimentos irregulares ou com buracos, ou com correntes de água provenientes do exterior à via, circunstâncias propiciadoras de acidentes.

O certo é que muitas vezes assim aconteceu, e acontece, motivando a intervenção dos tribunais, dando azo a intenso debate centrado essencialmente na definição do regime de responsabilidade civil a que a concessionária está sujeita perante os utentes destas vias de comunicação, com decisões nem sempre coincidentes. Tão pouco coincidentes que nelas se destrinçaram duas orientações fundamentais.

Uma, que considerava ser a responsabilidade da concessionária de natureza contratual, nela se perspectivando três entendimentos.

Para uns, os contratos celebrados entre o Estado e a concessionária colocavam-na na veste de devedora da prestação de serviço proporcionado ao utente, pelo facto de a utilização das auto-estradas estar, em regra, condicionada pelo pagamento de uma quantia em dinheiro (portagem), defendendo a existência de uma especial vinculação de direito privado entre a entidade concessionária e o utente, seja uma “relação contratual de facto”, seja uma verdadeira relação contratual atípica embora com limitação das prestações devidas: pagamento do preço por parte do utente, e colocação à disposição deste, por parte da concessionária, da estrada e respectiva organização, com velocidade legal e segurança, fazendo impender sobre ela a presunção de culpa do art. 799.º, n.º 1, do CC.

Para outros esses contratos conheciam uma eficácia reflexa favorável aos utentes, tratar-se-ia de um contrato com eficácia de protecção para terceiros.

Do próprio contrato de concessão, que tem por partes o Estado e a entidade concessionária, resultam para a concessionária certos deveres de protecção em relação a terceiros (os utentes), de tal modo que estes, não adquirindo embora o direito a uma prestação, ao contrário do que sucede no contrato a favor de terceiro, cujo regime consta dos arts. 443.º e segs. do CC, podem-se tornar credores de uma pretensão indemnizatória se a concessionária inobservar aqueles deveres de protecção e daí lhes advierem prejuízos.

No próprio preâmbulo do já citado DL nº 294/97 se pode ler que algumas das bases do contrato de concessão têm “*eficácia externa relativamente às partes no contrato*”. E, entre elas, está claramente a Base XXXVI, em cujo n.º 2 se impõe à concessionária a obrigação, *salvo caso de força maior devidamente verificado*, de «*assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas, (...) sujeitas ou não ao regime de portagem*”.

Estas obrigações da concessionária, mesmo quando não tenha aplicação o regime de portagem, conduz a equacionar a hipótese de o dever de indemnização a favor do utente ter, não fonte delitual ou contratual, mas uma figura intermédia, o “*contrato com eficácia de protecção para terceiros*”. E, como assinala o Prof. Sinde Monteiro, a razão de ser do instituto – designadamente quando estão em causa bens jurídicos como a vida, a integridade física, e a propriedade, que por integrem verdadeiros direitos subjectivos gozam de protecção delitual

geral – consiste em permitir aos beneficiários usufruírem de certas vantagens do regime jurídico contratual, a mais importante das quais respeita ao ónus da prova da culpa²¹.

Assim, embora o contrato de concessão tenha como partes únicas o Estado e a concessionária, os automobilistas, cujos interesses aquele quer defender, sem todavia lhes atribuir um direito à prestação, hão-de beneficiar do regime probatório mais favorável do art. 799.º, n.º 1 (em comparação com o art. 487.º, n.º 1), do CC, com a concretização contida na já citada Base XXXVI, n.º 2.

Uma terceira via obrigacional sustentou a configuração de um contrato a favor de terceiro.

Em causa estava a Base XLI, nº 2 do Anexo ao DL nº 458/85 de 30/10, nos termos da qual “a concessionária será obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para conservação e exploração, sujeitas ou não ao regime de portagem”.

Entendia-se que com esta disposição se estava a atribuir aos utentes um verdadeiro direito subjectivo à segurança e comodidade, de molde a que no âmbito de um contrato a favor de terceiro, com o regime do art. 443.º e segs. do CC, qualquer condutor poderia demandar directamente a concessionária sempre que entendesse existir uma situação de falta de condições de segurança em algum troço da auto-estrada, exigindo-lhe tal prestação, independentemente de qualquer evento danoso.

A segunda orientação fundamental sustentava ser o utente da auto-estrada um terceiro em relação ao contrato de concessão celebrado entre a concessionária e o Estado, e como tal nas relações da concessionária com o utente regem os princípios da responsabilidade civil extracontratual, o que implicava caber ao lesado a prova da culpa do autor da lesão na conformidade do disposto nos arts. 483.º, nº 1 e 487.º, nº 1, do CC.

Dentro deste enquadramento delitual, destaca-se uma corrente que considerava assentar a responsabilização da concessionária no facto de ter à sua guarda coisa imóvel, remetendo-a para uma situação de culpa presumida no âmbito da regra do art. 493.º, n.º 1, do CC, entendendo-se que esta norma estabelece uma inversão do ónus de prova quanto ao requisito culpa, competindo, por isso, à concessionária provar que agiu sem culpa²².

No Supremo Tribunal, as referidas teses foram sendo adoptadas, predominando, até certa altura, a da responsabilidade extracontratual (cfr, entre muitos outros, os Acórdãos de 30/04/02, Proc. nº 02A635 (Reis Figueira), 20/05/03, Proc. nº 03A1296, (Ponce de Leão), de

²¹ Na Revista de Legislação e de Jurisprudência, Anos 132.º, págs. 31/32, 60/64, 90/96, e 133.º, págs. 31/32, 59/66.

²² Para maiores desenvolvimentos, vejam-se os estudos críticos destas diversas orientações do Prof. Carneiro da Frada, “Sobre a responsabilidade das concessionárias por acidentes ocorridos em auto-estradas”, na Revista da Ordem dos Advogados (ROA), ano 65, vol. II, Setembro de 2005, e de Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas Ataíde, “Acidentes em Auto-Estradas: Natureza e Regime Jurídico da Responsabilidade dos Concessionários”, Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Carlos Ferreira de Almeida, vol. II, FDUNL, Almedina, págs. 157/199.

14/10/04, Proc. nº 04B2885 (Oliveira Barros) e de 12/11/96, Proc. nº 96A373, (Cardona Ferreira).

A partir da prolação do Acórdão de 22/06/04, Proc. nº 04A129, (Afonso Correia), a tese da responsabilidade contratual passou a granjear mais adeptos seguindo-se-lhe os Acórdãos de 9/09/08, Proc. nº 08P1856, (Garcia Calejo), 2/11/10, Proc. nº 7366/03.9TBSTB.E1.S (Fonseca Ramos), 15/11/11, Proc. nº 1633/05.4TBALQ.L1.S1 (Nuno Cameira), 24/04/12, Proc. nº 720/06.6TBFIG.C1.S1 (Azevedo Ramos), e de 02/05/12, Proc.n.º 2338/07.7TBPNF.P1.S1 (Sousa Leite), os dois últimos não publicados²³.

Também a doutrina se divide sobre esta questão.

Meneses Cordeiro e Carneiro da Frada sustentam a tese da responsabilidade extracontratual, o primeiro in *“Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação nas Auto-Estradas, Estudo do Direito Civil Português”*, Almedina, Coimbra 2004, pág. 56, *“Acidente de viação em auto-estrada; natureza da eventual responsabilidade da concessionária”* (Anotação ao Acórdão do STJ de 3/3/05, na ROA, ano 65, Junho de 2005, pág. 135 e segs), e Manuel Carneiro da Frada, no Parecer apresentado na Revista n.º 650/07 e nos escritos *“Sobre a Responsabilidade da Brisa Por Acidentes Ocorridos Em Auto-Estradas”* (Parecer publicado no Boletim da ASJP de Setembro de 2005, pág. 13 a 38), e *“Sobre a responsabilidade das concessionárias por acidentes ocorridos em auto-estradas”*, já citado.

Pelo contrário, Sinde Monteiro, na Revista de Legislação e Jurisprudência, Anos 131.º, págs. 48 e segs, 106 e segs, 378 e segs, 132.º, pág. 28 e segs, 60 e segs, 90 a 96, e 133.º, pág. 27 e segs, 59 a 66 (Anotação ao Acórdão do STJ de 12/11/96 e à sentença do Juiz do 3º Juízo de Competência Especializada Cível de Santo Tirso de 2/05/96), e Cardona Ferreira, com a tese do contrato a favor de terceiro in *“Acidentes de Viação em Auto-Estradas – Casos de Responsabilidade Civil Contratual?”*, Coimbra Editora, 2004, págs. 88/89, defendem a responsabilidade contratual.

Acontece que esta discussão em torno da definição do regime de responsabilidade civil a que a concessionária das auto-estradas está sujeita perante os utentes ficou de algum modo desvalorizada pela publicação da Lei n.º 24/07 de 18/7, diploma legal que veio definir os direitos dos utentes das vias rodoviárias classificadas como auto-estradas concessionadas.

Assim, dispõe-se no seu art. 12.º que:

²³ Destoantes surgem ainda os Acórdãos de 30/10/08, Proc. nº 3137/08 (Ferreira de Sousa), não publicado e de 1/10/09, Proc. nº 1082/04.1TBVFX.S1 (Santos Bernardino), continuando a entender que a responsabilidade da Brisa por danos sofridos pelos utentes das auto-estradas de que esta é concessionária situa-se no campo da responsabilidade extracontratual.

Devendo, para o efeito, considerar-se “a auto-estrada uma coisa imóvel, sobre a qual – com todo o contexto envolvente, os acessórios de que a concessionária é detentora, integrando vedações, estruturas para a cobrança das portagens, placas de sinalização, separadores de sentido de trânsito, sinalização de emergência, etc. – detém um poder de facto, com o dever de a vigiar, a BRISA responde por culpa presumida, nos termos do n.º 1 do art. 493.º do CC”.

“1. Nas auto-estradas, com ou sem obras em curso, e em caso de acidente rodoviário, com consequências danosas para pessoas ou bens, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança cabe à concessionária, desde que a respectiva causa diga respeito a:

- a) Objectos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem;*
- b) Atravessamento de animais;*
- c) Líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais.*

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a confirmação das causas do acidente é obrigatoriamente verificada no local por autoridade policial competente, sem prejuízo do rápido restabelecimento das condições de circulação em segurança.

3. São excluídos do número anterior os casos de força maior, que directamente afectem as actividades da concessão e não imputáveis ao concessionário, resultantes de:

- a) Condições climatéricas manifestamente excepcionais designadamente graves inundações, ciclones ou sismos;*
- b) Cataclismo, epidemia, radiações atómicas, fogo ou raio;*
- c) Tumulto, subversão, actos de terrorismo, rebelião ou guerra”.*

Como se explicitou no Acórdão do STJ de 08/02/2011, Proc. n.º 8091/03.6TBVFR.P1.S1 (Paulo Sá), citando Carneiro da Frada, *“Claro que antes discutia-se o ónus da prova da culpa e hoje a lei fala em ónus da prova do cumprimento. Entende-se, porém, ser irrelevante esta particularidade, visto que também na responsabilidade contratual, como decorre do disposto no art. 799.º, n.º 1, incumbe ao devedor provar que a falta de cumprimento ou o cumprimento defeituoso não procede de culpa sua. Resulta desta presunção que ela abrange não só a culpa como também a ilicitude do devedor. Na origem do não cumprimento existe uma conduta ilícita do devedor e que essa conduta é também culposa”.*

O que releva, é o facto de se vir considerando de modo pacífico que esta norma é interpretativa, consagrando uma das soluções controvertidas pela doutrina e jurisprudência, a de natureza contratual.

Na realidade, a lei nova consagrada por este artigo 12.º, n.º 1, da Lei n.º 24/07, de 18/07, contém e fixa um dos sentidos possíveis que os textos antecedentes e a laboração que, a este propósito a doutrina e a jurisprudência empreenderam, podia comportar, razão pela qual deve ser considerada como lei interpretativa, porquanto aquela lei não adoptou, indiscutivelmente, uma regra diversa, antes consagrou uma das soluções controvertidas pela doutrina e jurisprudência.

Resolveu um problema, cuja solução constituía até ali matéria de debate, dando-lhe uma solução dentro dos quadros da controvérsia anteriormente estabelecida²⁴.

As leis interpretativas, nos termos do art. 13.º, n.º 1, do CC, devem integrar-se na lei interpretada e, conseqüentemente, têm aplicação imediata. A lei interpretativa deve considerar-se como remontando à data da entrada em vigor da lei interpretada, como se tivesse sido publicada na data em que o foi a lei interpretada, ficando, porém salvos os efeitos

²⁴ Sobre este tema veja-se Emídio Pires da Cruz, in *“Da Aplicação das Leis no Tempo”*, Lisboa, 1940, pág. 246, e o Prof. Baptista Machado in *“Sobre a Aplicação no Tempo do novo Código Civil”*, 1968, págs. 286 e segs..

já produzidos pelo cumprimento da obrigação, por sentença passada em julgado, por transacção, ainda que não homologada, ou por actos de análoga natureza²⁵.

Como assim, a nova redacção do artigo 12.º, n.º 1, da Lei n.º 24/07, face à sua natureza de lei interpretativa, aplica-se, retroactivamente²⁶, a todas as situações que, à data da sua entrada em vigor, não tenham ainda sido julgadas, por decisão transitada.

Este mesmo entendimento perfilharam os Acórdãos do STJ de 13/11/07, Proc. n.º 07A3564 (Sousa Leite), de 9/09/08, Proc. n.º 08P1856 (Ernesto Calejo) já citado, 16/09/08, Proc. n.º 08A2094 (Ernesto Calejo), 02/11/08 (Azevedo Ramos), na Col. Jur., ano XVI, tomo III, pág. 108, 11/11/08, Proc. n.º 2424/08 (Azevedo Ramos), não publicado, 2/11/10, Proc. n.º 7366/03.9TBSTB.E1.S1 (Fonseca Ramos) já citado, 08/02/11 (Paulo Sá) já citado, 13/09/11, Proc. n.º 803/2001.P1.S1 (Helder Roque em que fomos adjunto), não publicado, 15/11/11, Proc. n.º 1633/05.4TBALQ.L1.S1 (Nuno Cameira), 24/04/12, Proc. n.º 720/06.6TBFIG.C1.S1 (Azevedo Ramos), e de 02/05/12, Proc. n.º 2338/07.7TBPNF.P1.S1 (Sousa Leite), estes dois últimos não publicados.

A Lei n.º 24/07, de 18 de Julho, é, pois, claramente, interpretativa, colocando a carga da concessionária, devedora de uma prestação inerente à concessão das auto-estradas, a observância do regime do ónus da prova, o que permite afirmar que a lei consagrou a regra do artigo 799.º, n.º 1, do CC, cabendo-lhe ilidir a presunção de culpa que sobre si incide, quando for possível afirmar que, por violação das “obrigações de segurança”, ocorreu um acidente rodoviário seja resultante da existência de objectos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem, seja de atravessamento de animais, ou de líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais.

“Cabe-lhe, agora, comprovar a correspondência entre a idoneidade das medidas que adoptou para prevenir esse tipo de acidentes ou remover as suas consequências e as exigências ditas pelo critério do *bonus pater familias*”²⁷.

Porém, quanto às demais situações passíveis de originar acidentes rodoviários nas autoestradas, designadamente, aquelas que contendem com a existência de obras em curso nas mesmas, a Lei n.º 24/07, já é omissa, pelo que, seguramente, nesse silêncio estará subentendida a sua aquiescência pela solução jurisprudencial e doutrinal que defende a teoria da responsabilidade civil extracontratual.

Importa recordar que o Tribunal Constitucional se pronunciou invariavelmente pela não inconstitucionalidade da norma constante do artigo 12.º, n.º 1, da Lei n.º 24/07, na

²⁵ Cfr. Pires de Lima e Antunes Varela, Código Civil Anotado, vol. I, 4ª ed., págs. 62/63.

²⁶ Em sentido algo dissonante apenas se conhece o já citado Acórdão de 1/10/09, Proc. n.º 1082/04.1TBVFX.S1 (Santos Bernardino), onde se sustenta que o legislador quis tão só esclarecer que ocorre a inversão do ónus da prova da culpa da concessionária, nos termos referidos no n.º 1 do art. 12.º da Lei n.º 24/07 : nos acidentes em auto-estradas concessionadas, cuja causa seja alguma das previstas na norma em questão, é sobre a concessionária que recai o ónus da prova de ter cumprido as obrigações de segurança a que se acha vinculada, e não ao lesado que incumbe provar que aquela as não cumpriu.

²⁷ Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas Ataíde, ob. cit., pág. 196.

interpretação segundo a qual, *“em caso de acidente rodoviário em auto-estradas, em razão do atravessamento de animais, o ónus de prova do cumprimento das obrigações de segurança pertence à concessionária e esta só afastará essa presunção se demonstrar que a intromissão do animal na via não lhe é, de todo imputável, sendo atribuível a outrem, tendo de estabelecer positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral que não lhe deixou realizar o cumprimento”*.

Todos os acórdãos consideraram que tal interpretação não feria o princípio da separação e interdependência dos órgãos de soberania e o estatuto constitucional do Governo, assim como a inversão do ónus da prova não ofende os princípios do processo equitativo, igualdade, proporcionalidade e da protecção da confiança, nem que houvesse lesão dos direitos de iniciativa económica e de propriedade (Acs. nº 596/09 - Benjamim Rodrigues; 597/09 - Cura Mariano, ambos de 18/11/09; e 629/09 de 2/12/09 - Sousa Ribeiro).

*

O veículo e as condições atmosféricas

Ainda no domínio dos factores físicos associados aos acidentes, e recordamos, como no início anotámos, os outros são os veículos, classificados nos artigos 105.º a 113.º do CE., deles merecendo particular destaque, pela sua maior frequência no tráfego ou intervenção em acidentes, os automóveis, motociclos, ciclomotores, veículos agrícolas e velocípedes, e as condições atmosféricas, mas uns e outras, por razões da sua conformidade objectiva não têm motivado particular intervenção do Supremo Tribunal, de molde a justificar alguma referência neste espaço, e estas últimas as mais das vezes surgem associadas ao crucial problema que acabámos de enunciar referente à definição da responsabilidade da concessionária das auto-estradas.

*

3. Factores humanos

É altura de passarmos, então, aos factores humanos.

Os acidentes de viação têm na maior parte das vezes a sua origem em factores humanos que residem nos próprios utentes das vias de comunicação, dizem respeito quer aos condutores quer aos peões, e integram as condições subjectivas destes e a sua expressão objectiva, o ilícito rodoviário na sua forma de violação às regras de trânsito.

As estatísticas revelam que entre as causas principais dos acidentes figuram as violações voluntárias das regras de trânsito, não porque se tenha efectiva intenção de provocar determinado acidente, o que o remeteria para domínio do ilícito criminal fora do âmbito desta narrativa, mas por imponderação, pressa, egoísmo, exibicionismo, desconhecimento da lei, e, às vezes, por imaturidade no pensar que o acidente só acontece aos outros.

A velocidade excessiva, as ultrapassagens e mudanças de direcção irregulares, a inobservância das regras de prioridade e sinalização, as distrações, agora tão frequentes com a utilização de aparelhos de áudio e de comunicação, são as infracções que maioritariamente estão na origem de grande parte dos graves acidentes.

Estes actos ou omissões reflectidos e corporizados em violações ilícitas de direitos subjectivos ou em infracções das normas do direito estradal, no seu figurino jurídico traduzido numa violação do “direito de outrem” ou da lei “destinada a proteger interesses alheios” (art. 483.º, nº 1, do CC), conduz-nos, de imediato, ao domínio da responsabilidade civil extracontratual assente na ideia da culpa (doutrina da responsabilidade subjectiva), em homenagem ao princípio da livre iniciativa individual, sabido, no entanto, que o Código Civil também reconheceu expressamente a outra forma de responsabilidade extracontratual fundada no risco (teoria da responsabilidade objectiva) (cfr. arts. 499.º a 510.º).

*

Culpa

A culpa, pressuposto inevitável da responsabilidade civil extracontratual, e que constitui uma das fontes da obrigação de indemnização, exprime um juízo de reprovabilidade pessoal da conduta do agente, por haver agido como agiu, face às circunstâncias do caso concreto, quando é certo que podia e devia ter-se comportado, de modo diverso.

“Agir com culpa significa actuar em termos de a conduta do agente merecer *a reprovação ou censura* do direito. E a conduta do lesante é reprovável, quando, pela sua capacidade e em face das circunstâncias concretas da situação, se concluir que ele *podia e devia ter agido de outro modo*.”

O Código Civil consagrou expressamente a tese da *culpa em abstracto*, quanto à responsabilidade extracontratual (art. 487.º, nº 2)²⁸.

O efeito danoso causado pelo acidente só pode ser objecto de um juízo de censura, se resultar de uma causa imputável àquele que o produziu, causa essa que se pode expressar, nos termos da lei, numa condução contravencional, ou, então, na falta de atenção, imperícia, inconsideração ou violação dos deveres gerais de diligência na direcção de um veículo.

Por sua vez, o ónus de prova dos factos integrantes da culpa no quadro da responsabilidade civil extracontratual, se não houver presunção legal da sua existência, cabe a quem com base nela faz valer o seu direito, designadamente o de crédito indemnizatório (arts. 342.º, nº 1 e 487.º, nº 1, do CC)²⁹.

²⁸ Cfr. Antunes Varela, ob. cit., págs. 582, 587 e 596.

²⁹ Cfr. Antunes Varela, ob. cit., pág. 611.

Acontece que em matéria de responsabilidade civil resultante de acidente de trânsito, em que os danos foram provocados por violação objectiva de uma norma do CE, vigora a presunção “*juris tantum*” de negligência, contra o autor material da contravenção, dispensando-se, pois, a prova, em concreto, da falta de diligência³⁰.

Significa tal, que neste âmbito, a tarefa do lesado apresenta-se facilitada, porquanto, com recurso à prova da primeira aparência, existe a presunção de que, por via de regra, procede com culpa o condutor que, em contravenção aos preceitos estradais, cause danos a terceiros.

Na falta de outro critério legal, a culpa é apreciada pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de cada caso (art. 487.º, nº 2, do CC). O critério legal de apreciação da culpa é, pois, como acima se disse, abstracto, ou seja, tendo em conta as concretas circunstâncias da dinâmica do acidente de viação em causa, por referência a um condutor normal.

Temos, assim, nesta conformidade, que atentar na dinâmica do acidente fornecida pelas instâncias.

*

Para melhor ilustração detenhamo-nos no seguinte caso submetido à sindicância do Supremo Tribunal de Justiça.

Viúva e filhos propuseram acção declarativa³¹ contra os proprietários de um animal bovino, pedindo a sua condenação a pagar-lhes determinado montante, acrescida de juros, alegando que o marido e pai dos autores, interveio num acidente de viação quando, conduzindo um motociclo e circulando com os devidos cuidados, veio a embater num bovino que se lhe atravessou, inopinadamente, na via, em resultado do que sobreveio a morte daquele condutor.

Na contestação, os réus alegaram que o acidente se ficou a dever a culpa do motociclista, por circular desatento e em condições irregulares, designadamente, ao nível da velocidade, que era excessiva, e alcoolizado, tendo impugnado, igualmente, o montante dos danos peticionados.

A sentença julgou a acção, parcialmente, procedente e, em consequência, condenou, solidariamente, os proprietários do animal a pagar determinados valores.

Estes réus apresentaram recurso, tendo o Tribunal da Relação julgado improcedente a apelação e, em consequência, confirmou a sentença recorrida.

³⁰ Cfr. neste sentido os Acs. do STJ de 20/11/03, Proc. nº 03A3450, 16/03/11, Proc. nº 1879/03.0TBACB.C1.S1, de que fomos relator, e demais jurisprudência nele mencionada, não publicada, 20/01/10, Proc. nº 65/07.3TBFVN.C1.S1, e de 7/02/08, Proc. nº 07A4598.

³¹ Revista nº 62/07.0TBVRM.G1.S1.

Do acórdão da Relação, os réus interpuseram recurso de revista tendo por objectivo a alteração da decisão sobre a matéria de facto, por força da utilização ilegítima de presunções naturais, e a questão da culpa na produção do acidente.

No particular relativo à culpa, entendiam os recorrentes que o acidente se ficara a dever a responsabilidade exclusiva do condutor do motociclo ao passo que na versão oposta a respectiva culpa caberia, na totalidade, aos donos do animal, quer por omissão do dever de vigilância sobre o mesmo, quer por culpa presumida.

Efectuando uma síntese do essencial da factualidade que ficou demonstrada, temos que por volta das 01h50, em dia de Junho, o motociclo circulava pela metade direita da faixa de rodagem numa estrada do Minho, conduzido pelo falecido, a uma velocidade não apurada mas superior a 50 kms/hora, quando colidiu, frontalmente, na aludida faixa direita, com um animal de raça bovina, que na mesma se encontrava, sozinho e à solta, sem qualquer guardador, e que era visível, através das luzes dos médios do motociclo, a, pelo menos, 30 metros.

Ao avistar o animal, o condutor do motociclo travou e guinou para a esquerda, deixando impressos no pavimento da estrada rastros de travagem com 5,80 metros e marcas de derrapagem com 6,10 metros, após o embate.

No local, que não era iluminado, a via configura uma recta ascendente, com cerca de 200 metros de comprimento, sem obstáculos nas margens, a menos de trinta metros, e termina em curva ligeira, sem habitações voltadas directamente para a estrada, sendo que, imediatamente antes do local do sinistro, encontrava-se colocado, na berma da estrada, um sinal de trânsito vertical, que dava conta da proibição de exceder a velocidade máxima de 70 km/h, o que aquele condutor bem conhecia, por ali passar mais do que uma vez por dia.

O bovino fazia parte de uma manada de animais, propriedade dos recorrentes que o utilizavam no seu próprio interesse, e que são soltos para os pastos sem um guardador, andando tresmalhado sem estar preso pela soga, não tendo os pastos para onde são lançados esses animais, na bordadura dos prédios, qualquer segurança que impeça o seu acesso à via pública.

Aperceberam-se os recorrentes do seu desaparecimento no dia da véspera em que ocorreu o acidente, procuraram-no, mas não alertaram as autoridades para esse facto.

O condutor do motociclo circulava com uma taxa de álcool no sangue de 0,76g/l, sendo que o percurso que veio a terminar com o embate já não era o primeiro que aquele fazia nessa noite com o motociclo, transportava na ocasião, gratuitamente e por mera cortesia, uma amiga.

Dispõe o artigo 24.º, nº 1, do CE que *“o condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente”*.

Por outro lado, sem prejuízo do preceituado nos artigos 24.º e 25.º e de limites inferiores que lhes sejam impostos, os condutores não podem exceder determinadas velocidades instantâneas, em quilómetros/hora, conforme resulta do disposto pelo artigo 27.º, nº 1, todos do CE.

O legislador considera, assim, excessiva a velocidade quando o condutor não possa parar o veículo, no espaço livre e visível à sua frente, ou quando exceda os limites fixados por lei.

Excluída que está a velocidade excessiva, em termos absolutos ou objectivos, porquanto ficou provado que o condutor do motociclo circulava a uma velocidade não apurada, embora superior a 50 kms/hora, resta analisar o enquadramento da situação fáctica no conceito de velocidade excessiva subjectiva.

Os condutores de veículos motorizados devem, pois, circular a uma velocidade que lhes permita parar antes de causar qualquer acidente em consequência de obstáculos que lhes surjam ou sejam, razoavelmente, previsíveis.

A velocidade será, assim, sempre excessiva quando o condutor não possa deter o veículo, no espaço livre visível à sua frente.

Ora, o espaço livre visível é a secção de estrada isenta de obstáculos que se inclui no campo visual do condutor, sendo certo que podendo os obstáculos, anteriormente inexistentes, surgir, repentinamente, trata-se de uma circunstância com aptidão para excluir a sua previsibilidade e, portanto, a culpa do condutor.

Porém, a regra de que o condutor deve adoptar a velocidade que lhe permita fazer parar o veículo, no espaço livre visível à sua frente, pressupõe, na sua observância, que não se verifiquem condições anormais ou factos imprevisíveis que alterem, de súbito, essa visibilidade.

No caso em análise, o espaço livre visível à frente do condutor do motociclo não se encontrava limitado por qualquer obstáculo, a uma distância de 30 metros, e, àquela hora da madrugada, se afigurava pouco crível poder verificar-se perigo de atravessamento de animais que se alimentam em pastagens, como era o caso, conhecida a sua recolha aos estábulos ao final de cada dia solar.

À velocidade de 70 K/h, máximo legal permitido no local, o condutor do motociclo percorreria 19,45 m/s, e, em circunstâncias normais de reflexos e aderência, demoraria 39 metros a imobilizá-lo, a que corresponde a distância total de paragem, sendo 15 metros de distância de reacção e 24 metros de distância de travagem³².

Por sua vez, os danos verificados na sequência do acidente e a taxa de álcool no sangue de 0,76g/l de que o condutor era portador devem estar interligados por um nexo causal, não

³² Oliveira Matos, Código da Estrada Anotado, 1985, 55; Dario Martins de Almeida, ob. cit., págs. 480 e 484.

bastando que resultem do mero exercício da condução naquelas circunstâncias, sem qualquer conexão com a alcoolemia, antes requerendo, como *“conditio sine qua non”*, que sejam consequência, típica e adequada, da condução sob a influência do álcool.

Por isso, cabe a quem invoca a situação da alcoolémia, ou seja, aos réus, o dever de provar os pressupostos de que depende, onde se incluem a taxa de álcool no sangue e o nexo causal desta com a produção do acidente, nos termos do preceituado pelo artigo 342.º, nº 2, do CC³³.

Não é, assim, suficiente que o condutor seja portador de álcool no sangue, sendo, igualmente, necessário que esse facto se torne na causa ou numa das causas do acidente, nexo este que os réus tinham que demonstrar, em conformidade com a disposição legal acabada de citar.

Com efeito, a lei fala em “agir sob a influência do álcool” e não “estar sob a influência do álcool”, razão pela qual se entende que se o legislador quisesse dispensar a prova do nexo de causalidade, teria dito, simplesmente, que o condutor conduziu com álcool.

É que não se deve fazer derivar a presunção de culpa e o nexo de causalidade de normas legais que visam uma função sancionatória da condução com certo grau de alcoolémia, mas que são insusceptíveis de fazer presumir, através delas, a produção do acidente.

Os réus não lograram demonstrar que o acidente ocorreu devido à condução do falecido sob a influência do álcool, por não se haver provado a relação de nexo causal entre a taxa de álcool no sangue de que este era portador e a produção do acidente em que interveio, antes conheceu resposta negativa o ponto concreto onde a questão era, especificamente, colocada, o que importou a insubsistência do facto exceptivo impeditivo invocado, atento o disposto pelo 342.º, nº 1, do CC.

Passando à análise do problema noutra perspectiva, sendo excepcional a responsabilidade civil por facto não praticado pelo próprio, pessoalmente, a reparação do dano causado, fora dos casos previstos na lei, pode fundar-se, nomeadamente, na omissão do dever de vigilância³⁴.

E a omissão é causa do dano sempre que haja o dever jurídico de praticar o acto omitido, com a consequente obrigação de reparar esse dano, nos termos do disposto pelo artigo 486º, do CC.

A responsabilidade civil por omissões importa, para além do pressuposto específico que consiste no dever jurídico da prática do acto omitido, a verificação dos demais requisitos

³³ Neste sentido os Acs. do STJ de 22/02/01, BMJ 494º- 325, de 19/06/97, BMJ 468º-376 e de 14/01/97 na CJ (STJ), Ano V, T1, 39, Acórdão uniformizador de jurisprudência nº 6/2002, de 28 de Maio (DR I S, de 18/7/2002), segundo a qual *“a alínea c) do artigo 19º do DL nº 522/85, de 31 de Dezembro, exige para a procedência do direito de regresso contra o condutor por ter agido sob influência do álcool o ónus da prova pela seguradora do nexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente”*, e de 11/12/12, Proc. nº 1135/10.7TVLSB.L1.S1.

³⁴ Cfr. Vaz Serra, Responsabilidade de Pessoas Obrigadas à Vigilância, BMJ 85º-382.

legais, nomeadamente, a existência de um nexo de causalidade, de modo a que a realização do acto teria obstado, seguramente ou com a maior probabilidade, à verificação do dano³⁵.

Dispõe o artigo 487.º, nº 1, do CC, que *“é ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão, salvo havendo presunção legal de culpa”*.

Efectivamente, a lei consagra situações de presunção legal de culpa do responsável, que implicam uma inversão do ónus da prova, mas que são ilidíveis, em princípio, mediante prova em contrário, nos termos do estipulado pelo artigo 350.º, nºs 1 e 2 do CC, não se tratando, portanto, de casos de responsabilidade objectiva.

O Código Civil prevê a situação da *“culpa in vigilando”*, nomeadamente, em relação a outrem, estabelecendo o respectivo artigo 493.º, nº 1, do CC, que *“quem tiver em seu poder coisa móvel ou imóvel, com o dever de a vigiar, e bem assim quem tiver assumido o encargo da vigilância de quaisquer animais, responde pelos danos que a coisa ou os animais causarem, salvo se provar que nenhuma culpa houve da sua parte ou que os danos se teriam igualmente produzido ainda que não houvesse culpa sua”*.

Trata-se de uma previsão situada, no âmbito dos denominados delitos complexos, porquanto engloba uma omissão, por parte das pessoas obrigadas à vigilância, por um lado, e um ilícito praticado por outrem ou por algo carecido de vigilância, por outro.

E esta situação contende com os danos causados por animais, presumindo-se a existência de culpa, por parte das pessoas que, em virtude da lei ou de negócio jurídico, estavam obrigadas à sua vigilância.

Por seu turno, dispõe o artigo 502.º, do CC, que *“quem no seu próprio interesse utilizar quaisquer animais responde pelos danos que eles causarem, desde que os danos resultem do perigo especial que envolve a sua utilização”*.

Na hipótese deste normativo legal, o dano encontra-se em conexão com o risco que envolve a utilização dos animais, no âmbito do binómio utilização-perigo especial a ela inerente, sendo certo que a fuga do animal, seguida de danos, inclui-se, igualmente, no quadro dos perigos especiais que ele representa.

Neste caso, ao contrário do que sucede com a situação contemplada pelo artigo 493.º, do CC, já analisada, em que o dano se encontra apenas em conexão com a vigilância do animal, não basta a simples obrigação ou o dever jurídico de o guardar, exigindo-se ainda a sobreposição da utilização do animal no interesse próprio, como requisito da responsabilidade objectiva, que não ressalva a falta de culpa, como acontece com aquele normativo legal³⁶.

³⁵ Cfr. Antunes Varela, ob. cit., vol I, pág. 546; Almeida Costa, Direito das Obrigações, 10ª ed., pág. 559.

³⁶ Cfr. Pires de Lima e Antunes Varela, ob. cit., págs. 511/512; Menezes Cordeiro, Direito das Obrigações, 2º vol., AAFDL, 1990, reimpressão, 381 a 383; Dario Martins de Almeida, ob. cit., págs. 236 a 239 e 302 a 304.

Da conjugação desta dupla vertente do regime dos “danos causados por animais” deve concluir-se que, utilizando os réus, no seu próprio interesse, o animal interveniente no acidente, sobre os quais incidia, simultaneamente, o dever jurídico de o vigiar e tendo sobrevindo danos para a vida e integridade pessoal dos envolvidos na colisão, ainda que eles tivessem ilidido a presunção de culpa que sobre os próprios recai decorrente do artigo 493.º, nº 1, o que não se demonstrou, sempre cairiam na alçada da imputação objectiva, a que alude o artigo 502.º, ambos do CC.

São, portanto, os réus proprietários do bovino responsáveis pela produção do acidente e de todas as suas consequências, desde logo, a título de culpa, se não bastasse, também, a sua responsabilidade objectiva pelo sucedido.

Verificar-se-á, porém, a concorrência de culpas entre estes réus, com base na responsabilidade assente na culpa, oriunda da omissão do dever de vigilância do animal, e o condutor do motociclo, com base na culpa pela direcção do veículo?

Encontrando-se a velocidade instantânea limitada, no local, a 70 K/h, não se provou que o condutor do motociclo tenha ultrapassada essa barreira, o que, desde logo, como já se disse, afasta a circulação daquele com velocidade excessiva, em termos absolutos ou objectivos.

Os condutores de veículos motorizados devem, igualmente, circular a uma velocidade que lhes permita parar antes de causar qualquer acidente, em consequência de obstáculos que lhes surjam ou sejam, razoavelmente, previsíveis.

Porém, a regra de que o condutor deve adoptar a velocidade que lhe permita fazer parar o veículo, no espaço livre visível à sua frente, pressupõe, na sua observância, que não se verifiquem condições anormais ou factos imprevisíveis que alterem, de súbito, essa visibilidade.

Efectivamente, exigindo-se que o condutor possa parar o veículo, no espaço livre visível à sua frente, a finalidade prosseguida pelo artigo 24.º, nº 1, do CE, consiste em assegurar que a distância entre ele e qualquer obstáculo visível que se lhe depare, seja suficiente para, em caso de necessidade, fazer parar o veículo, em condições de segurança, mas sem que tenha que contar com os obstáculos, inopinadamente, surgidos, o que pressupõe que se não verifiquem condições anormais ou factos imprevisíveis que alterem, subitamente, a visibilidade³⁷.

Por outro lado, considera-se a vaguear todo o animal cujo dono ou guarda não esteja presente ou não se encontre em posição de o poder dominar, em situação de perigo.

À hora da madrugada em que a mesma aconteceu, em que já não era de prognosticar sequer o atravessamento de animais na via, muito menos, o vagueamento de um bovino, não permite sustentar, razoavelmente, que ao condutor do motociclo possa ser censurado o facto de não

³⁷ Acs. do STJ, de 17/01/80, BMJ 293º- 297, 6/11/08, Proc. nº 08B3331, 18/12/07, Proc. nº 07A2732, e de 2/12/08, Proc. nº 08A2096.

ter moderado, especialmente, a velocidade, por forma a poder parar o veículo, em condições de segurança, no espaço livre visível à sua frente, o que só não terá acontecido, em virtude da presença inopinada do obstáculo constituído pelo bovino.

Nesta medida, houve que imputar a responsabilidade total do acidente aos réus, proprietários do bovino, por deixá-lo vagar na estrada, dando causa à colisão frontal do motociclo contra aquele³⁸.

Assim, a acção foi julgada parcialmente, procedente e, em consequência, condenaram-se os réus proprietários do bovino, solidariamente, a pagar aos autores as quantias que foram discriminadas, acrescidas de juros, à taxa legal de 4% ao ano, desde a citação e até integral cumprimento.

*

Diferente³⁹ é o circunstancialismo de um ciclomotor, vindo da berma do lado esquerdo da via, saído de um estacionamento, ingressar e percorrer a faixa de rodagem em sentido transversal, da esquerda para a direita, considerado o sentido de marcha de outro veículo automóvel, ligeiro de passageiros, que por aí circulava (arts. 12.º, nº 1, 2ª parte, 29.º, nº 1, 35.º, nº 1, do CE) e quando este, animado de velocidade excessiva, não apenas por ser superior ao limite de circulação na localidade, mas por se lhe impor especialmente moderação, atentas as condições do local⁴⁰ (arts. 25.º e 27.º, do CE), não se deteve no espaço em que se deveria deter, se circulasse a velocidade adequada, e embatem.

Aqui há concorrência de culpas (art. 570.º, nº 1, do CC), não se suscita alguma dúvida quanto ao nexo de causalidade naturalístico.

É que há situações em que, não obstante ocorrer uma actuação ilícita e culposa de um ou dos dois intervenientes num acidente, não se pode concluir no sentido de que ela foi a causa adequada do acidente.

O artigo 563.º do CC consagra o princípio da causalidade adequada na sua vertente negativa, que adiante melhor se explicitará, de acordo com o qual o facto que actua como condição só deixará de ser causa do dano desde que se mostre por sua natureza de todo inadequado e o tenha produzido apenas em consequência de circunstâncias anómalas ou excepcionais, não pressupondo a exclusividade da condição, podendo ter colaborado na sua produção outros factos concomitantes ou posteriores.

³⁸ Dario Martins de Almeida, ob. cit., pág. 304 e nota (1); Ac. do STJ de 11/10/94, BMJ 440º -448

³⁹ Ac. de 2/12/08, Proc. nº 08A2096.

⁴⁰ O acidente ocorreu em zona de acentuado tráfego de pessoas e automóveis, zona ladeada por casas e habitação e estabelecimentos comerciais, antecedida de curva que o veículo automóvel teve de descrever, com inclinação descendente, circunstâncias que impunham à luz do disposto no art. 25.º, nº1, als. c) e d), que a velocidade do veículo fosse especialmente moderada, ou seja, o veículo não devia sequer circular à velocidade máxima permitida nas localidades.

Por outras palavras, um facto é causal de um dano quando é um de entre as várias condições sem as quais aquele se não teria produzido, o facto e o dano não são isoladamente considerados mas valorizados no processo factual que, em concreto, conduziu ao dano.

Revertendo ao caso, dir-se-á que a ocupação da faixa de rodagem contrária por veículo, no caso pelo ciclomotor, quando culposa, a originar colisão com veículo que circula na faixa de rodagem própria, é sem dúvida, causa adequada do acidente.

Mas não necessariamente causa exclusiva. Não se deve acolher o entendimento segundo o qual, seja qual for a velocidade imprimida a um veículo que circule na sua faixa de rodagem, o acidente que nesta venha a ocorrer com ele, há-de sempre ser da responsabilidade exclusiva daquele que invadiu a via, pois, se tal ocupação não ocorresse, o veículo seguiria o seu percurso normal e o acidente nunca ocorreria. Cair-se-ia na ideia da exclusividade causal.

Esta ideia apenas vale para os casos anormais ou factos imprevisíveis, como acima anotámos, para as situações em que ocorre uma interrupção súbita do percurso normal que se processa em condições normais de respeito das regras de trânsito.

Quando tal não ocorre, então a causalidade adequada não pode ser afastada a não ser que se demonstre que, independentemente da violação da regra estradal a impor um juízo de culpa, sempre a colisão ocorreria. Será o que acontece quando o veículo se atravessa à frente de outro veículo, que seguia na sua mão de trânsito, a uma distância tal que este jamais poderia deter a sua marcha no espaço livre e visível à sua frente.

Quando o veículo circula em condições de desrespeito das regras de trânsito, presumindo-se a culpa e por via dela a consideração de que o acidente resultou do processo sequencial nela originado, o ónus da prova tendo em vista ilidi-la há-de recair sobre o agente que incorreu no facto ilícito culposo (art. 350.º, n.º 2, do CC). Isso implica, portanto, a prova de factos demonstrativos de que, não obstante a infracção culposa, o processo causal normal e adequado determinaria que o acidente sempre viesse a ocorrer naqueles precisos termos.

No caso de que nos estamos a servir como exemplo, não havia nenhum facto a indicar que o ciclomotor surgira em condições tais que o veículo automóvel sempre com ele colidiria fosse qual fosse a velocidade de que vinha animado; ou seja, não foi feita prova de que o ciclomotor apareceu na faixa de rodagem do veículo repentinamente, a uma distância tão curta que a velocidade do veículo ligeiro de passageiros era indiferente ao processo causal, era impossível evitar o embate ou mesmo atenuar as suas consequências.

Provou-se, pelo contrário, que este veículo circulava em excesso de velocidade, deixando rastros de travagem evidenciadores desse excesso, ele não parou porque circulava com velocidade superior àquela que devia circular no local.

O embate decorreu, portanto, na sua sequência causal normal e adequada, tanto da conduta culposa do ciclomotor que invade a faixa onde circulava o veículo automóvel como da conduta culposa deste que, circulando com excesso de velocidade onde devia circular com velocidade

especialmente moderada, inferior ao limite máximo permitido nas localidades, não conseguiu parar de modo a evitar o embate.

Houve, pois, concorrência de culpas.

*

Culpa Presumida - Culpa Efectiva

Num outro caso, de que fomos relator na revista nº 1202/07.4TBCHV.P1.S1A, estava em causa um acidente ocorrido quando dois veículos automóveis, que seguiam um atrás do outro, o QI na frente seguido do NZ, a uma velocidade superior a 50 Kms/hora, a vítima pedonal, em local sem passagem para peões, atravessou a estrada da direita para a esquerda, atento o sentido de marcha dos veículos automóveis, quando o QI se encontrava a 15/20 metros de distância, e o local do atropelamento, a seguir a um entroncamento com uma lomba à entrada, era visível a 40 metros de distância no sentido de marcha dos veículos.

O QI travou, deixando um rasto de cerca de 12 metros, e desviou a trajectória para a esquerda com o intuito de evitar o atropelamento, mas tal manobra não foi suficiente acabando por embater e atropelar o peão a meio da hemi-faixa direita.

O tribunal da 1ª instância, depois de expressar não saber “se foi o QI a atropelar e a receber o posterior embate do NZ na traseira ou se foi o NZ que com o referido embate na traseira levou o QI a atropelar a vítima”, considerou ainda assim que a culpa na ocorrência do acidente impenhou sobre os condutores dos dois veículos automóveis, que seguiam um atrás do outro, enquanto a Relação concluiu recair sobre a vítima toda a culpa do mesmo acidente.

Entendeu-se no acórdão recorrido que *“nas concretas circunstâncias em que a vítima atravessou a faixa de rodagem, nem mesmo a observância da velocidade regulamentar evitaria o atropelamento, isto é, não há um nexo de adequação entre a inobservância do dever legal de circular a velocidade não superior a 50 Km/hora e o atropelamento da vítima.”*

Sem dúvida que as viaturas ligeiras QI e NZ circulavam em infracção ao direito estradal, por seguirem a velocidade superior à de 50Km/h estabelecida para as localidades, o que constitui violação do art. 27.º do CE, implicando presunção *juris tantum* de culpa dos seus condutores.

Só que a validade desta presunção pressupõe que o comportamento contra-ordenacional objectivamente verificado se enquadre no espectro das condutas passíveis de causarem acidentes do tipo daqueles que a lei quer prevenir e evitar ao tipificá-las como infracções.

Como se sabe e resulta do art. 349.º do CC, presunções são as ilações que a lei ou o julgador tira de um facto conhecido para firmar um facto desconhecido.

Certo é, também, como já referimos, que as presunções legais são, em regra, ilidíveis mediante prova em contrário (art. 350.º, n.º 2, do mesmo código).

Como tal, se os factos a cuja prova tendem resultaram indemonstrados, ou melhor, se por outra via se apurou a forma como efectivamente ocorreu o acidente, ao contrário do que daquela presunção resultaria, passamos a ter em conta não a presunção mas o facto real, apurado, a verdade histórica do acontecido.

A culpa presumida não pode, pois, prevalecer contra a culpa efectiva, provada.

Então, temos que se circulasse a uma velocidade de 50 Km/hora, o QI percorreria 20,61 metros até se imobilizar ^{41/42}. Estando provado que a vítima iniciou a travessia quando o veículo dela distava 15/20 metros, é seguro que, mesmo àquela velocidade de 50 Km/hora, o QI não se poderia imobilizar antes do embate.

Já um veículo a circular à velocidade de 60 Km/h, percorreria 27,79 metros até se imobilizar, que se desdobrariam em 12,49 metros correspondentes ao tempo de reacção e 15,30 metros para a distância de paragem ⁴³. O que leva a ter de concluir que sendo superior a 50 Kms/h a velocidade do mencionado veículo atropelante, porém em muito pouco a excederia, porquanto deixou um rasto de travagem de cerca de 12 metros, inferior ao previsto na tabela que vimos referenciando para aquela velocidade de 60 Kms/h ⁴⁴. Também, para o efeito, não será inútil atentar que poucos metros antes, nunca além das duas dezenas, o QI acabara de passar por um entroncamento com uma lomba à sua entrada.

Deste modo, só a falta de atenção da atropelada explica que tivesse atravessado a faixa de rodagem quando o veículo QI se encontrava tão próximo, já vinha estando no seu horizonte visual desde a distância de pelo menos 40 metros, e nem a observância por aquele da velocidade regulamentar permitiria a sua travessia em segurança. E tão próximo estava o QI que o percurso da vítima na faixa de rodagem não foi além de metade da sua hemi-faixa.

Foi, assim, a sua conduta imprudente que tornou impraticável ao condutor do QI evitar o embate, ainda que executando manobras de travagem e desvio de trajectória correspondentes à perícia de um condutor medianamente avisado.

A vítima não observou as regras de prudência e cautela exigíveis a uma pessoa medianamente cuidadosa que pretendesse atravessar a faixa de rodagem em causa, e que exigiriam que tivesse adoptado as precauções necessárias a avistar os veículos que nela circulavam na sua

⁴¹ A tal velocidade, a distância de paragem do veículo seria de 10,20 metros, a que há que acrescentar o percurso de uma distância de 10,41 metros correspondente ao tempo de reacção que corresponde a essa velocidade (cfr. Dario Martins de Almeida, ob. cit., pág. 486).

⁴² De acordo com a informação prestada pela Prevenção Rodoviária Nacional, no seu sítio na internet, a distância de paragem para um veículo a circular à velocidade de 50 Kms/h, em piso de alcatrão e seco, será de 29 metros (distância de reacção 17 metros + 12 metros de distância de travagem), tabela ainda mais favorável à posição do condutor do veículo.

⁴³ Também segundo a tabela apresentada por Dario Martins de Almeida na sua obra citada. Porém, se considerarmos a mesma informação da Prevenção Rodoviária Nacional temos que a distância de paragem para um veículo a circular à velocidade de 60 Kms/h, em piso de alcatrão e seco, será de 38 metros (distância de reacção 20 metros + 18 metros de distância de travagem).

⁴⁴ De recordar que a Relação alterou a resposta dada na 1ª instância ao quesito 3º, segundo a qual a velocidade seria de cerca de 70 Kms/h, reduzindo-a para “velocidade superior a 50 Kms/h”.

direcção. Iniciou o atravessamento da faixa de rodagem sem se certificar se a poderia levar a cabo em segurança, agindo imprudentemente em violação do disposto nos artigos 99.º, nºs 1 e 2, al. a), e 101.º do CE. Normas que prescrevem que:

Art. 99.º - “1 – Os peões devem transitar pelos passeios, pistas ou passagens a eles destinados ou, na sua falta, pelas bermas.

2 – Os peões podem, no entanto, transitar pela faixa de rodagem, com prudência e por forma a não prejudicar o trânsito de veículos, nos seguintes casos:

a) quando efectuem o seu atravessamento”;

Art. 101.º - “1 - Os peões não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respectiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente.

2 - O atravessamento da faixa de rodagem deve fazer-se o mais rapidamente possível.”.

E foi esta infracção ao CE que foi determinante para a ocorrência do acidente.

A infracção ao disposto no art. 27.º do CE integra efectivamente um facto ilícito do condutor do veículo QI, mas não o torna mecanicamente em único culpado ou sequer conculpado pelo atropelamento. O atropelamento do peão ocorreria mesmo que o QI se apresentasse no limite dos 50 Kms/h de velocidade regulamentar.

Como refere Dario Martins de Almeida, toda a culpa cabe ao peão que seja colhido, ao atravessar a faixa de rodagem, dentro do espaço compreendido pelo rasto de travagem e pelo tempo de reacção do condutor (distância de paragem), sempre que se trate de uma velocidade regulamentar⁴⁵.

O excesso superior àquele limite legalmente permitido a que circulava, quase irrelevante em termos absolutos pelo que acima deixámos, não foi causa determinante do atropelamento, assim como inexistem elementos suficientes a partir da matéria de facto provada que permitam concluir com segurança que também tivesse sido determinante ou agravante do resultado lesivo.

Acresce que o condutor não é obrigado a prever ou contar com a falta de prudência dos restantes utentes da via, sejam veículos ou peões, antes devendo partir do princípio de que todos cumprem os preceitos regulamentares do trânsito e observam os deveres de cuidado que lhes subjazem⁴⁶.

O acidente resultou, pois, de uma conduta culposa que, no âmbito do processo causal, foi unicamente devida à sinistrada.

⁴⁵ In ob. cit., pág. 483.

⁴⁶ Cfr. neste sentido os Acórdãos do Supremo de 31/01/06, Proc. n.º 4089/05 (Azevedo Ramos) e de 18/04/06, Proc. n.º 6A701 (Sebastião Póvoas).

*

Mas, independentemente do limite absoluto de velocidade referido, também como já referimos, os condutores de veículos automóveis devem regular a velocidade de modo a que, atendendo às características e ao estado da via e do veículo, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possam, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre à sua frente (artigo 24.º, n.º 1, do CE).

Trata-se de um corolário do dever objectivo de cuidado cuja violação, com base na ideia da acção ou omissão inadequada do agente, implica o aumento da probabilidade do dano para além do risco permitido em função das exigências da vida em sociedade.

Esta regra de que o condutor deve especialmente fazer parar o veículo no espaço livre à sua frente significa dever assegurar-se, no exercício da condução automóvel, de que a distância entre ele e qualquer obstáculo visível é suficiente para, em caso de necessidade, o fazer parar.

Ela rege especialmente para o caso de os condutores circularem com veículos automóveis à sua vanguarda e pressupõe a inexistência de condições anormais ou obstáculos inesperados, não lhe sendo exigível que contem com eles, sobretudo os derivados da imprevidência alheia⁴⁷.

Releva essencialmente, no caso, o facto de o embate haver ocorrido na sequência da vítima ter surgido pela frente do veículo automóvel QI, na faixa de rodagem direita, segundo o seu sentido de trânsito, inesperadamente, a cerca de 15/20 metros de distância. Como a vítima surgiu ao condutor do QI a muito curta distância, na sua hemi-faixa direita de rodagem, tendo em conta o tempo de reacção normal na condução automóvel à vista do obstáculo e o rasto de travagem de cerca de 12 metros, não pode o embate que ocorreu ser-lhe censurável do ponto de vista ético-jurídico por não ter podido imobilizar o veículo automóvel antes do mesmo.

Não se mostra ter o condutor do veículo atropelante infringido o dever geral de atenção e concentração no exercício da condução. Pelo contrário, a curta distância a que se lhe deparou a vítima não lhe concedeu tempo e distância suficientes para observar e executar outros cuidados que não fossem as manobras de recurso que encetou, travagem e desvio da trajectória, procurando evitar o acidente, correspondentes, aliás, à perícia e destreza exigíveis, e que apontam em sentido oposto.

Perante o mencionado quadro de facto, não se pode concluir que o condutor do QI tenha infringido o dever objectivo de cuidado previsto no artigo 24.º, n.º 1, do CE ou exigível ao condutor padrão, ou que tivesse agido com imperícia, imprevidência ou falta de atenção.

Em suma, impõe-se a conclusão no sentido de que o evento estradal em causa lhe não é imputável a título de culpa.

⁴⁷ Cfr. Ac do STJ de 15/02/07, Proc. nº 07B302.

Mais uma vez, incumbia à vítima o especial cuidado na travessia da estrada, até porque o fazia em local de acentuado trânsito automóvel. É forçoso reconhecer que a iniciativa de atravessamento da faixa de rodagem consequência a violação, por banda da vítima, de um dever objectivo de cuidado, já que a mesma, com total inconsideração pelas incidências do tráfego, se propôs atravessar a via num momento em que havia já por muito perto, e em sua aproximação, circulação de veículos.

Incumbia-lhe, por isso, atentar bem nos veículos automóveis que rodavam no sentido sul-norte e na velocidade a que o faziam. Era-lhe naturalmente mais fácil avistar os veículos automóveis que se aproximavam do que aos condutores destes avistá-la a ela e adivinhar o seu propósito e a sua dinâmica da travessia da faixa de rodagem.

Tendo surgido inopinadamente na frente do veículo automóvel QI, sem ter em conta o trânsito automóvel, violou as importantes normas estradais já mencionadas, agiu com culpa e, conseqüentemente, foi a exclusiva causadora do evento em que foi vitimada.

*

Nexo de causalidade

Uma seguradora intentou a acção declarativa de condenação contra a proprietária de um veículo automóvel e o seu empregado-condutor⁴⁸, pedindo a sua condenação no pagamento de uma quantia alegando que celebrou com a proprietária um contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, referente ao veículo ligeiro de mercadorias identificado, e que conduzido pelo segundo réu, ao serviço da primeira ré, foi interveniente em acidente de viação de que resultou a morte de uma pessoa que seguia noutra viatura e ferimentos num outro indivíduo.

Esse acidente deveu-se ao deficiente acondicionamento da carga transportada no veículo da primeira ré, tubos metálicos, pelo que lhe assiste, face aos réus, direito de regresso em relação às quantias indemnizatórias que pagou a terceiros para ressarcimento dos danos emergentes daquele sinistro.

Regularmente citados, os réus ofereceram contestação, tendo vindo a ser proferida sentença que, na parcial procedência da acção, decidiu condenar os réus a pagar à autora uma quantia, acrescida de juros de mora, calculados desde a data da citação, à taxa legal supletiva, até integral pagamento.

Inconformada, apelou a ré proprietária, mas a Relação, por unanimidade, confirmou a sentença recorrida.

⁴⁸ Revista nº 6090/06.5TBLRA.C1.S1

Continuando irresignada interpôs revista, argumentando que da conjugação da factualidade dada como provada não resultava que a queda dos tubos metálicos se tivesse devido ao seu deficiente acondicionamento, mas antes ao estilo de condução adoptado pelo condutor que provocou a movimentação e oscilação dos tubos na caixa de transporte e o conseqüente rebentamento da cinta de aperto.

Pretendia, pois, que o STJ contrariasse as instâncias, que asseverasse não se ter devido a causa da queda da carga a mau acondicionamento dos tubos, mas ao estilo de condução adoptado. Compreendia-se esse seu desejo porquanto a autora seguradora buscava na acção o reconhecimento do seu direito de regresso na situação prevista na al. d) do art. 19.º do DL nº 522/85, de 31/12, à data vigente, que o confere precisamente à seguradora que satisfaça a indemnização *“contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de queda de carga decorrente de deficiência de acondicionamento”*.

O primeiro aspecto que importava reter e vincar era o de que o Supremo, como tribunal de revista que é, só conhece, em princípio, de matéria de direito, limitando-se a aplicar definitivamente o regime jurídico que julgue adequado aos factos materiais fixados pelo tribunal recorrido (art. 729.º, nº 1, do CPC), daí que o eventual erro na apreciação das provas e na fixação da matéria de facto pelo tribunal recorrido só possa ser objecto do recurso de revista quando haja ofensa de uma disposição expressa da lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova (arts. 721.º, nº 2 e 722.º, nºs 1 e 2, do CPC), excepções estas que claramente não ocorriam no caso.

A Relação, na linha do sustentado já na sentença, concluíra pelo mau acondicionamento da carga, porque os comprimentos da zona aberta de transporte de carga do veículo e dos tubos de aço transportados, que se projectavam para fora da caixa de carga sobre a cabine do veículo, podiam constituir perigo ou embaraço para os outros utentes da via (art. 56.º, nº 2 do CE), exigiam para esse transporte um veículo com outras dimensões, com uma caixa aberta mais comprida, para além de que as cintas utilizadas para amarração da carga não eram adequadas para aqueles tubos de aço redondos e quadrados, circunstâncias que considerou como causa adequada suficiente para o acidente ocorrido e os danos dele resultantes.

Indubitavelmente, a Relação lançou mão de presunção judicial, simples ou de experiência, meio de prova falível cuja força persuasiva pode ser afastada por simples contraprova, mas meio de prova⁴⁹.

De sublinhar que, conforme doutrina e jurisprudência há bastante tempo firmadas, relativamente às ilações extraídas pelas instâncias em sede de matéria de facto com base em presunções judiciais compete ao Supremo Tribunal de Justiça apenas verificar se elas exorbitam o âmbito dos factos provados ou deturpam o sentido normal daqueles de que foram extraídas.

⁴⁹ Cfr. Pires de Lima e Antunes Varela, ob. cit., pág. 312 e Manuel de Andrade, “Noções Elementares de Processo Civil”, 1976, págs. 214/215.

Quando tal não suceda o tribunal de revista deve acatar a decisão das instâncias, por esta se situar ainda no âmbito da matéria de facto, que por regra é imodificável (arts. 722.º, nº 2 e 729.º, nº 1, do CPC)⁵⁰. É que, ao firmar o conteúdo de presunções judiciais, a Relação opera “no âmbito da sua competência, no quadro da decisão da matéria de facto, na envolvência do princípio da livre apreciação da prova a que se reporta o artigo 655.º nº 1 do Código de Processo Civil”⁵¹.

Ora, face à estrutura dos factos assentes e dos factos deles inferidos, não havia fundamento legal para se concluir que a Relação tivesse infringido o disposto nos arts. 349º e 351º do CC, ou seja, o regime legal das presunções judiciais ou de facto.

Com base na factualidade dada como provada, tal ilação estava perfeitamente de acordo com as regras da experiência e os juízos correntes de probabilidade.

Assim, se a Relação foi explícita em entender que não tinha dúvidas em afirmar que os factos provados impunham a conclusão de que houve mau acondicionamento da carga, tratava-se de matéria de facto a acatar pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Outrossim, a recorrente questionava a inexistência do nexo de causalidade. Argumentava que face à factualidade apurada, resulta demonstrado que o nexo de causalidade do evento danoso foram factos excepcionais, como o facto de o veículo ter descrito uma curva antes do local do acidente e a inadequação da velocidade impressa ao veículo atento o tipo da carga transportada, o estado da via e condições do trajecto, que originaram a ruptura de uma das cintas, pelo que não ocorre o necessário nexo de causalidade.

O juízo de causalidade numa perspectiva meramente naturalística de apuramento da relação causa-efeito, constitui matéria de facto, cujo conhecimento, apuramento e sindicância se encontram subtraídos ao Supremo, como tribunal de revista que é, nos termos e com as ressalvas dos artigos 729.º, nº 1 e 722.º, nº 3 do CPC, sendo que indagar se, na sequência do processamento naturalístico dos factos, estes funcionaram ou não como factor desencadeador ou como condição detonadora do dano, é algo que se insere no puro plano factual⁵².

Mas assente esse nexo naturalístico, pode o Supremo Tribunal verificar da existência de nexo de causalidade, se o facto concreto apurado é, em abstracto e em geral, apropriado, adequado, para provocar o dano, o que se prende com a interpretação e aplicação do art. 563.º do CC⁵³.

⁵⁰ Neste sentido decidiram, entre muitos outros, os Acórdãos do STJ de 26/01/06, Proc. nº 05S3228, 17/06/08, Proc. nº 08A1700, e de 16/10/12, Proc. nº 5726/03.4TBSTS.P2.

⁵¹ Ac. do STJ de 7/12/05, Proc. nº 05B3853.

⁵² Cfr., entre muitos outros, os Acs. do STJ de 14/04/05, Proc. nº 05B686, 14/01/10, Proc. nº 2537/03.0TBOVR.S1, e de 8/09/11, Proc. nº 5435/07.5TVLSB.L1.S1.

⁵³ Cfr. neste sentido os Acs. de 18/05/99, Proc. nº 99B287, 1/07/99, Proc. nº 98B1215, 5/07/01, Proc. nº 01A1864, 15/03/07, Proc. nº 07B220, e o de 8/09/11, antes citado.

Como se disse no Acórdão deste tribunal de 3/06/04, Proc. nº 04B050 (Noronha Nascimento), *“a apreciação do nexo de causalidade envolve dois patamares, assim, a determinação da sequência naturalística dos factos e ordem a determinar a sua causa-efeito constitui matéria de facto que cabe às instâncias determinar porque isso implica uma operação de avaliação de prova que só aquelas podem fazer.*

O segundo patamar implica o confronto daquela sequência cronológica com as regras jurídicas que delimitam o conceito de causalidade adequada, o que é já uma operação de subsunção jurídica que pode ser sindicada pelo Tribunal de revista”.

Assim, a interpretação dos conceitos jurídicos, designadamente o do próprio nexo de causalidade entre a conduta e o dano e a subsunção da factualidade apurada em tal conceito, cabe na esfera da competência deste Tribunal de revista.

Definido pela Relação o nexo naturalístico, apreciemos, então, o nexo legal de adequação.

O artigo 563.º do CC consagra o princípio da causalidade adequada na sua vertente negativa, devida a Enneccerus-Lehman, segundo a qual *“o facto que actuou como condição do dano só deixará de ser considerado como causa adequada se, dada a sua natureza geral, se mostrar de todo indiferente (gleichgultig) para a verificação do dano, tendo-o provocado só por virtude das circunstâncias excepcionais, anormais, extraordinárias ou anómalas que intercedam no caso concreto”*⁵⁴.

Formulação que o Supremo Tribunal vem perfilhando (cf., entre outros, os Acórdãos de 17/04/07, Proc. nº 07A701 (Azevedo Ramos), 13/01/05, Proc. nº 04B4063 (Araújo de Barros), 11/01/11, Proc. nº 2226/07-7TJVN.F.P1.S1 (Sebastião Póvoas), e de 4/12/12, Proc. nº 714/09.0TVLSB.L1.S1 (Gregório Jesus, não publicado).

Como refere Antunes Varela, do conceito de causalidade adequada podem extrair-se múltiplos corolários, e um deles é o de que *“para que haja causa adequada, não é de modo nenhum necessário que o facto, só por si, sem a colaboração de outros, tenha produzido o dano. Essencial é que o facto seja condição do dano, mas nada obsta a que como frequentemente sucede, ele seja apenas uma das condições desse dano”*⁵⁵.

Ainda como ensina Almeida Costa, *“é necessário não só que o facto tenha sido, em concreto, condição «sine qua non» do dano, mas também que constitua, em abstracto, segundo o curso normal da coisas, causa adequada à sua produção”.*

Temos, pois, de acordo com a citada doutrina da causalidade adequada que o facto que actua como condição só deixará de ser causa do dano desde que se mostre por sua natureza de todo inadequado e o tenha produzido apenas em consequência de circunstâncias anómalas ou

⁵⁴ Cfr. Antunes Varela, ob. cit., págs. 919/920 e 928 a 930.

⁵⁵ In loc. cit., pág. 924.

excepcionais, não pressupondo a exclusividade da condição, podendo ter colaborado na sua produção outros factos concomitantes ou posteriores⁵⁶.

Por outras palavras, um facto é causal de um dano quando é um de entre as várias condições sem as quais aquele se não teria produzido, sem perder de vista que o facto e o dano não são isoladamente considerados, mas valorizados no processo factual que, em concreto, conduziu ao dano, no âmbito da aptidão geral ou abstracta desse facto para produzir o dano.

Revertendo ao caso, importa reter tão só, que as instâncias deram por demonstrado o nexo naturalístico entre os factos e os danos, e que, à luz do acima desenvolvido em torno da teoria da causalidade adequada, a circunstância de estar provado que o acidente se deu não apenas devido ao referido mau acondicionamento dos tubos de aço transportados, mas também por o réu condutor não ter adequado a sua condução às características da carga e do trajecto, não afasta a causalidade, não quebra o nexo efectivamente existente entre o mau acondicionamento e a queda dos tubos de aço, com as consequências descritas e provadas.

O mau acondicionamento dos tubos pode e deve ser considerado, em abstracto, causa normal, idónea ou adequada do rebentamento da cinta de aperto, com a consequente projecção de alguns tubos para a faixa de rodagem e produção dos danos verificados, que não foram determinados unicamente por inadequação da condução do réu condutor às características da carga e do trajecto.

Esta situação factual é claramente justificativa da conclusão a que chegaram as instâncias.

Não ter o condutor adequado a condução do veículo às características da carga e do trajecto, não afasta aquele nexo de causalidade pois que o mesmo não pressupõe a exclusividade da condição, outros factos concomitantes ou posteriores podem ter colaborado na produção dos danos.

Em suma, demonstrado o nexo naturalístico pelas instâncias entre os factos e os danos, tem de concluir-se que o nexo de causalidade do evento danoso foram o mau acondicionamento dos tubos de aço transportados e a condução inadequada do veículo. Não é sustentável que os danos hajam sido produzidos apenas em consequência de circunstâncias anómalas, imprevisíveis, ou excepcionais.

Daí que não tivesse sido acolhido o alegado pela recorrente quanto à não demonstração do nexo de causalidade, tendo-se confirmado a decisão recorrida, porque fez uma aplicação inteiramente correcta do disposto no art. 563.º do CC.

*

⁵⁶ In "Direito das Obrigações", 11ª ed., pág. 763, 764/766.

4. Risco

Ao lado da doutrina clássica da culpa, surgiu um outro princípio, o da teoria do risco, inicialmente nas relações de trabalho por força da utilização das máquinas e outros instrumentos mecânicos propiciadores de riscos inevitáveis de acidentes, ligados à revolução industrial, mesmo que não imputáveis a culpa, que depois se tornou vigoroso no capítulo dos acidentes de viação, no entendimento de que se o dono aproveita as vantagens da utilização dos veículos automóveis sobre ele deveriam recair também os riscos inerentes a essa utilização.

De facto, a responsabilidade baseada na culpa, fiel ao princípio clássico da responsabilidade subjectiva, hostil à ideia fatalista do dano e da correspondente obrigação de indemnizar, nem sempre consegue responder às exigências sociais da vida colectiva que reclamam, em nome do princípio da justiça distributiva, que quem utiliza em seu proveito coisas perigosas, quem cria ou mantém um risco em proveito próprio, deva suportar as consequências prejudiciais do seu emprego, uma vez que delas colhe o principal benefício, em conformidade com a máxima do *“ubi commodum ibi incommodum”*.

As legislações modernas acolheram a responsabilidade fundada no risco, também a portuguesa no Código Civil o tratou em subsecção própria, não deixando de assinalar o carácter excepcional dessa responsabilidade que não se baseia no pressuposto da culpa do agente, afirmando no nº 2 do artigo 483.º que *“só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei”*, e limitando-a aos casos de danos causados pelo comissário, pelos órgãos, agentes ou representantes do Estado ou de outras pessoas colectivas públicas, por animais, por veículos e por instalações de energia eléctrica ou de gás.⁵⁷

No art. 503.º do CC configura-se precisamente uma das áreas mais características da responsabilidade pelo risco.

Acompanhemos, então, um outro caso levado à apreciação do Supremo em que ainda fomos intervenientes, expurgado de factos que aqui não importam, para maior simplicidade e clareza.

O autor intentou acção declarativa⁵⁸ contra o condutor e proprietário de um automóvel de matrícula XD, pedindo que fosse condenado a pagar-lhe o montante que indicou, a título de indemnização pelos danos que sofreu, em consequência de acidente de viação, que descreveu e lhe imputou a responsabilidade do mesmo.

Na contestação, o réu alegou ser o proprietário do automóvel em causa mas que não fora interveniente em qualquer acidente.

⁵⁷ Para maiores desenvolvimentos, veja-se Antunes Varela, na obra que vimos citando, págs. 540/542 e 653/660.

⁵⁸ Revista nº 396/04.5TBCL.G1.S1.

A sentença julgou a acção, totalmente, improcedente, com a consequente absolvição do réu do pedido, com o fundamento de que, em face da matéria de facto provada, não era possível concluir que o XD, conduzido pelo réu, tivesse estado na origem do acidente ou nele tivesse tido intervenção.

O autor apelou, e o Tribunal da Relação concedeu parcial provimento ao recurso, decidindo pela aplicação das regras da responsabilidade objectiva e revogado a sentença recorrida, condenando o réu a responder pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, independentemente de culpa.

O réu pediu revista, defendendo que da análise da matéria de facto dada como provada não havia meios para afirmar que a sua acção enquanto condutor fora potenciadora de um risco, que o Tribunal *a quo* presumira factos alheios à matéria de facto, pois não constava da mesma que a manobra de desvio do veículo do autor tivesse sido empregue como último recurso, tendo ficado demonstrado que a factualidade provada não patenteava a relação naturalística entre as manobras do réu, condutor do XD, e o despiste do ND do autor.

Com tal alegação, o réu convocou o Supremo Tribunal de Justiça a desconsiderar os factos que o Tribunal da Relação entendeu como provados no sentido de concluir pela existência de uma relação naturalística entre a condução do réu e o subsequente despiste do autor.

Porém, como atrás vincámos, não pode ser objecto de recurso de revista a alteração da decisão proferida pela Relação quanto à matéria de facto, salvo havendo ofensa de uma disposição expressa de lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova, quando o STJ entenda que a decisão de facto pode e deve ser ampliada, em ordem a constituir base suficiente para a decisão de direito, ou, finalmente, quando considere que ocorrem contradições na decisão sobre a matéria de facto que inviabilizem a decisão jurídica do pleito, nos termos das disposições conjugadas dos artigos 729.º, nºs 1 e 722.º, nº 3, do CPC.

Por outro lado, recordando, as presunções retiradas dos factos provados constituem, também elas, matéria de facto, da competência da Relação, como Tribunal de 2ª instância sobre a matéria de facto, encontrando-se, conseqüentemente, fora dos poderes de sindicância do STJ, enquanto tribunal de revista.

As denominadas presunções naturais, judiciais ou de facto constituem meios de prova mediata, através dos quais o julgador retira ilações lógicas de certos factos conhecidos para chegar ao conhecimento de outros desconhecidos, guiado por regras práticas e da experiência, cuja força probatória é apreciada, livremente, pelas instâncias.

Na transição de um facto conhecido para a aquisição ou para a prova de um facto desconhecido, têm de intervir as presunções naturais, como juízos de avaliação, através de procedimentos lógicos e intelectuais, que permitam, fundadamente, afirmar, segundo as regras da experiência, que determinado facto, não anteriormente conhecido nem

directamente provado, é a natural consequência ou resulta, com toda a probabilidade próxima da certeza, ou para além de toda a dúvida razoável, de um facto conhecido.

Por isso é que, na presunção, deve existir e ser revelado um percurso intelectual, lógico, sem soluções de continuidade, e sem uma relação demasiado longínqua entre o facto conhecido e o facto adquirido, porquanto a existência de espaços vazios no percurso lógico determina um corte na sequência do raciocínio, e retira o juízo do domínio da presunção, remetendo-o para o campo da mera possibilidade física, mais ou menos arbitrária, ou dominada pelas impressões⁵⁹.

Efectivamente, a Relação pode lançar mão de presunções, retirando conclusões da matéria de facto, desde que tais conclusões se limitem a desenvolvê-la, sem a contrariar, muito embora já não possa alterar as presunções judiciais utilizadas pela 1ª instância, com base nos factos nela apurados, nem modificar o facto instrumental que está na sua base, salvo se ocorrer alguma das hipóteses previstas pelo artigo 712.º, do CPC, o que, no caso não se verificava.

Deste modo, não havia razão para o Supremo Tribunal de Justiça modificar a matéria de facto fixada pelas instâncias, tendo-a aceite em conformidade com o que constava do texto do acórdão recorrido.

Assim, tratando-se a responsabilidade pelo risco de uma responsabilidade excepcional, sujeita ao princípio da tipicidade das situações que comporta, que prescinde da culpa e que não exige sequer, como seu pressuposto necessário, a existência da ilicitude, são seus requisitos imprescindíveis o facto, o dano e o nexo de causalidade entre o facto e o dano.

Uma dessas hipóteses típicas da responsabilidade objectiva está consagrada, no artigo 503.º, do CC, a propósito dos “acidentes causados por veículos”, que, no seu nº 1, dispõe: *“aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação”*.

Deste modo, a responsabilidade pelo risco relativa a acidentes de circulação terrestre, de natureza subsidiária, pois que está excluída no caso dos danos serem imputáveis ao condutor do veículo, ao próprio lesado, a terceiro ou derivarem de caso de força maior estranho ao funcionamento do veículo, depende da conjugação, no sujeito da imputação, de dois pressupostos, a saber, que a pessoa *tenha a direcção efectiva do veículo* causador do dano e que este esteja a ser *utilizado no seu próprio interesse*.

Sendo o réu o proprietário do veículo de matrícula XD, e o seu condutor por ocasião do acidente, tinha o poder real sobre o mesmo, ou seja, a direcção efectiva da viatura que utilizava no seu próprio interesse, respondendo, então, objectivamente, “pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo”, isto é, pelos danos que tiverem como causa jurídica o acidente provocado pelo veículo.

⁵⁹ Cfr. Ac. do STJ, de 7/01/04, Proc. nº 03P3213 (Henriques Gaspar)

O dano indemnizável será aquele que estiver em conexão causal com o risco, não sendo, todavia, necessário um contacto material entre o veículo e o sinistrado ou entre as duas viaturas (ex. o peão que para se furtar a um embate, foge e cai num barranco fracturando a perna, ou o automobilista que para evitar outra viatura desgovernada acaba por galgar o passeio e bater num muro ou numa árvore).

Com efeito, fora do círculo dos danos abrangidos pela responsabilidade objectiva ficam os danos que não têm conexão com os riscos específicos do veículo, que foram causados pelo veículo como poderiam ter sido provocados por qualquer outra coisa móvel.⁶⁰

Assim, também ainda de acordo com a teoria da causalidade adequada, na sua formulação negativa, consagrada pelo artigo 563.º, do CC, antes expressa.

Prestando, então, atenção à factualidade assente e relevante do caso, importa que o autor tripulava o veículo ligeiro, com a matrícula ND, pela metade direita da faixa de rodagem, precedido do veículo ligeiro de passageiros com a matrícula XD, conduzido pelo réu, que circulava à sua frente.

Entretanto, o réu condutor encostou à direita o XD e inverteu o sentido de marcha, tendo o autor guinado para a direita a evitar o embate no veículo do réu, mas perdendo, em seguida, o controlo do seu veículo, despistando-se para a berma do lado direito, sempre considerando o sentido de trânsito de ambos os veículos, após o que capotou e ficou imobilizado, pondo-se em fuga o réu.

Deste modo, a dupla manobra do réu, ao encostar à direita da via, num primeiro momento, para, logo após, inverter o sentido de marcha, teve o condão de confundir o autor e obrigá-lo a manobrar por forma a evitar o choque, constituindo o facto desencadeador da manobra de emergência que este empreendeu, e que, se evitou a colisão, determinou, necessariamente, o seu despiste.

Os danos registados na pessoa do autor estão, inquestionavelmente, compreendidos na zona dos riscos próprios do veículo e que não ultrapassam os limites impostos pelos fins da norma constante do artigo 503.º, nº 1, do CC.

É que se a teoria da causalidade adequada visa excluir da indemnização os danos que resultaram de “desvios fortuitos”, com a finalidade de libertar o lesante do risco de suportar, todos os danos a que o seu acto deu origem⁶¹, também tem como um dos seus corolários que “para que um dano seja considerado como efeito adequado de certo facto *não é necessário que ele seja previsível* para o autor desse facto”⁶².

⁶⁰ Cfr. Antunes Varela, ob. cit., pág. 693, e Dario Martins de Almeida, ob. cit., págs. 314 e segs.

⁶¹ Pessoa Jorge, Ensaio sobre os Pressupostos da Responsabilidade Civil, 1999, pág. 400.

⁶² Antunes Varela, ob. cit., pág. 924.

Verificando-se, no caso concreto, o facto voluntário do agente, os danos e o nexó de causalidade jurídica entre aquele e estes, mostram-se preenchidos os pressupostos da responsabilidade objectiva, em que incorreu o réu, respeitando-se o decidido pelo acórdão recorrido quanto à repartição da contribuição de cada um dos condutores intervenientes para a produção dos danos verificados, na proporção de metade.

Culpa e Risco

De há muito que se vinha mostrando cimentado o entendimento jurisprudencial segundo o qual não pode haver concurso de responsabilidades do lesado, a título de culpa, e do titular da direcção efectiva do veículo, assente no risco. Entendimento esse também perfilhado por boa parte da doutrina civilista nacional.

Tratava-se de entendimento pacífico, fundado na interpretação do art. 505.º do CC⁶³, de que para afastar a responsabilidade civil pelo risco, a que se reporta o n.º 1 do art. 503.º, basta que o acidente seja devido, em termos de culpa ou mesmo de mera causalidade, ao próprio lesado ou a terceiro.

Acontece que este paradigma vem sendo objecto, ultimamente, de profundas críticas provindas de parte significativa da doutrina nacional, e aceitação crescente da jurisprudência, embora ainda tímida, procurando afastar aquela interpretação, tida por não actual, que exclui do âmbito do artigo 505.º do CC a responsabilidade pelo risco.

Porque questão actual, candente, que se divisa controversa ainda nos anos vindouros, vale a pena dar uma pequena vista de olhos sobre o modo como foi tratada nos tempos mais recentes e o seu impacto nas decisões do Supremo.

A jurisprudência e a doutrina tradicionais estão ancoradas no ensino e entendimento do Prof. Antunes Varela para quem não é um problema de culpa que está em causa no art. 505.º do CC, mas tão só um problema de causalidade, *“que consiste em saber quando é que os danos verificados no acidente não devem ser juridicamente considerados como um efeito do risco próprio do veículo, mas sim como uma consequência do facto praticado pela vítima.”*⁶⁴.

*

Antunes Varela considera que para que o acidente deva considerar-se imputável ao próprio lesado ou a terceiro, não é necessário que o facto por estes praticado seja censurável ou reprovável. A lei quer abranger todos os casos em que o acidente é devido a facto do lesado ou de terceiro, ainda que qualquer deles seja inimputável ou tenha agido sem culpa;

⁶³ Dispõe que: *“Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.”*

⁶⁴ In ob. cit., pág. 703.

basta, noutros termos, que o acidente tenha sido causado por facto da autoria de um ou outro, posto que sem culpa do autor.

No mesmo sentido Pires de Lima e Antunes Varela, no Código Civil Anotado, vol. I, 4ª ed., a págs. 517/518, referem que no art. 505.º *“supõe-se, por exclusão, ter sido o acidente apenas imputável ao lesado ou a terceiro ou resultante de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo, para excluir a responsabilidade fixada no nº 1 do artigo 503.º.*

Vê-se, assim, que não pode admitir-se a concorrência entre o risco de um e a culpa do outro para responsabilizar os dois...A responsabilidade pelo risco está expressamente excluída neste artigo 505.º, pelo que não é possível a aplicação analógica do artigo 570.º, como sugere Vaz Serra. Não há caso omissio. O caso está resolvido claramente na lei”.

Afirmam ainda, que *“se a culpa do lesado, nos termos do nº 2 deste preceito (570.º), exclui o dever de indemnizar quando a responsabilidade se funda na presunção de culpa (e não na culpa realmente provada), por maioria de razão a deverá excluir quando ela assentar na simples ideia de risco”.*

São igualmente neste sentido os pronunciamentos de Menezes Leitão, in *“Direito das Obrigações”*, vol. I, 9ª ed., pág. 392, referindo-se aos *“comportamentos automáticos, ditados por medo invencível ou por reacções instintivas, ou actos de inimputáveis e os eventos fortuitos dos lesados (desmaios ou quedas)*, e de Dario Martins de Almeida, no seu Manual que vimos citando, a pág. 147 e segs., onde pode ser encontrada documentação jurisprudencial e doutrinal desta solução.

Trata-se, esta, de uma primeira tese, que se poderá denominar de *“clássica”*, que vem sendo assumida maioritariamente pela doutrina e jurisprudência, de acordo com a qual o art. 505.º do CC coloca um mero problema de causalidade.

Quer isto dizer que num quadro de responsabilidade objectiva inerente à direcção efectiva de veículos automóveis, tal como estabelecida nos termos do nº 1 do art. 503.º do CC, resulta do art. 505.º ser essa responsabilidade afastada sempre que o acidente seja *“imputável”* ao *próprio lesado ou a terceiro* ou a *caso de força maior* estranha ao funcionamento do veículo.

Imputável aqui no sentido de *“devido”* ou *“atribuível”*, e não no sentido técnico de verificação dos pressupostos da imputabilidade, podendo o lesado ou terceiro ser um menor ou um demente.

Nem deste artigo 505.º resulta que a lei exija que o acidente seja imputável ao lesado ou a terceiro a título de dolo ou culpa para que seja excluída a referida responsabilidade pelo risco, bastando para o efeito que ele seja atribuível em termos de causalidade, a facto de um ou de outro.

Basta, assim, que seja quebrado o nexo de causalidade entre o sinistro e os riscos próprios do veículo por qualquer comportamento, mesmo que não culposos, do lesado ou de terceiro, ou devido a caso de força maior, para que fique liminarmente afastada a responsabilidade objectiva do proprietário do veículo, eventualmente transferida para a seguradora.

Na defesa desta leitura, para além de outros argumentos, destaca-se o relevo que é atribuído ao elemento literal a par da necessidade de não agravar excessivamente a posição do proprietário ou do detentor do veículo em situações para as quais em nada contribuiu, em que não foi mais do que um elemento accidental para a ocorrência do sinistro causado por factores estranhos ao seu funcionamento⁶⁵.

É esta a solução que vem obtendo vasta adesão na jurisprudência do Supremo, de que se referem, a título exemplificativo e entre muitos outros, os Acs. de 26/09/96, Proc.n.º 15/96 (Ferreira da Silva), 10/12/96, Proc. n.º 517/96 (Lopes Pinto), 05/06/97, Proc.n.º 1/97 (Almeida e Silva), 10/02/98, Proc. n.º 443/97 (Costa Soares), 18/11/99, Proc n.º 765/99 (Martins da Costa)⁶⁶, 07/06/01, Proc. n.º 1462/01 (Neves Ribeiro), 09/10/03, Proc. nº 2761/03 (Araújo de Barros), 06/11/03, Proc. n.º 03B3525 (Salvador da Costa), 02/11/04, Proc. nº 04A3457 (Azevedo Ramos), 12/04/05, Proc. n.º 05A714 (Lopes Pinto), 29/11/05, Proc. n.º 3236/05 (Afonso Correia), 24/01/06, Proc. nº 3941/05 (Afonso Correia), 31/01/06, Proc. nº 4089/05 (Azevedo Ramos), 18/04/06, Proc. nº 6A701 (Sebastião Póvoas), 22/06/06, Proc. n.º 06B1862 (Salvador da Costa), 09/09/08, Proc. nº 1952/08 (Mário Mendes) 6/11/08, Proc. nº 08B3331 (Salvador da Costa), 01/07/10, Proc. n.º 3756/06.3TBSTS.P1.S1 (Alberto Sobrinho) e de 25/11/10, Proc. nº 12175/09 (Gonçalo Silvano).

Não obstante, nunca faltou quem sustentasse que para o acidente de viação podiam concorrer, a um tempo, o perigo especial do veículo e o facto de terceiro ou da vítima, devendo nesse caso repartir-se a responsabilidade ou atenuar-se a obrigação de indemnizar fundada no risco. Integram esta linha de pensamento as posições assumidas pelo Prof. Vaz Serra, logo nos trabalhos preparatórios do Código Civil formulando nesse sentido uma norma que não foi acolhida no texto definitivo desse diploma⁶⁷, Sá Carneiro, na Revista dos Tribunais, ano 85, e Pereira Coelho, *in Obrigações*, Coimbra, 1967.

Mesmo após a publicação do Código Civil, o Prof. Vaz Serra continuou a defender a tese da concorrência, considerando que a expressão acidente imputável ao lesado contida no art. 505.º, equivale a o acidente ser devido *unicamente* a facto do lesado, e que a situação de concorrência de risco e culpa é semelhante às contempladas no art. 570.º, o qual deverá ser aplicado por analogia a tal situação, o que conduz à aplicação dos princípios gerais sobre conculpabilidade do lesado⁶⁸.

Porém, doutrina mais recente, mais incisiva, tem vindo a pôr em crise de forma premente aquela solução de incompatibilidade de culpa e risco.

⁶⁵ Cfr. Antunes Varela, ob. cit., págs. 700/701 e 702.

⁶⁶ Todos estes não publicados, estão insertos nos Boletins anuais de Sumários de Acórdãos do STJ da Assessoria Cível.

⁶⁷ Cfr. BMJ 86º-160 e 166 e 90º-162 e segs..

⁶⁸ Veja-se a este propósito a minuciosa análise de Dario Martins de Almeida, in ob. cit., págs. 152 e segs..

De facto, com argumentação diversa, passou a defender-se uma solução “*alternativa*” que se traduz na admissibilidade daquela concorrência, desde que o sinistro ainda tenha uma conexão relevante com os riscos próprios do veículo, ou seja, desde que o acidente *não seja de imputar exclusivamente* a factores integrados na órbita do lesado, de terceiro ou de casos de força maior estranhos ao veículo.

Entre os defensores desta tese destacam-se os Profs. Calvão da Silva, na *Revista de Legislação e Jurisprudência*, Ano 134º, págs. 115 e segs. e José Carlos Brandão Proença, na sua Dissertação de Doutoramento em Ciências Jurídicas, “*A Conduta do Lesado como Pressuposto e Critério de Imputação do Dano Extracontratual*”, Coleção Teses, Almedina, págs. 814 e segs..

No entender de Calvão da Silva, “*sem prejuízo do concurso da culpa do lesado, a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo*”.

Explica que “*equivale isto a admitir o concurso da culpa da vítima com o risco próprio do veículo, sempre que ambos colaborem na produção do dano, sem quebra ou interrupção do nexo de causalidade entre este e o risco pela conduta da vítima como causa exclusiva*”.

Para o efeito, defende a extracção do art. 505.º do CC de um sentido que o torne compatível com o art. 570.º, argumentando que a ressalva feita na 1ª parte do art. 505.º - “*Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º*” – é para aplicar à responsabilidade fixada no n.º 1 do art. 503.º; e esta é a responsabilidade objectiva, “*logo, a concorrência entre a culpa do lesado (art. 570.º) e o risco da utilização do veículo (art. 503.º) resulta do disposto no art. 505.º, que só exclui a responsabilidade pelo risco quando o acidente for imputável (leia-se, unicamente devido, com ou sem culpa) ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte (leia-se exclusivamente) de força maior*” estranha ao funcionamento do veículo.

Faz também apelo a uma interpretação progressista ou actualista do art. 505.º, que tenha em conta a unidade do sistema jurídico e as condições do tempo em que é aplicada a norma (art. 9º do CC), isto é, que considere o sistema jurídico global de que a norma faz parte e, neste, o acervo de normas que exemplificou a consagrarem o concurso da culpa da vítima com o risco da actividade do agente⁶⁹, e repute adquirida, como princípio geral e universal do pensamento jurídico contemporâneo, essa regra do concurso, num tempo moderno que reivindica a solidariedade e justiça que enforma a responsabilidade pelo risco.

⁶⁹ Em matéria de responsabilidade civil por acidentes com intervenção de aeronave (DL nº 321/89, de 25 Set., art. 13º; DL nº 71/90, de 2 Mar., art. 14.º), ou no domínio das licenças de produção (DL nº 183/95, de 27 Jul., art. 43.º), ou no domínio da produção e distribuição de energia eléctrica (DL nº 184/95, de 27 Jul., art. 44.º), ou de embarcação de recreio (DL nº 329/95, de 9 Dez., art. 43.º), e a respeitante à responsabilidade civil do produtor ou fabricante de produtos defeituosos (DL nº 389/89, art. 7.º, nº 1) onde expressamente se refere, ou da qual decorre, a necessidade de conduta culposa exclusiva do lesado para afastar a responsabilidade pelo risco, ganhando particular relevância este último diploma, que consagra “*modelarmente*” a tese da concorrência entre o risco da actividade do fabricante e a culpa da vítima.

Calvão da Silva conclui, pois, que *“a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo”*.

Posteriormente, em comentário ao Acórdão do STJ de 4/10/07, Proc. nº 07B1710 (Santos Bernardino), na RLJ, Ano 137º, págs. 58, precisa mais o seu pensamento, e vai um pouco mais longe admitindo a responsabilização do detentor do veículo noutras situações, escrevendo que *“não é de excluir in limine a indemnização do condutor culposo, mesmo por culpa leve ou levíssima, na hipótese de danos causados pelo outro condutor sem culpa no acidente”*, asseverando que *“em caso de dúvida deve prevalecer a concorrência entre risco do veículo e facto do lesado”*, ou que, noutros termos, *“só havendo prova certa e segura do facto da vítima ou de terceiro (ou de força maior) como causa única e exclusiva do acidente é que não haverá lugar a concurso do risco próprio do veículo como facto do lesado”* (pág. 62).

Ainda, neste último comentário, evidencia dever o direito interno ser interpretado por forma a não colocar em causa o regime que dimana das Directivas Comunitárias sobre Seguro Automóvel, considerando que estas implicam uma efectiva tutela dos interessados mais desprotegidos, e denuncia que a interpretação tradicional ou *“clássica”* do art. 505.º colocaria esta norma em oposição ao direito comunitário.

Acrescenta que apesar da jurisprudência europeia ser favorável ao lesado admite, por não lhe parecer incompatível com o direito comunitário, que se possa *“opor ao lesado, não só a falta de responsabilidade do detentor do veículo segurado - acidente devido unicamente à vítima ou a terceiro, ou acidente exclusivamente devido a causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo (artigo 505.º) -, mas também um comportamento voluntário grave e indesculpável, doloso ou imprevisível do lesado nas circunstâncias do caso concreto. Cabe ao juiz nacional, na apreciação individual da conduta do lesado em cada caso específico, ter presente o escopo das Directivas europeias - garantia de indemnização suficiente da vítima a um nível elevado de protecção do consumidor - e a jurisprudência comunitária de apenas em circunstâncias excepcionais se poder reduzir (não desproporcionadamente) a extensão da indemnização do lesado”* (págs. 60/61).

Na realidade, a ideia de protecção da vítima tem levado a União Europeia a criar normas de reforço do sistema de protecção dos lesados por acidentes de viação e da sua incidência indemnizatória, a que não são alheias as Directivas 72/166/CEE, de 24/04 (1ª Directiva), 84/5/CEE, de 30/12/83 (2ª Directiva), 90/232/CEE, de 14/05/90 (3ª Directiva), 2000/26/CE, de 16/05/00 (4ª Directiva) e 2005/14/CE, de 11/05 (5ª Directiva)⁷⁰, esta última transposta parcialmente para a ordem jurídica interna pelo DL nº 291/07 de 21/08.

Também nesta significação se pronunciou o Conselheiro Moitinho de Almeida no seu estudo *“Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal*

⁷⁰ Respectivamente, no Jornal Oficial (1972) L 103, pág. 1, (1984) L 8, pág.17, (1990) L 129 pág. 33, (2000) L 181, pág. 65. (2000) e L149, p.14.

de Justiça das Comunidades Europeias”, no qual tem a ocasião de salientar, citando o Tribunal de Justiça que *“na falta de regulamentação comunitária que precise qual o tipo de responsabilidade civil relativa à circulação de veículos que deve ser coberta pelo seguro obrigatório, a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros”*. Mas a interpretação de disposições das directivas ou o seu efeito útil, determinam soluções que penetram as legislações nacionais no domínio da responsabilidade civil” (págs. 2/3)⁷¹, isto é, as disposições das directivas comunitárias em matéria de responsabilidade civil e seguro automóvel obrigatório devem estar presentes em sede de interpretação do direito nacional e nas soluções a dar na aplicação desse direito.

A jurisprudência do Tribunal de Justiça é no sentido da existência de obrigação da *“interpretação conforme”*, ou seja, que as jurisdições nacionais devem, na medida do possível, interpretar o respectivo direito à luz das directivas comunitárias, transpostas ou transcorrido que seja o prazo de transposição, de acordo com os arts. 249.º e 5.º do Tratado CE^{72/73}.

De igual modo, José Carlos Brandão Proença se tem postado numa atitude muito crítica para com o entendimento tradicional nesta matéria, com particular relevo na sua dissertação de doutoramento antes citada, onde proclama, a págs. 275/276, que *“a posição tradicional, porventura justificada em certo momento, esquece, hoje, que, por ex, o peão e o ciclista (esse «proletariado do tráfego» de que alguém falava) são vítimas de danos, resultantes, muitas vezes, de reacções defeituosas ou pequenos descuidos, inerentes ao seu contacto permanente e habitual com os perigos da circulação, de comportamentos reflexivos ou necessitados (face aos inúmeros obstáculos colocados nas «suas» vias) ou de «condutas» sem consciência do perigo (maxime de crianças) e a cuja danosidade não é alheio o próprio risco da condução. O que parece é poder dizer-se que esse risco da condução compreende ainda esses outros «riscos-comportamentos» ou que estes não lhe são, em princípio, estranhos”*.

⁷¹ Acessível no sítio da internet do STJ, link Estudos Jurídicos

⁷² O TJ pronunciou-se, neste domínio, na sequência de reenvio prejudicial para efeitos de interpretação, nos Acórdãos de 30/06/05 (caso *Candolin*) e de 19/04/07 (caso *Elaine Farrell*).

No *“Acórdão Candolin”*, publicado na Col. Jur., STJ, XIII, t. 2, 7, o Tribunal de Justiça, depois de reafirmar aquele seu entendimento, salientou que o escopo visado pelo legislador comunitário nas Directivas foi o de “permitir que todos os passageiros vítimas de acidente causado por um veículo sejam indemnizados dos prejuízos sofridos”, não podendo o direito nacional retirar àqueles preceitos o seu efeito útil, consequência que se produziria se, com base em critérios gerais e abstractos, a legislação de um Estado-Membro, fundada na contribuição do passageiro para a produção do dano por ele sofrido, afastasse a indemnização devida pela seguradora ou a limitasse desproporcionadamente. Só ocorrendo em circunstâncias excepcionais e na base de uma apreciação individual, pode a indemnização devida ao lesado ser limitada;

E o que se aplica aos passageiros transportados vale igualmente para os peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas, que constituem, normalmente, a parte mais vulnerável num acidente e cujo ressarcimento é também preocupação das directivas comunitárias;

No *“Acórdão Elaine Farrell”*, o TJ, confirmando a interpretação do acórdão anterior, entendeu que a cobertura do seguro obrigatório deve abarcar os danos causados aos passageiros transportados em parte do veículo não destinada a essa finalidade, e que o efeito útil do art. 1.º da 3ª Directiva obsta a que, com base em critérios gerais e abstractos, uma legislação nacional recuse ou limite de modo desproporcionado a indemnização de um passageiro, pelo simples facto de ter contribuído para o dano.

⁷³ Cfr. os Acs. do STJ de 16/01/07, Proc. nº 06A2892 (Borges Soeiro), de 22/04/08, Proc. nº 088742 (João Bernardo), de 4/01/10, Proc. nº 1331/03.3TBVCT.G1.S1 (Oliveira Vasconcelos) e de 5/06/12, Proc. nº 100/10.9YFLSB (Orlando Afonso); João Mota Campos in *“Direito Comunitário”*, II vol., 4ª ed., F.C. Gulbenkian, págs. 303.

Não lhe parece compreensível excluir liminarmente o concurso de uma conduta culposa (ou mesmo não culposa) do lesado, levando-se a excepcionalidade do critério objectivo às últimas consequências, defendendo uma interpretação mais harmónica, que não exclua à partida o concurso entre o risco dos veículos e certas condutas dos lesados, que entende ser já exequível com *“o duplo alargamento (quanto aos fundamentos de imputação autodanosa e quanto aos factores de ponderação) do artigo 570.º, 1 – considerado, assim, como verdadeira expressão de um princípio mais geral – e se reservar para o quadrante do preceito do artigo 505.º as condutas “imputáveis” (rectius, culposas) deliberadas e as que, pela sua gravidade (não justificada), justifiquem uma imputação unilateral do dano ao lesado”* (pág. 277).

E é assim que, não se afastando de uma interpretação actualista do artigo 505.º, na ausência de uma norma específica, idêntica à do art. 7.º, nº 1 do DL nº 389/89, do regime da responsabilidade do produtor já antes citado, propende para subsumir tal concurso ao critério do n.º 1, do art. 570.º, atendendo ao paralelismo⁷⁴ das duas situações de concorrência, sintonizadas com a necessidade de uma adequada repartição do dano, não sem reconhecer estar a nossa jurisprudência pouco sensibilizada para proteger o lesado culpado nesse âmbito mais alargado do artigo 570.º, nº 1, exigindo-se, como tal, a reformulação do preceito de forma a abranger claramente o concurso do risco da actividade exercida com o facto culposo (e não culposo do lesado), o que implicaria *“uma reavaliação da doutrina do artigo 505.º, de forma a aplicá-lo apenas às condutas que pela sua gravidade não mereçam a concessão indemnizatória”* (págs. 819/820/832).

Mais tarde, em anotação ao Acórdão do STJ de 6/11/02, Proc. 565/03 (Salvador da Costa)⁷⁵, que se manteve fiel à linha da teoria *clássica*, retoma as suas críticas acusando-o de manter uma visão que *“uniformiza as ausências de conduta, as condutas não culposas, as pouco culposas e as muito culposas dos lesados por acidentes de viação”* (fls. 25/26).

E questiona: *“Pensemos, por ex., no atropelamento de um peão descuidado por um veículo que fique repentinamente sem travões, na colisão entre um veículo desgovernado e um ciclista em contravenção ou na colisão entre um veículo, que se despista fortuitamente, e um outro cujo ocupante não levava cinto de segurança. Se não pode ser afirmada uma posição legislativa inequívoca, com que fundamento se poderá dizer, nestes casos, que a culpa absorve o risco, quando é certo que sem a dualidade causal o efeito danoso não se teria verificado? E não sendo demonstrado que a conduta do lesado foi causa exclusiva do evento lesivo, por que é que a balança há-de pender para o nada indemnizatório?”* (fls. 28).

⁷⁴ Calvão da Silva diz apartar-se dos autores que admitem a concorrência de culpa e risco, em atenção à analogia como acontece com Vaz Serra e Pereira Coelho, ou ao paralelismo como é o caso de Brandão Proença (RLI, Ano 137º, pág. 51)

⁷⁵ *“Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?”* in Cadernos de Direito Privado, n.º 7 Julho/Setembro 2004, págs. 25/31.

Para este entendimento doutrinal mais moderno, de afirmação da concorrência do risco com a culpa da vítima, contribuiu também o Prof. Sinde Monteiro com os seus estudos “*Responsabilidade civil*”, in Revista de Direito e Economia., ano IV, n.º 2, Jul./Dez. 1978, págs. 313/415, e “*Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes*”, na mesma revista, ano V, n.º 2, Jul./Dez. 1979, págs. 317/368, e ano VI/VII, 1980/1981, págs. 123/265.

Do mesmo modo, o Prof. Almeida Costa, na esteira durante muitos anos do Prof. Antunes Varela, se mostra agora sensível à argumentação desta nova tese da concorrência, escrevendo: “*Se um facto do próprio lesado, (...) concorrer com a culpa do condutor, a responsabilidade poderá ser reduzida ou mesmo excluída, mediante aplicação do artigo 570º. E, de igual modo, existindo concorrência de facto de terceiro, quanto à repartição da responsabilidade. Ora, valerá esta doutrina para o caso de haver concurso de facto da vítima ou de terceiro, já não com a culpa do condutor, mas com o risco do veículo? Respondem afirmativamente Vaz Serra, (...), Pereira Coelho, (...), Sá Carneiro, (...), José Carlos Brandão Proença, (...), e Calvão da Silva, (...). Afiguram-se ponderosas as considerações aduzidas, designadamente na perspectiva da tutela do lesado*”⁷⁶.

Também, como se revela na citada anotação de Brandão Proença, de mencionar a adesão à teoria moderna de Ana Prata no seu estudo intitulado “*Responsabilidade civil: duas ou três dúvidas sobre ela*”, in Estudos em comemoração dos cinco anos da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, 2001, págs. 345 e segs..

Cita-se igualmente a opinião favorável da Prof. Maria da Graça Trigo expressa no artigo “*Das presunções de culpa no regime de responsabilidade civil por acidente de viação*”, inserto in “Direito e Justiça - Estudos dedicados ao Professor Doutor Luís Alberto Carvalho Fernandes”, vol. II, págs. 486/487 e 493, 5ª conclusão.

Ainda o Juiz Desembargador Américo Marcelino se tem mostrado defensor deste entendimento como se pode constatar na sua obra “*Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*”, 11ª ed., págs. 325/337.

Este entendimento veio a ser aceite de forma paradigmática no já mencionado Acórdão do STJ, de 4/10/07 (Santos Bernardino), comentado pelo Prof. Calvão da Silva na RLJ Ano 137º, págs. 35 e segs., com o seu natural aplauso, precursor em termos jurisprudenciais, asseverando que “*não podemos deixar de ponderar a justeza da crítica, que à corrente tradicional tem sido dirigida, de conglobar, na dimensão exoneratória da norma do art. 505º, tratando-as da mesma forma, situações as mais díspares, como sejam os comportamentos mecânicos dos lesados, ditados por um medo invencível ou por uma reacção instintiva, os eventos pessoais fortuitos (desmaios e quedas), os factos das crianças e dos (demais) inimputáveis, os comportamentos de precipitação ou distração momentânea, o descuido provocado pelas más condições dos passeios, (...)*”*desvalorizando a inerência de*

⁷⁶ In Direito das Obrigações, 11ª ed., pág. 639, nota 1.

pequenos descuidos à circulação rodoviária”, e conduzindo, muitas vezes, a resultados chocantes.”.

Por isso, reclama impor-se *“que a procura das soluções do nosso direito positivo, nesta matéria, seja penetrada de uma lufada de ar fresco, sensível “às novas linhas de força da relação entre o risco dos veículos e a fragilidade de certos participantes no tráfego” e que conduza à tutela destes últimos, dos lesados mais frágeis.”.*

Imbuído desse espírito nele se preconiza que *“o texto do art. 505.º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro ...”.*

No caso, tratava-se de um acidente com intervenção de um velocípede simples, conduzido por uma criança de 10 anos de idade, que surgiu de um entroncamento à direita de um veículo automóvel ligeiro, sem aguardar a passagem deste, não acatando o sinal de aproximação de estrada com prioridade, entrando na metade direita da estrada por forma a cortar a linha de marcha do automóvel tornando o acidente inevitável.

O veículo auto ligeiro, cuja perigosidade se entendeu, em abstracto, decorrer da sua própria natureza – das suas dimensões, do seu peso, da velocidade que pode atingir, da maior ou menor dificuldade em o manobrar – de “máquina enquanto engrenagem de complicado comportamento”, era conduzido, numa via também aberta a veículos não motorizados, por uma condutora habilitada há menos de seis meses.

O embate ocorreu na metade direita da faixa de rodagem da estrada, atento o sentido de marcha do automóvel, que embateu no velocípede com a sua parte frontal esquerda, junto à zona do farol do lado esquerdo, quando o velocípede já tinha cruzado quase toda a frente do automóvel, impulsionando e elevando a condutora do velocípede projectando-a contra a parte esquerda do pára-brisas, acabando por ficar imobilizada na berma esquerda da estrada. Porque a ciclista violou a obrigação decorrente do sinal de aproximação de estrada com prioridade e o respectivo dever de cuidado, a decisão da 1ª instância considerou ser o acidente imputável à própria vítima e excluiu a responsabilidade objectiva do detentor do veículo. Decisão esta sufragada pelo Tribunal da Relação.

Dissentindo, o Acórdão do Supremo, para além da culpa da autora, condutora do velocípede, considerou que terá contribuído para a eclosão do sinistro o risco próprio do veículo automóvel. Isso, porquanto deveria atentar-se em que o veículo embateu no velocípede com a sua parte frontal esquerda, junto à zona do farol do lado esquerdo, ou seja, quando o velocípede já tinha cruzado quase toda a frente do automóvel. A estrutura física deste veículo, nas suas dimensões e largura, estava inelutavelmente ligada à ocorrência do acidente.

Por outro lado, ponderou que dentro dos riscos próprios do veículo, a que se refere o art. 503.º do CC, cabem também os ligados ao outro termo do binómio que assegura a

circulação desse veículo, o condutor, e daí que tenha entendido, como factores que contribuíram para a verificação do acidente, tenham sido a conjugação do perigo do próprio veículo com a inexperiência da sua condutora, potenciadora desse perigo.

Como se reafirmou, essa inexperiência não se projectou no domínio da culpa, em termos de a ligar a qualquer conduta negligente (por acção ou omissão) da condutora do veículo, mas apenas como factor que não deixou de se repercutir, em sede de causalidade, no processo dinâmico que levou à eclosão do evento lesivo.

Destarte, com uma declaração de voto e dois votos de vencido, concluiu-se no aludido aresto que para o acidente e para os danos que dele resultaram para a condutora do velocípede, a recorrente, contribuíram a conduta desta, violadora das regras do direito estradal, assim como os riscos próprios do veículo automóvel.

Exaltou-se, assim, que foi produzida prova da intervenção no processo causal do acidente de um concretizado risco próprio do veículo (artigo 503.º, nº 1, do CC).

Vale a pena fazer agora um breve périplo pelas decisões do STJ posteriores a esta, na busca de eventuais réplicas.

Constatamos que este entendimento igualmente veio a ser perfilhado no Acórdão de 22/01/09, Proc. nº 08B3404, do mesmo relator, agora com a curiosidade de a Relação haver entendido verificada uma situação de concorrência de culpa (do lesado) e risco (da viatura automóvel lesante), abonando-se no entendimento do antecedente acórdão de 04/10/07, mas o Supremo concluiu não se mostrarem provados factos de onde se pudesse inferir ter o menor infringido o disposto nos arts. 99.º e 101.º do CE, invocados como suporte de actuação culposa da sua parte⁷⁷, e subsistir apenas a responsabilidade objectiva do detentor do veículo automóvel, pois os danos sofridos pelo menor eram exclusivamente provenientes dos riscos próprios do veículo e seu condutor (art. 503.º, nº 1), não sendo, por isso, caso de concurso da culpa da vítima com o risco próprio do veículo, como defendera o acórdão recorrido.

O mesmo aconteceu no seguinte Acórdão de 20/01/09, Proc. nº 08A3807 (Salazar Casanova).

A autora enquanto seguradora do ramo acidentes de trabalho, demandou a seguradora estradal pedindo a sua condenação no pagamento de quantias por ela suportadas com o seu segurado, sinistrado por atropelamento em acidente de viação, simultaneamente acidente de trabalho, cuja responsabilidade entendia caber à ré por ter sido o seu segurado, condutor do motociclo, o culpado do atropelamento.

A acção foi julgada improcedente por se ter entendido, face à prova produzida, não resultar qualquer dúvida de que o acidente se ficara a dever a culpa exclusiva do peão

⁷⁷ O menor iniciara a travessia da faixa de rodagem, da esquerda para a direita, atento o sentido de marcha do automóvel e fora embatido pela parte frontal direita do veículo na faixa de rodagem por onde este circulava, a uma distância não concretamente apurada da berma direita, mas não superior a um metro.

que pretendeu atravessar a via em local manifestamente inapropriado, infringindo na altura o artigo 104.º do CE, não sendo obrigado o condutor do veículo a prever ou a contar com a falta de prudência dos restantes utentes da via.

Não obstante este entendimento de que a culpa do acidente cabia exclusivamente ao peão, ponderou-se na mesma sentença se não ocorreria a responsabilidade com base no risco próprio do veículo, mas afastou-se essa possibilidade com o argumento de que foi a conduta temerária do atropelado que esteve na origem do acidente.

Outro foi o entendimento do Tribunal da Relação. Posto que considerasse culposa a actuação do segurado da autora, sustentou que o risco do veículo desempenhara factor relevante no processo causal, acompanhando o Acórdão do STJ de 4/10/07 antes citado, e ponderando o concurso de culpa e risco fixou a indemnização em 50% do valor reclamado.

No essencial, o acidente ocorreu no Campo Grande, em Lisboa, depois da saída do túnel que passa por baixo da Av. do Brasil, e que termina em lomba.

Atento o sentido de trânsito do motociclo, do referido túnel saem três faixas de rodagem e o mesmo circulava pela que fica mais à esquerda, à saída do túnel o grau de inclinação da lomba é de tal forma acentuado que retira totalmente a visibilidade.

O peão iniciou a travessia da estrada à saída do túnel, quando o condutor do motociclo saía do mesmo, surgindo-lhe à sua frente a atravessar a estrada, subitamente.

O condutor do motociclo não travou, ainda guinou o veículo para a esquerda a fim de evitar o embate, o que não foi possível dada a proximidade entre ambos.

No Supremo, à luz dos factos provados, considerou-se que o lesado, atravessando a via à saída de um túnel exclusivamente destinado à circulação automóvel, sem qualquer visibilidade, atravessando-se subitamente à frente do condutor que ultrapassava a lomba, agiu com culpa grave e foi ele o exclusivo culpado do acidente, mostrando-se *in casu* indiscutivelmente preenchida a previsão constante do artigo 505.º do CC, o acidente resultou de uma conduta culposa que, no âmbito do processo causal, foi unicamente devida ao sinistrado.

E sintetizando que a culpa e o processo causal de cada acidente têm de ser analisados em concreto, não podendo a culpa do lesado ser mitigada pelo risco objectivo imanente à circulação rodoviária, revogou a decisão proferida, subsistindo a decisão de 1ª instância.

No Acórdão de 13/10/09, Proc. n.º 430/07.7TCGMR.G1.S1 (Alves Velho)⁷⁸, concluiu-se, não obstante a referência concedida à responsabilidade objectiva, assente nos perigos ou riscos de natureza geral, próprios da utilização e circulação da máquina, acolhida no art. 503.º, n.º 1

⁷⁸ Versou o caso de uma menor que surge à frente do veículo, a cerca de 5 m, provinda da traseira de um autocarro, havendo uma passadeira a 10 m do local do acidente, tornando inevitável o atropelamento à velocidade de 40 Km/h

do CC, como previsto no art. 505.º, n.º 1, que a imprudência e inconsideração da vítima foi a causa exclusiva do seu atropelamento e morte, o veículo automóvel (um autocarro) não gerou qualquer risco, sendo irrelevante, a não ser na perspectiva naturalística, o choque que pelo mesmo foi provocado no peão, dessa forma excluindo a responsabilidade objectiva. A mesma linha de orientação se encontra no posterior acórdão de 10/01/12, do mesmo relator, no Proc. n.º 308/2002.P1.S1.

O mesmo se diga do Acórdão de 12/11/09, no Proc. nº 3660/04 (Cardoso Albuquerque)⁷⁹.

Considerou que o condutor da viatura segura em nada contribuiu para o processo causal do acidente e que foi a conduta do peão a desencadeante exclusiva de tal processo causal, tendo em atenção a curtíssima distância a que surgiu a interceptar, de forma súbita e imprevista, a linha de marcha do veículo, fundamentando, tal como sumariado, que “a culpa e o processo causal devem ser analisados em si mesmos, não podendo ser trazido como elemento mitigador da mesma o risco genérico que todo o trânsito estradal, mesmo em cidades, e com todos os seus condicionamentos e proibições, obviamente, comporta”.

Também no Acórdão de 3/12/09, Proc. nº n.º 81/08.9TBFLG.G1.S1 (Bettencourt Faria), depois de se aceitar como possível a concorrência entre a culpa e o risco, num caso em que um ciclista se desequilibrara, embatendo num veículo automóvel que circulava pela faixa de rodagem, considerou-se que o acidente era exclusivamente imputável a esse comportamento, sendo a seguradora absolvida do pedido de indemnização.

Idêntica a posição assumida no Acórdão de 15/04/10, Proc. nº 2389/03.0TBPRD.P1.S1 (João Bernardo), no qual se sustentou que encontrando-se a sinistrada em cima de um degrau existente na entrada do centro de Catequese – de onde havia saído –, não visível para o réu que circulava no seu velocípede pela faixa de rodagem, e invadindo a mesma repentinamente quando aquele estava a passar em frente à dita entrada, sem que tivesse possibilidade de qualquer manobra de recurso, deve considerar-se que a lesada foi a responsável pelo seu atropelamento.

Com interesse, argumentou-se para tal que “o facto de a sinistrada, à data do acidente, ter 11 anos de idade, não afasta a culpa na produção do evento danoso: tal idade confere-lhe um discernimento suficiente para lidar com situações vulgares de relativo perigo rodoviário, como a presente, que se reveste de uma simplicidade e banalidade enormes: acabada a catequese e alcançados os degraus de saída, deparava-se-lhe a via de trânsito e, com os seus 11 anos, já podia e devia prever o que veio a acontecer.

⁷⁹ Um adolescente surgiu, de forma repentina e a correr, entre dois veículos estacionados e penetrou na via por onde circulava o veículo automóvel, que então seguia a velocidade de 40 km/h, na hemi-faixa de rodagem direita, junto aos veículos estacionados, tendo o respectivo condutor, surpreendido com o aparecimento do peão, guinado de imediato o seu veículo para a esquerda, mesmo assim não impedindo que o peão fosse embatido pelo lado direito, entre a porta e o guarda-lamas, estatelando-se no chão e contraindo lesões.

Perante este quadro factual de extrema simplicidade, não se justifica a minoração da relevância da culpa da menor em ordem a motivar a inclusão, com sequência indemnizatória, do risco próprio da circulação do velocípede”.

No Acórdão de 24/02/11, Proc. n.º 97/05.7TBPVL.G1.S1 (Serra Baptista), expressou-se que embora “questionável a conjugação da culpa com o risco, não é de repudiar, à partida, e sem maior ponderação, tal possibilidade se o acidente não for de imputar exclusivamente ao lesado, não se fechando a porta a uma possível interpretação progressista ou actualista do art. 505.º do CC, sem se mostrar insensível, mormente por influência do direito comunitário, ao alargamento crescente do âmbito da responsabilidade pelo risco”. Todavia, porque se teve por necessário proceder à ampliação da matéria de facto, em ordem a constituir base suficiente para a decisão de direito, decidiu-se para esse efeito a baixa do processo ao tribunal recorrido, não se chegando a tomar posição concreta sobre a questão.

Também no Acórdão de 01/02/11, Proc. n.º 5109/03.6TBSTS.P1.S1 (Azevedo Ramos) se dá notícia da possível concorrência entre a culpa e o risco, mas tendo por provado que o peão procedeu à travessia da estrada, a pé, sem atender ao trânsito do veículo automóvel, cujas luzes eram visíveis a uma distância superior a 30 m, apresentando uma taxa de álcool no sangue 2,48 g/l e sem se certificar que o podia fazer sem perigo de acidente, tudo em manifesta infracção ao art. 101.º, n.º 1, do CE, entendeu-se que o atropelamento era imputável a culpa exclusiva da própria vítima e que apenas se ficou a dever à conduta deste.

Já o Acórdão de 19/01/12, Proc. n.º 2997/06.8TBPVZ.P1.S1 (Bettencourt de Faria), cujo relator foi um dos subscritores do precursor acórdão de 4/10/07, é expresso na sua adesão à interpretação do art. 505.º do CC no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, mas concluiu-se não ter cabimento no caso por se estar perante uma situação em que com clareza se apurava ter sido a vítima com a condução que imprimiu ao seu velocípede a única causadora do acidente, para ele nada havendo contribuído algum risco específico do veículo automóvel interveniente.

De referenciar neste caso que os recorrentes haviam requerido se procedesse ao reenvio prejudicial, em ordem a determinar se a interpretação que não reconhece a possibilidade de concorrência entre a culpa e o risco é ou não violadora das directivas comunitárias.

O Supremo Tribunal de Justiça considerou que a decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 09/06/11, em que dera resposta à mesma questão que lhe havia sido colocada no processo de revista n.º 1381/08-2⁸⁰, segundo a qual “*a Primeira, Segunda e Terceira directivas devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições*

⁸⁰ Colocou-se a seguinte questão prejudicial: “*O disposto no artigo 1º da Terceira Directiva deve ser interpretado no sentido de que se opõe a que o direito civil português, designadamente através dos artigos 503.º n.º 1, 504.º, 505.º e 570.º do Código Civil, em caso de acidente de viação, como o verificado nas circunstâncias de tempo, modo e lugar do presente caso concreto, recuse ou limite o direito à indemnização ao menor, também ele vítima de acidente, pela simples razão de ao mesmo ser atribuída parte ou mesmo a exclusividade na produção dos danos.*”.

nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título de seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano”, era suficientemente esclarecedora da jurisprudência desse Tribunal no sentido de que aquela interpretação não viola o direito da União.

No relativamente recente Acórdão de 17/05/12, Proc. nº 1272/04.7TBGDM.P1.S1 (Abrantes Geraldês) em acção em que os autores, por si e em representação do filho menor, pediam a condenação da companhia de seguros, no pagamento de quantias para indemnização dos danos decorrentes da incapacidade parcial permanente que passou a afectar o menor, danos patrimoniais e não patrimoniais em consequência do acidente, alegando que o menor fora atropelado pelo veículo ligeiro conduzido pelo respectivo proprietário, por culpa única deste, controvertendo a seguradora que o atropelamento do menor se ficara a dever à forma inopinada como o mesmo atravessara a rua, quando estava confiado a uma tia, cuja culpa na produção do acidente se presume nos termos do art. 491.º do CC, pedindo por isso mesmo a improcedência da acção, foi proferida sentença que condenou a ré, esta apelou, e a Relação reconheceu-lhe razão revogando a sentença e absolvendo-a do pedido.

A Relação, sem afastar a admissibilidade, em abstracto, da concorrência entre a imputação do acidente ao lesado e a responsabilidade objectiva do proprietário do veículo, refutou a pretensão dos autores com o argumento de que o acidente fora *exclusivamente imputável ao menor*, sem qualquer contribuição causalmente adequada proveniente dos riscos próprios do veículo.

Recorreram os autores de revista, alicerçando a sua argumentação na defesa de uma interpretação do art. 505.º do CC compatível com o direito comunitário, designadamente, com o art. 1º da 3ª Directiva, que os danos sofridos pelo menor foram fruto da articulação causal dos riscos inerentes à circulação do veículo automóvel com uma conduta do próprio lesado, não sendo o acidente exclusivamente imputável ao próprio lesado ou a terceiro, pelo que não haveria que excluir a responsabilidade consagrada no art. 503.º, nº 1, tendo aplicação na fixação da indemnização o art. 570.º.

O Supremo Tribunal de Justiça deliberou a improcedência do recurso, confirmando o acórdão recorrido.

Para boa compreensão da questão e desta decisão, que merece um pouco mais da nossa atenção, enunciemos os factos provados nucleares:

- O menor tinha 4 anos de idade, e o atropelamento deu-se cerca das 10,30h;
- O veículo ligeiro de mercadorias, conduzido pelo seu proprietário, circulava por um arruamento dentro de uma localidade, com piso betuminoso, existindo do lado esquerdo, atendendo ao sentido de circulação do veículo, vários estabelecimentos comerciais;
- A rua configura, no local do embate, uma recta com mais de 50 m. de comprimento e

6,50 m. de largura, com veículos estacionados em ambos os lados e encostados aos passeios para peões que a ladeiam;

- O menor, com o conhecimento e a permissão dos seus pais, acompanhava a sua tia a um talho situado do lado esquerdo da rua, atento o sentido de marcha do veículo;
- O menor saiu do talho, atravessou a rua e, chegado ao passeio do lado direito, atento o sentido do veículo, iniciou o trajecto em sentido contrário;
- Como na faixa de rodagem, junto do passeio direito, atento o sentido de marcha do veículo, estavam estacionados 2 veículos automóveis, a não mais de 50 cm um do outro, o menor, que era mais baixo que os veículos, passou por entre eles, após o que iniciou a travessia, sem antes olhar quer para a esquerda, quer para a direita;
- O embate ocorreu quando o menor iniciava a travessia da rua da direita para a esquerda, atento o sentido de marcha do veículo, no regresso, após ter passado por entre os veículos estacionados;
- Foi embatido pela frente do lado direito do automóvel, que circulava pela hemi-faixa direita da rua, atento o sentido de marcha, a uma velocidade não superior a 20 km/h;
- A tia do menor esteve sempre no talho e de costas voltadas para a rua, e não se apercebeu que ele tinha atravessado a rua sozinho.

Perante este acervo de factos, parece ser claro nenhuma culpa poder ser atribuída ao condutor do veículo interveniente no acidente.

Os autores, como referimos, também não questionam essa ausência de culpa do condutor do veículo, mantendo a sua pretensão indemnizatória contra a seguradora apenas com base no pressuposto da admissibilidade da concorrência entre a falta de culpa efectiva ou presumida do condutor do veículo e a imputação do acidente ao comportamento do menor, considerando que houve interferência causal tanto do comportamento do menor como dos riscos de circulação do veículo, defendendo que o art. 505.º do CC deve ser interpretado à luz das Directivas da União Europeia sobre Seguro Automóvel, sendo o resultado conjugado com o disposto no art. 570º sobre a distribuição da responsabilidade entre os diversos intervenientes.

Submetida à sindicância do Supremo foi a questão analisada actualisticamente sob o enfoque das diversas teses que neste momento se abrem para seu tratamento, e, ainda assim, a decisão foi a improcedência da acção, independentemente da perspectiva em que fosse encarada a questão.

Improcedência no caso da adopção da tese “*clássica*”, tendo em conta a total ausência de culpa do condutor do veículo, em contraposição com a clara violação objectiva das regras estradais por parte do menor.

O mesmo sucederia com a segunda tese “*alternativa*”, que, em abstracto, foi admitida pela Relação, uma vez que o embate é de imputar exclusivamente ao comportamento imprevisto e imprevisível do menor, sem qualquer interferência para o mesmo dos riscos próprios do veículo, sendo claramente desfasada a atribuição automática de um nexo

de causalidade entre o acidente e a perigosidade de qualquer veículo, tendo em conta as suas dimensões, peso e velocidade.

Fora o acto irreflectido do menor a causa única das lesões que sofreu, sem qualquer contribuição relevante dos riscos próprios do veículo, pois como se refere no citado acórdão, “o mero facto naturalístico de o acidente ter envolvido um veículo automóvel, como corpo em movimento, com determinado peso e dimensões, dotado de inércia, não pode ser considerado determinante de um risco causalmente adequado ao acidente, perdendo todo o relevo, quer em termos absolutos, quer em termos relativos”⁸¹.

Mas para além destas teses, foi ainda ponderado à luz de uma terceira via, a verificação de uma situação de desconformidade entre o direito nacional regulador da responsabilidade civil automóvel e o regime que dimana das Directivas Europeias sobre Seguro Automóvel.

Servindo-se de anteriores interrogações formuladas ao Tribunal de Justiça por alguns Tribunais nacionais, designadamente aos processos de reenvio prejudicial “C-409/09”, “C-229/10” (J.O. de 17/07/10) e “C-13/11” (J.O. de 26/03/11), e subsequentes respostas, os subscritores do acórdão teceram a seguinte fundamentação que se transcreve dado o seu inegável interesse.

“O Tribunal de Justiça, no âmbito do “Proc. C-409/09”, proferiu o Acórdão datado de 9-6-11, no qual concluiu que as Directivas respeitantes ao seguro de responsabilidade civil automóvel “devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título do seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano” (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ>).

Para chegar a uma tal conclusão asseverou que “a legislação nacional (portuguesa) aplicável no âmbito do litígio no processo principal só afasta a responsabilidade pelo risco do condutor do veículo envolvido no acidente, num contexto como o do presente processo (morte de um menor de tenra idade que tripulava uma bicicleta e que circulava em contramão, tendo embatido num veículo automóvel sem qualquer culpa do respectivo condutor), quando a responsabilidade pelo acidente for exclusivamente imputável à vítima.

Ou seja, partindo do pressuposto de que o direito nacional contém uma solução que admite a concorrência entre a culpa do lesado e o risco do condutor (solução que, como se disse, apenas é sustentada ao abrigo da segunda tese anteriormente enunciada), o Tribunal de Justiça afirmou ser compatível com o Direito Comunitário uma solução em que a responsabilidade da seguradora seja excluída quando o sinistro seja exclusivamente imputável à vítima, o que, como já dissemos, se verifica no caso presente.

⁸¹ Neste mesmo sentido se haviam pronunciado os Acs. de 13/10/09 (Alves Velho) e de 12/11/09 (Cardoso Albuquerque), antes citados.

Na verdade, embora o art. 1º-A da 4ª Directiva sobre seguro de responsabilidade civil automóvel imponha a adopção de legislação que, no âmbito do seguro obrigatório, assegure “a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas que, em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor”, acrescenta que a regulação do direito de indemnização é feita “de acordo com o direito civil nacional”⁸².

(...) Esta terceira via pressupunha, pois, a existência de normas da União Europeia que directamente se sobrepujassem ao direito interno (emergente de Regulamento ou impostas por efeito directo de Directivas) ou que determinassem uma interpretação conforme com solução ditada pelo direito comunitário, o que não ocorre com a questão sub judice.

Por conseguinte, posto que de lege ferenda se possa justificar uma solução que amplie a protecção conferida aos lesados em situação de maior vulnerabilidade (à semelhança do que já se operou noutros ordenamentos jurídicos)⁸³, o certo é que, no plano do direito constituído, não se mostra viável uma solução que admita a concorrência entre a responsabilidade objectiva do proprietário do veículo (e respectiva seguradora) e a contribuição exclusiva do lesado para a ocorrência do dano”.

Perante tal constatação, a solução teria de ser sempre a improcedência da acção.

É no posterior Acórdão de 05/06/12, Proc. nº 100/10.9YFLSB (Orlando Afonso), que se encontra a posição mais comprometida com a tese em apreço, defendendo e assumindo inequivocamente uma interpretação actualista do artigo 505.º, nele se sumariando que *“Embora a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos seja, em princípio, da competência dos Estados-membros, impõe-se uma interpretação actualista das regras relativas à responsabilidade pelo risco, na consideração do binómio risco dos veículos/fragilidade dos demais utentes das vias públicas.”.*

Lançadas as bases para a ponderação do acidente em causa nesse enquadramento jurídico, curiosamente, a solução acabou por escapar-lhe.

Num acidente que ocorreu, ao anoitecer, com um embate entre um veículo automóvel e um velocípede, sem motor, conduzido por uma criança de seis anos de idade, que veio a falecer em consequência do acidente, o veículo automóvel subia a rua pelo lado direito da faixa de rodagem, a uma velocidade não superior a 40km/h, com o condutor atento à rua, à condução e ao trânsito, quando foi embatido pelo velocípede que descia a rua, com

⁸² A propósito do desfecho do referido reenvio prejudicial, veja-se o artigo intitulado *“O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do TJUE em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011)”*, de Alessandra Silveira e Sophie Perez Fernandes, nos Cadernos de Direito Privado, nº 34, Abril/Junho de 2011, págs. 3 a 19.

⁸³ Destaca-se, em França, a Lei de 5/7/85, que apenas exclui a indemnização a vítimas que tenham agido com *“faute inexcusable”* e, em Itália o disposto no art. 2054º do CC, nos termos do qual *“o condutor de um veículo sem carris é obrigado a indemnizar os danos causados pela circulação do veículo a pessoas ou a coisas, a menos que prove ter feito todo o possível para os evitar”*.

inclinação acentuada, pretendendo virar à esquerda, seguindo o menor com os pés fora dos pedais e sem luz sinalizadora da sua presença. O condutor do automóvel ao aperceber-se da presença do velocípede ainda tentou desviar a sua marcha para a esquerda não conseguindo, porém, evitar o embate, tendo travado no momento da ocorrência do mesmo.

A acção foi julgada improcedente por não provada, absolvendo a seguradora, o Tribunal da Relação confirmou a sentença recorrida, em ambas as instâncias com o fundamento de que o menor fora o “único e exclusivo culpado do embate”, não atribuindo qualquer tipo de culpa ou de risco ao condutor do veículo automóvel, e os autores, pais do menor, inconformados, recorreram para o Supremo Tribunal de Justiça.

Este Tribunal decidiu dirigir-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia para que se pronunciasse sobre a interpretação a dar à 3ª Directiva Automóvel – art.1.º-A – e se ela se opunha ao segmento do direito nacional interpretado da maneira como o foi nas decisões da 1ª e 2ª instâncias, impedindo assim que no caso dos autos concorresse com a culpa do menor a responsabilidade pelo risco por parte do veículo ligeiro.

Por acórdão de 9/06/11 o Tribunal de Justiça declarou:

“A Directiva 72/166/CEE do Conselho de 24 de Abril de 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, a Segunda Directiva 84/5/CEE do Conselho de 30 de Dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis, e a Terceira Directiva 90/232/CEE do Conselho de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis, devem ser interpretadas no sentido que não se opõem a disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título de seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano.”.

Por outras palavras, o Tribunal de Justiça da União Europeia entendeu que a legislação portuguesa garante uma apreciação individual da contribuição, exclusiva ou parcial, da vítima para a produção do seu próprio dano, não estando em causa critérios gerais e abstractos que comprometessem a cobertura pelo seguro da responsabilidade civil dos danos causados a terceiros por veículos automóveis, “ não tem por efeito, no caso de a vítima ter contribuído para o seu próprio dano, excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o seu direito”⁸⁴.

⁸⁴ Alessandra Silveira e Sophie Perez Fernandes no trabalho mencionado na nota 75, pág. 16, identificam esta decisão como pronunciada no Acórdão Ambrósio Lavrador.

Prosseguindo, tal como as instâncias, igualmente o Supremo não retirou da matéria de facto a existência de elementos constitutivos da culpa do condutor do veículo automóvel.

Também não foi estabelecido qualquernexo de imputação do facto lesivo ao menor, dado que, como se referiu, “a imputabilidade pressupõe capacidade natural para prever os efeitos e medir o valor dos seus actos e para se determinar de acordo com o juízo que deles faça. Aquela pressupõe a posse de certo discernimento e de certa liberdade de determinação, isto é, capacidade intelectual e volitiva o que não existe num menor de seis anos. Aliás é a própria lei que o reconhece no art. 488.º nº 2 do CC, o qual reza que se presume a falta de imputabilidade nos menores de sete anos e nos interditos por anomalia psíquica. E embora se trate de uma presunção *juris tantum* ilidível, portanto, por prova em contrário (possibilidade muito remota na prática) (art.350.º nº 2 do CC) sempre à recorrida cabia o ónus da produção de uma tal prova (art. 344.º nº1 do CC)”.

Na ausência de culpas atribuíveis aos intervenientes no acidente, relevou a decisão em causa o risco que os dois veículos intervenientes importaram ao acidente, assim explicado:

“Embora não se tenha provado que o condutor do veículo circulasse a uma velocidade não permitida, pelo Código da Estrada ou desatento ao trânsito e à condução no interior de uma povoação, não deixa de relevar o facto, sem que isso se projecte no domínio da culpa, de que uma qualquer velocidade (in casu inferior a 40Km/h) imprimida a um veículo automóvel, no interior de uma povoação onde a presença de crianças que correm atrás de uma bola, que andam de bicicleta ou que inopinadamente fogem da mão da mãe constitui uma realidade não meramente virtual, potencia o risco próprio do veículo nos termos do art. 503.º do CC e não deixou, no caso concreto de se repercutir, em sede de causalidade, no processo dinâmico que conduziu ao evento lesivo.

Por outro lado, ainda que não possamos falar em culpa do menor ou em imputabilidade ao mesmo das consequências do facto danoso não deixou a sua conduta de contribuir seriamente para a eclosão do evento lesivo. Se, em abstracto, as potencialidades de risco causado por uma bicicleta não sejam comparáveis às que decorrem da utilização de um veículo automóvel, no caso concreto, a condução destemida do menor (sem os pés nos pedais e a grande velocidade) por uma via pública, aberta ao trânsito automóvel, não deixou de criar um grave risco e ser causa não pouco despicienda na produção do acidente “.

Neste alinhamento, decidiu que na colisão sem culpa de nenhum dos condutores (art. 506.º do CC), responde cada um na medida do risco. A proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos a atender para a fixação da indemnização, no caso de colisão sem culpa, tem de ser estabelecida em função da contribuição dada em concreto por cada veículo. Que se fixou em 60% o risco do automóvel e 40% o do velocípede sem motor.

A concluir, a última proferição que nos foi dado a conhecer sobre esta questão ocorreu no Acórdão de 15/01/13, Proc. n.º 21/1998.P1.S1 (Salreta Pereira).

Nele se aceita a ocorrência de especiais situações em que a circulação automóvel cria um especial risco de acidente, mesmo com estrita obediência às regras estradais, podendo nesses casos admitir-se a possibilidade da concorrência da culpa com o risco.

E disso dá como exemplos os entroncamentos com estradas de intenso movimento, situados na proximidade de uma curva fechada, as manobras de entrada ou saída de parques ou propriedades de veículos de grandes dimensões, a circulação destes veículos em estradas com largura inferior a 6 m, verificando-se que o especial risco assim criado pode contribuir tanto ou mais para o acidente que a falta de atenção ou o relativo excesso de velocidade com que transitasse o condutor de um veículo também interveniente no acidente.

Todavia, provado no caso que o réu, ao descrever, com o veículo que conduzia, uma curva para a sua esquerda, invadiu a meia faixa esquerda de rodagem, atento o respectivo sentido de marcha, indo embater num veículo que circulava em sentido contrário por essa meia faixa de rodagem, violando o preceituado pelo art. 13.º do CE, sendo que, em consequência deste embate, perdeu a roda dianteira esquerda, flectindo mais para a esquerda e embatendo, de seguida, em dois outros veículos que circulavam na referida meia faixa de rodagem, atrás daquele, concluiu-se que tais factos demonstravam suficientemente a culpa do aludido réu pela ocorrência dos sucessivos embates.

Não revelava o caso, pois, situação de especial risco criado pela circulação das viaturas que transitavam em sentido contrário ao veículo conduzido pelo réu, pelo que não tinha cabimento a apreciação da concorrência da culpa com o risco.

*

Feito, assim, esta travessia pela mais recente jurisprudência do STJ em torno desta questão poder-se-á dizer, perdoe-se-nos o plebeísmo, muitas juras de amor mas poucos casamentos.

É perceptível nas decisões enunciadas um crescendo de atenção à questão e análise das diversas situações reais sob o seu enfoque, mas ainda de uma forma algo tímida e cuidadosa que poderá explicar a inexistência de novos exemplos de consagração expressa da concorrência de culpa e risco, para lá do acórdão precursor. A tal também não será estranho o padrão de acervos factuais referentes à dinâmica dos acidentes que em regra chegam assentes ao Supremo neste tipo de acção, pouco exuberantes e restritos, nada encorajadores e promovedores de incursões límpidas nessa área.

Por outro lado, julgamos ser compreensível alguma dificuldade na sua compatibilização face ao quadro legal em vigor. Será difícil definir o que se deva entender por “*riscos próprios do veículo*” do art. 503.º, nº 1, parecendo tratar-se de um conceito normativo, de um conceito indeterminado a preencher casuisticamente.

No sentido comum, a noção de “*riscos próprios do veículo*” é inerente ao perigo da circulação e, por conseguinte, encontra-se sempre presente num acidente de circulação rodoviária. E se em determinados sinistros rodoviários é constatável um risco próprio específico concretizado, como se considerou no Acórdão de 4/10/07, provavelmente na grande maioria dos acidentes o risco susceptível de ser considerado não é senão o risco próprio da actividade de circulação de veículos automóveis, de inegável perigosidade objectiva.

A culpa e o processo causal têm de ser analisados caso a caso, com particular atendimento e valoração das suas especificidade, e a parcimónia de factos a par da ligeireza de análise podem importar sério risco de se cair numa efectiva consagração de uma presunção *juris et de jure* de ocorrência de risco, que o ordenamento jurídico não permite.

A interpretação rígida do art. 505.º, no sentido da recusa do concurso risco do veículo-conduta do lesado, é compreensível nos anos mais recuados perante um sistema de responsabilidade pelo risco especialmente preocupado na protecção dos detentores de veículos de circulação terrestre numa época sem a “segurança” do seguro obrigatório.

Mas com a obrigatoriedade de contratação de um seguro de responsabilidade civil como pressuposto da circulação de veículos terrestres a motor, o surgimento, por influência comunitária, de um conjunto de diplomas expansivos da própria responsabilidade pelo risco, a afirmação noutros sectores de actividade da responsabilidade concausal entre o risco e o facto culposo do lesado, o reflexo das sucessivas directivas comunitárias sobre o seguro de responsabilidade civil automóvel alargando o seu âmbito, e a referência de outros ordenamentos jurídicos europeus sobre acidentes de viação mais preocupados com a tutela dos lesados mais frágeis⁸⁵, é incontroverso que se assiste a um poderoso movimento jurídico alargando a finalidade tutelar da responsabilidade pelo risco inspiradora da necessidade de se encetar uma interpretação actualista e moderna, de encetar uma inversão de rumo com uma interpretação menos rígida dos preceitos legais aplicáveis, que, como se escreveu no Acórdão de 4/10/07, “*seja penetrada de uma lufada de ar fresco, sensível “às novas linhas de força da relação entre o risco dos veículos e a fragilidade de certos participantes no tráfego” e que conduza à tutela destes últimos, dos lesados mais frágeis*”.

Para tal, também importará que se coloque ao dispor do decisor um acervo factual mais rico, mais impressivo e definidor, que o confronto, motive, e lhe proporcione decisões límpidas e pouco turbulentas. Será útil que mandatários e magistrados alarguem a sua atenção nesse sentido, carreando e oferecendo ao julgador uma realidade factual mais fecunda em torno da dinâmica do acidente, que dê particular ênfase às especiais características de locais e veículos, e inter-relações, por ora e por regra confinadas aos mínimos de identificação, de molde a proporcionar melhor avaliação, para lá do risco próprio do veículo em circulação, do seu risco específico no processo causal do acidente.

⁸⁵ Cfr. José Carlos Brandão Proença, in *Cadernos de Direito Privado*, n.º 7 Julho/Setembro 2004, pág. 30.

Mas melhor seria se surgisse um novo quadro normativo a admitir a concorrência do risco do veículo lesante sempre que a culpa do lesado não fosse grave ou sempre que o lesado não fosse passível de um juízo de censura em razão da idade ou de outra causa.

Enquanto tal não acontecer, ultrapassado e já esquecido o ancestral debate em torno do entendimento que via na circulação rodoviária uma actividade perigosa, a impor uma presunção de culpa pelos danos causados ao detentor do veículo, conforme o art. 493.º, n.º 2, do CC, encerrado com o Assento n.º 1/80, de 21/11/79⁸⁶, divisa-se nos anos vindouros novo debate com a questão em causa.

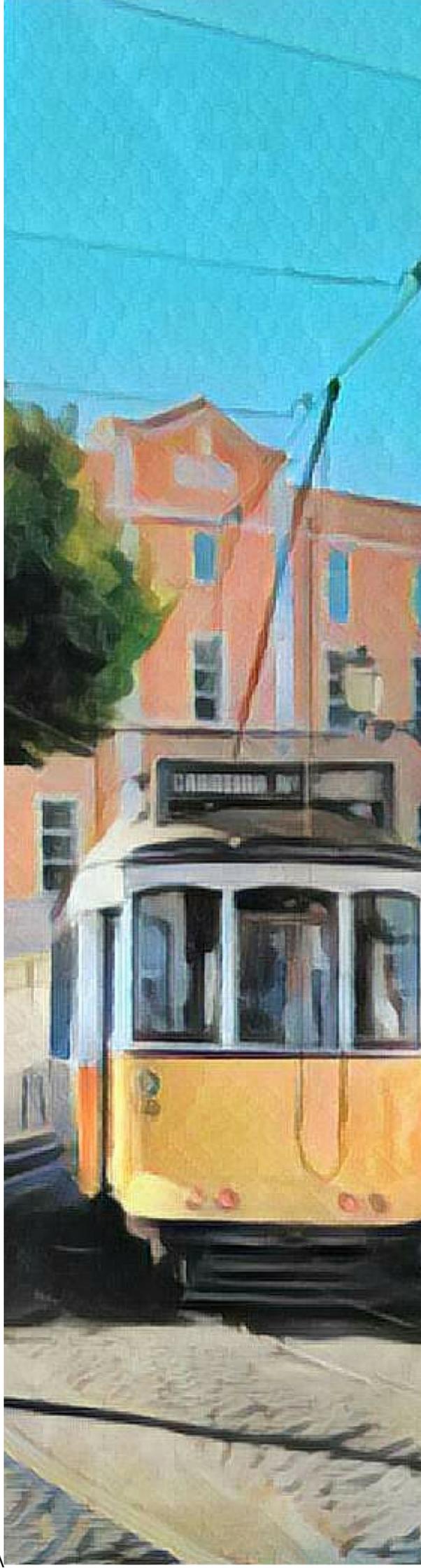
Vídeo da apresentação



→ <https://educast.fccn.pt/vod/clips/22o0dcfn0/flash.html>

⁸⁶ Publicado no Diário da República n.º 24 de 1/1/80, disponível na base de dados do ITIJ.

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS



2.
A causalidade
no âmbito dos
acidentes de
trabalho

Júlio Gomes

CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

A CAUSALIDADE NO ÂMBITO DOS ACIDENTES DE TRABALHO

Júlio Gomes*

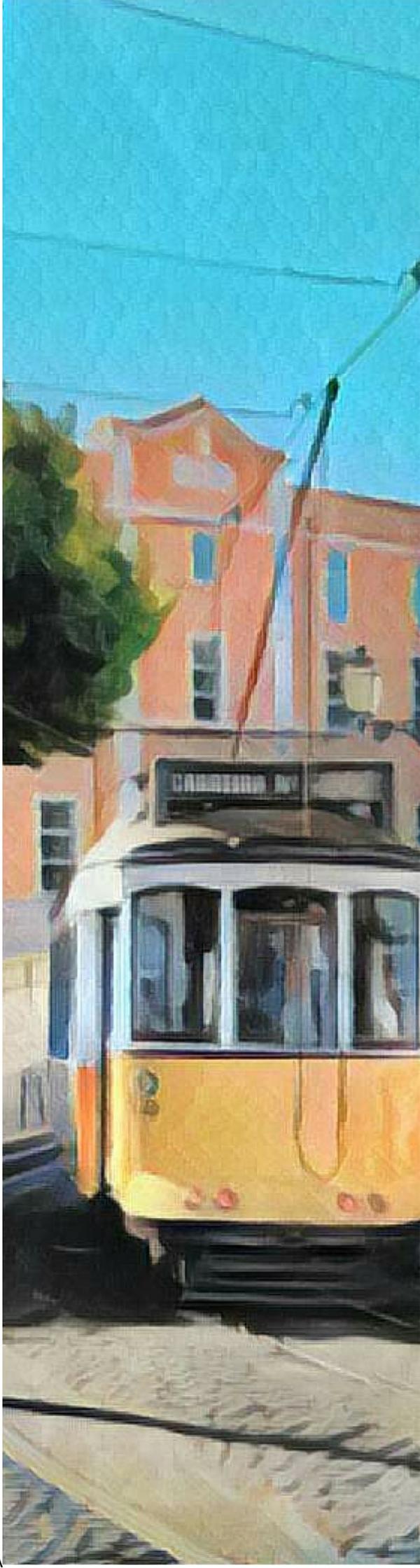
Vídeo da apresentação



→ <https://educast.fccn.pt/vod/clips/1vxvf3q7iu/flash.html>

*Professor Catedrático, Universidade Católica do Porto.

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS



3. Investigação de acidentes de viação

António José Pereira Leal

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES DE VIAÇÃO

António José Pereira Leal*

1. Introdução;
2. Acidente de Viação;
3. Investigação de Acidentes de Viação;
4. Conclusões;
5. Bibliografia.

Resumo

O sistema rodoviário é um sistema físico e social de natureza complexa, na medida em que é composto por vários fatores heterogéneos, designadamente: a via, o ambiente, o veículo e o humano, os quais interagem entre si, de forma permanente e entrelaçada, e de cuja interação resultam a mobilidade individual e o trânsito coletivo.

Os acidentes de viação são uma propriedade emergente do sistema, originados pela interação exercida entre os diferentes fatores, através do processo de condução, e esta ocorre em dois níveis de complexidade distintos: no primeiro nível, através da interação dos condutores com o seu veículo, com a via e com o ambiente; e no segundo nível, através da interação com os outros condutores.

O acidente de viação, apesar da sua rapidez, não se produz de uma forma instantânea, antes sofre uma evolução que se desenvolve no espaço e no tempo, mediante uma série de circunstâncias sucessivas que se vão produzindo até ao surgimento do resultado final.

A Teoria da Evolução do Acidente parece constituir uma ferramenta teórica e metodológica eficiente para orientar uma investigação operacional rigorosa, sistemática e objetiva.

A informação recolhida pela Investigação de Acidentes de Viação parece poder constituir o primeiro passo de um sistema de estudo epidemiológico do fenómeno da sinistralidade rodoviária, através da determinação das suas causas é possível preconizar medidas de intervenção estratégicas, táticas, operacionais e individuais que permitam prevenir este flagelo moderno.

Palavras-Chave: Sistema Rodoviário, Acidentes de Viação, Teoria da Evolução do Acidente, Investigação Operacional e Estudo Epidemiológico.

* Tenente-Coronel, Chefe da Divisão de Criminalística, Direção de Investigação Criminal, Guarda Nacional Republicana.

1. Introdução

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno físico e social, das sociedades desenvolvidas e em desenvolvimento, com fortes implicações políticas, económicas e sociais.

Considerando tratar-se de um problema de Saúde Pública, classificado como tal pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 2004), em virtude de resultar da ação humana, torna-se necessário corrigir os atos humanos que dão origem a tão grave flagelo.

Sendo a sinistralidade rodoviária um fenómeno complexo, que resulta da interação de múltiplos fatores heterogéneos, torna-se necessário estudá-lo, numa perspetiva multidisciplinar, utilizando os instrumentos científicos existentes, com vista a identificar as falhas do sistema e a estabelecer medidas de intervenção preventivas.

É nesta perspetiva que se enquadra a atividade de Investigação de Acidentes de Viação, a qual, assente num modelo de investigação multidisciplinar, recolhe as provas relacionadas com os fatores heterogéneos intervenientes – a via, o ambiente, o veículo e o utente –, procede à reconstituição dos fatos, no espaço e no tempo, e procura determinar as causas que estiveram na origem da falha do sistema.

A informação recolhida pela atividade de Investigação de Acidentes de Viação pode alimentar um sistema de estudo epidemiológico do fenómeno e, conseqüentemente, ajudar a conceber medidas de prevenção estratégicas, táticas, operacionais e individuais.

O presente artigo destina-se a caracterizar os acidentes de viação, a identificar as fases da sua investigação operacional, tendo por referência metodológica a Teoria da Evolução do Acidente, com vista à determinação das suas causas.

Espera-se que a divulgação deste simples pedaço de conhecimento ajude a desenhar um ponto de viragem na construção de um futuro mais seguro, através do contributo de todos aqueles que com ele contactarem.

2. Acidente de Viação

a. Concetualização

1) Acidente

O termo acidente (Borrel Vives, 1991), genericamente considerado, significa um acontecimento fortuito ou eventual, que altera a ordem das coisas e que, involuntariamente, origina danos às pessoas e/ou objetos.

Deve distinguir-se, claramente, deste conceito, o acontecimento que provoca danos por ação voluntária.

2) Acidente de Viação

Definição portuguesa oficial de Acidente de Viação (DGV, 1998), “Ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR e PSP) da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (DGV, 1998).

3) Atores do Sistema Rodoviário

a) Condutor – Pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública.

b) Passageiros – Pessoa afeta a um veículo na via pública e que não seja condutora.

c) Peão – Pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária. Consideram-se ainda peões, todas as pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado ou carros de crianças ou de deficientes físicos (ANSR, 2009).

São também peões pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores, carros de mão, que se desloquem sobre patins, trotinetas ou outros meios de circulação análogos.¹

4) Vítimas do Sistema Rodoviário

a) Morto/Vítima mortal (no local) – Vítima cujo óbito ocorra no local do acidente ou durante o percurso até à unidade de saúde.

b) Morto/Vítima mortal a 30 dias² – Vítima cujo óbito ocorra no período de 30 dias após o acidente.

¹ Estado Português. Código da Estrada: Art.º 104º. Lisboa. 2008.

² Em conformidade com o Despacho n.º 27808/2009, de 31 de Dezembro, o número de “Mortos a 30 dias” assume um carácter definitivo no prazo de seis meses após a ocorrência do acidente.

c) Ferido grave – Definição para efeitos estatísticos (DGV, 2001) – “Vítima de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas”.

Definição para efeitos de submissão a exames – “Aquele que em consequência de acidente de viação e após atendimento em serviço de urgência hospitalar por situação emergente careça de cuidados clínicos que obriguem a permanência em observação em serviço de urgência ou internamento hospitalar”³.

d) Ferido leve – Vítima de acidente que não seja considerada ferida grave.

5) Ponto Negro – Lanço de estrada com o máximo de 200 metros de extensão, no qual se registou, pelo menos, 5 acidentes com vítimas, no ano em análise, e cuja soma de indicadores de gravidade é superior a 20 (DGV, 2001).

6) Ponto Cinzento – Zona de acumulação de acidentes cujo indicador de gravidade é menor que 20 (DGV, 2001).

7) Índice de Gravidade – Número de mortos por 100 acidentes com vítimas (DGV, 2001).

8) Indicador de Gravidade – Consiste na soma ponderada do número de mortos com o número de feridos graves e com o número de feridos leves, conforme a fórmula que se segue.

$IG = 100 \times M + 10 \times FG + 3 \times FL$, em que M é o número de mortos, FG o de feridos graves e FL o de feridos leves (ANSR, 2009).

b. Acidente Ocorrido por Força Maior ou por Caso Fortuito – O acidente ocorrido por **força maior** surge devido à ação inesperada da natureza e por caso fortuito deve-se a situações que, sem procederem de catástrofes, se consideram humanamente inevitáveis.

1) Constituem exemplos de casos de acidentes rodoviários por causa de **força maior⁴:**

a) O aparecimento de uma fissura ou greta no pavimento, devido a desprendimento de terras, terramoto ou qualquer outro elemento natural;

b) O despiste por perda de capacidade de aderência do veículo, devido à existência de uma apreciável quantidade de água;

c) Por motivo de inundações ou enxurradas;

d) A queda na via de pedras, de árvores e de outros objetos;

³ DGV. Despacho n.º 7537/2000 (2ª Série), de 16 de Março. Lisboa. 2000.

⁴ Op.Cit.in Borrel Vives, Algaba Garcia, Raposo Piedrafita (1991). P. 38.

e) A queda de um raio sobre o veículo;

f) Qualquer outro acontecimento provocado pela natureza.

2) Constituem exemplos de casos de acidente por **caso fortuito**⁵ aqueles que, embora sem dolo, aportam numa intervenção humana, tais como:

- O despiste devido a uma mancha de óleo ou elemento similar, desconhecendo-se o autor daquela negligência;
- A existência de um obstáculo, desconhecendo-se o autor da sua colocação;
- A avaria imprevista de uma peça mecânica;
- O rebentamento de um pneumático por defeito de fabrico, estando aparentemente em bom estado.

3) Para dirimir a responsabilidade humana no acidente de viação requer-se que o mesmo tenha sido **inevitável e imprevisível**⁶.

Se um acidente tiver sido inevitável, mas previsível, implica uma certa assunção de risco e, conseqüentemente, de responsabilidade. Por exemplo: se uma criança correr atrás de uma bola numa via urbana e for atropelada por um veículo, o seu condutor, apesar de circular a uma velocidade considerada adequada, devia prever que atrás de uma bola podia correr uma criança.

Se o acidente for imprevisível, mas evitável, também pode existir responsabilidade do condutor. Por exemplo: se um condutor deteta uma deficiência na travagem ou no sistema de travagem do seu veículo e não se preocupa em reparar oportunamente a avaria, caso venha a intervir num acidente de viação, por motivo de falha de travagem, não estamos perante um acidente por causa fortuita, mas sim por falha humana, devida à omissão de reparar o veículo.

c. Classificação dos Acidentes de Viação

Os acidentes de viação, considerando os de fatores envolvidos e as conseqüências, devem ser classificados⁷ de acordo com as características específicas de cada caso, designadamente:

1) Pela sua localização

- a) Urbano
- b) Suburbano

2) Pelo tipo de estrada

- a) Em autoestrada, estrada nacional, estrada regional, estrada municipal, arruamento e caminho vicinal.

⁵ Op. Cit. In Borrel Vives, Algaba Garcia, Raposo Piedrafita (1991). P. 40.

⁶ Op. Cit. In Borrel Vives, Algaba Garcia, Raposo Piedrafita (1991). P. 42.

⁷ GNR. Guarda Nacional Republicana: *Manual de Investigação de Acidentes de Viação*. Lisboa. 2004.

3) Pelo traçado da via

- a) Em reta, curva, lomba, cruzamento, entroncamento, passagem de nível e nó de ligação.

4) Pelas consequências

- a) Com vítimas mortais;
- b) Com feridos graves;
- c) Com feridos leves;
- d) Com danos materiais.

5) Pelo número de veículos envolvidos

- a) **Simplex** – com um ou dois veículos;
- b) **Complexos** – com mais de dois veículos.

6) Pelo modo como se produziram (Taxonomia dos Acidentes de Viação)

- a) **Embate** – de um veículo em movimento com um objeto ou veículo imóvel;

- b) **Colisão** – entre dois veículos em movimento:

- a. **Frontal** – entre as frentes de dois veículos:

- 1. **Central** – Se houver alinhamento dos eixos longitudinais dos veículos;
- 2. **Excêntrica** – Se não houver alinhamento dos eixos longitudinais;
- 3. **Angular** – Se se tratar de uma colisão oblíqua.

- b. **Fronto-Lateral** – entre a frente de um veículo e a lateral de outro:

- 1. **Anterior** – se ocorrer na parte mais próxima da frente do veículo;
- 2. **Central** – se ocorrer na parte central do veículo;
- 3. **Posterior** – se ocorrer na parte mais próxima da traseira do veículo.

Esta classificação pode ser composta ainda pela subclassificação de:

- Perpendicular – se a colisão ocorrer num plano perpendicular;
- Oblíqua – se a colisão ocorrer num plano oblíquo.

- c. **Traseira** – entre a anterior de um veículo e a posterior de outro;

- 1. **Central** – se houver alinhamento do eixo longitudinal dos veículos;
- 2. **Excêntrica** se não houver alinhamento dos eixos longitudinais;
- 3. **Angular** – se for uma colisão oblíqua.

d. Lateral – entre as partes laterais de dois veículos:

1. Positiva – se os veículos seguirem em sentidos opostos de circulação;

2. Negativa – se os veículos seguirem no mesmo sentido de circulação;

3. Reflexa – se os veículos colidirem mais que uma vez.

c) Despiste – de um veículo da sua trajetória normal:

a. Simples – se não capotar;

b. Com capotamento – efeito em que o veículo roda sobre a capota:

1. Transversal – se o veículo rodar transversalmente;

2. Longitudinal – se o veículo rodar longitudinalmente.

d) Atropelamento – “colisão” de um veículo em movimento com:

a. Peões;

b. Animais.

e) Múltiplo ou em Cadeia – com o envolvimento de três ou mais veículos.

3. Investigação de Acidentes de Viação

Investigar significa analisar um evento com o fim de responder a várias questões: o *Quê? Quando? Onde? Quem? Como? Porque?* Sabendo-se responder ao *Como?* e ao *Porque?* Poderemos saber *Quais?* Foram as suas causas.

Para responder àquelas questões são precisas fontes de informação, que no caso dos acidentes de viação assentam na inspeção ocular ao cenário do acidente, nas testemunhas e em perícias.

O processo de investigação de acidentes de viação deve obedecer a um ciclo de procedimentos, que consistem: o primeiro passo, na recolha exaustiva de provas, materiais e testemunhas, relacionadas com os fatores intervenientes, designadamente, a via, o ambiente, os condutores ou peões e os veículos; o segundo passo, no tratamento e cruzamento da informação recolhida com a Teoria da Evolução do Acidente; o terceiro passo, na formalização de hipóteses explicativas do acidente; e, por fim, na submissão das hipóteses explicativas a perícias técnicas, científicas e forenses, que confirmarão ou não as hipóteses formuladas.

Este constitui o objeto de intervenção da atividade de investigação de acidentes de viação.

a. Competências Legais

Na sequência da publicação da Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC) e do Despacho do Procurador-Geral da República, sobre a Delegação Genérica de Competências de Investigação Criminal, nos termos do artigo 270º, nº 4, do Código de Processo Penal (CPP), a GNR e a PSP passaram a ter competência legal para a investigação e para a prática dos atos processuais, da mesma derivados, relativamente aos crimes que lhes forem denunciados, cuja competência não esteja reservada à Polícia Judiciária, donde se deduz a competência para alguns tipos de crimes onde se incluem o Crime de Homicídio por Negligência, previsto e punido pelo Art.º 137º do CP, e Crime de Ofensa à Integridade Física por Negligência, previsto e punido pelo Art.º 148º do CP, onde se incluem os acidentes de viação com vítimas mortais e com feridos, respetivamente.

No caso do Crime de Ofensa à Integridade Física por Negligência, o procedimento criminal depende de formalização de queixa nos termos dos artigos 113º e 148º do Código Penal (CP). Na prossecução das atribuições legais os órgãos de Polícia Criminal (OPC), de competência genérica, têm autonomia técnica assente na utilização de conhecimentos e de métodos adequados de agir e autonomia tática consistente na opção pela melhor via e momento de as cumprir⁸.

⁸ Lei nº 49/2008, de 27 de Agosto. Art.º 2º da Lei da Organização da Investigação Criminal. Lisboa. 2008.

b. Metodologia de Investigação

1) Breve resenha histórica

Na relativamente curta história da Investigação de Acidentes de Viação, deve fazer-se referência ao engenheiro Norte-americano Stannard Baker, do Instituto de Trânsito da Universidade Northwestern, nos Estados Unidos, que em 1953 publicou o seu primeiro Manual de Investigação de Acidentes de Viação⁹ e realizou as primeiras experiências para determinar alguns parâmetros de interesse, como sejam o centro de gravidade do veículo e o coeficiente de atrito da via.

Em 1986 associou-se ao projeto, como autor, Lynn B. Frickle tendo colaborado na modificação substancial de treze capítulos do Manual (BAKER, J. STANNARD, 1953). O Instituto de Trânsito de Northwestern University detém, ainda hoje, um importante prestígio a nível mundial na formação de investigadores de acidentes de viação, tanto na vertente clássica como na aplicação de novas tecnologias sobre reconstituição de acidentes de viação.

S. Baker foi o primeiro autor a formular uma teoria sobre a evolução do acidente, com a finalidade de servir de base e de guia para a investigação. Em resumo, o que S. Baker fez foi descobrir o procedimento da condução.

S. Baker apercebeu-se que o acidente podia e devia estudar-se por fases¹⁰. A maioria dos autores e investigadores seguem o seu esquema, que se tornou tradicional¹¹.

A Teoria de S. Baker concebe a evolução do acidente de viação em três fases:

- a Perceção da situação de perigo;
- a Decisão sobre como evitar o perigo; e
- a Execução da manobra decidida.

Todavia, a Teoria formulada por S. Baker não foi recebida de forma pacífica por outros investigadores, sobretudo no que concerne a conceptualizações e terminologia relacionadas com a evolução do acidente de viação.

⁹ BAKER, J. STANNARD e al.: *“Accident Investigation Manual”*. Northwestern University Traffic Institute. Evanston-Illinois. EUA. 1953.

¹⁰ FRICKE, LYNN B.; BAKER, STANNARD: Pag. 64-4. Baker divide a manobra evasiva numa sequência de três atos: a perceção da situação como um perigo; decisão sobre como evitar o perigo e execução da manobra escolhida.

¹¹ CENTRO ZARAGOZA: *Curso sobre técnicas de reconstituição de acidentes*. Zaragoza. 1997. No capítulo segundo do Nível RA1 distingue-se entre quatro fases, anexando às três já citadas uma fase prévia. Nesta fase prévia incluem-se todos os acontecimentos que ocorreram anteriormente ao acidente, mas pode ter influído na sua posterior ocorrência. Os acontecimentos que compõem esta fase finalizam no ponto em que o condutor poderia ter percebido que deveria ter permanecido em estado de máxima atenção. Por sua vez, dentro desta fase distinguem-se os acontecimentos anteriores à viagem dos acontecimentos durante a viagem.

Como exemplo, S. Baker expõe que Olson¹² define o tempo de percepção somente como o percorrido desde o primeiro sinal do obstáculo até o sujeito começar a responder, levantando o pé do acelerador.

Porém, existe uma teoria alternativa à Teoria da Evolução do Acidente denominada PIEV¹³, cujo autor se desconhece, mas que S. Baker atribui a Pignataro¹⁴, enquanto que outros autores a atribuem a Matson, Smith e Hurd¹⁵.

A PIEV preconiza a evolução do acidente considerando as seguintes fases:

- Percepção – ver, ouvir e sentir o estímulo ou perigo;
- Identificação ou interpretação – compreender o que foi visto como um perigo;
- Emoção, juízo intelectual ou compreensão – processo de realização da decisão;
- Reação – executar a decisão.

Por outro lado, Bernard Abrams divide o tempo de percepção-reação PRT (Perception-Reaction Time) em quatro fases que denomina: Detecção, Identificação, Avaliação e Reação. O professor Robert Dewar, conhecido especialista canadiano da matéria, considera que as fases são as seguintes: Procura, Detecção, Reconhecimento, Decisão e Ação.¹⁶

O estudo não fica por aqui, podemos aprofundar os estudos psicológicos sobre o tema e encontramos o seguinte conjunto de teorias que tentam explicar os fenómenos relacionados com a percepção e a reação: Teoria da Detecção de Sinais¹⁷, Teoria dos Estados¹⁸, Teoria da Atenção¹⁹, Teoria da Informação²⁰, etc.

Mais recentemente, o autor que melhor sistematizou e desenvolveu a Teoria da Evolução do Acidente foi o Magistrado Miguel Lopez Moñiz Goñi²¹. A sua visão sobre a evolução do

¹² OLSON, P.L.; CLEVELAND, D.E; FANCHER, P.S; COSTYNUIK, L.P; SCHNEIDER, L.W: “Parameters Affecting Stopping Sight Distance”. National Cooperative Highway Research Program Report 270. Washington. EUA. Olson representa um colégio de autores vinculados nos seguintes centros e instituições: Ford Motor Co., Universidad de Michigan, Universidad de Ohio, Universidad de Indiana, Universidad de California, Universidad de Wayne, Ben Gurion y Universidad del Negev (Israel).

¹³ PIEV, corresponde às siglas, em inglês, de Perception (Percepção), Identification or Intellection (Identificação), Emotion ou judgment (Emoção ou juízo) e Volition ou reaction (Reação).

¹⁴ PIGNATARO, LOUIS: Traffic Engineering, Theory and Practice. Prentice Hall. Englewood Cliffs. EUA. 1973.

¹⁵ MATSON, SMITH Y HURD: Técnica del Traffico Stradale. Traduzido em italiano por Alighiero Bottaro. Cedam. Padova.

¹⁶ BADGER, JOSEPH : *Human factors: perception and reaction*. Law and Order Magazine. Agosto.1996. Op. Cit . In. Campón Andrés. 2006.

¹⁷ GREEN, D.M.; SWETS, J.A.: Signal detection theory and psychophysics. J. Willy. Nueva York. EUA. 1966.

¹⁸ STERNBERG, S.: The Discovery of processing stages: Extensions of Donder’s method. En G.Koster (editor): Attention and performance II. Acta Psychologica. 1969. Pg. 276.

¹⁹ SHAW, M.L.: Attending to multiples sources of information: I. The integration of information in decision-making, II. Coding selectivity versus decision selectivity. Cognitive Psychology. (1982). Existem dois processos na atenção: o processo de codificação e de decisão. O primeiro transforma o estímulo numa representação interna. Esta fase tem uma série de subestados que o autor definiu e desenvolveu.

²⁰ ATTNEAVE, F.: Applications of Information Theory to Psychology. Hoolt, Reinhart y Wistion. Nueva York. EUA. 1959.

²¹ LOPEZ-MUÑOZ GOÑI MIGUEL: *Dirección y técnica de circulación*. Editorial Gesta, RD Judicial Madrid. 1964. Tomo I,

acidente foi mais ampla que a de S. Baker porque abarcou o espaço e o tempo compreendido entre o Ponto de Conflito e a Posição Final dos veículos. Esta versão da Teoria de Evolução do Acidente é a que foi adotada pela Escola de Tráfico da Guardia Civil e, conseqüentemente, pela Guarda Nacional Republicana, em virtude de ter sido aquela a fonte de conhecimento neste domínio e cujo conteúdo seguidamente se descreve.

2) Teoria da Evolução do Acidente de Viação

O acidente de viação, apesar da sua rapidez, não se produz de uma forma instantânea, antes sofre uma evolução que se desenvolve no tempo e no espaço, mediante uma série de circunstâncias sucessivas que se vão produzindo até ao surgimento do resultado final²².

O tempo durante o qual se desenvolve um acidente deve ser reconstruído, sequencialmente, com base em “momentos” nos quais as pessoas intervenientes no acidente deviam intervir de uma determinada maneira e o objeto da investigação visa averiguar se o fizeram ou não e de que modo.

No espaço existem “zonas” e “áreas” nas quais os acontecimentos se produziram e, dentro destas, existem determinados “pontos”, onde se situam ações concretas.

O conjunto de um “momento” e de um “ponto” constitui uma “posição”. A união de várias posições dá lugar a uma “fase” do acidente.

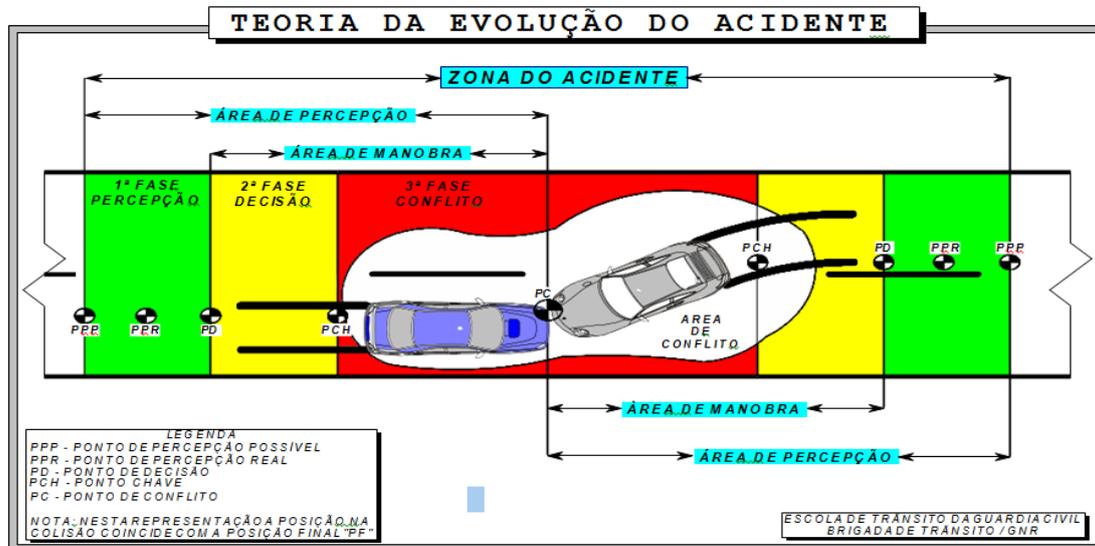
Na classificação clássica, segundo a Escola de Tráfico da Guardia Civil, as “zonas” e “áreas” dos acidentes podem distinguir-se três fases, conforme a representação na figura nº 1:

- A Fase de Percepção;
- A Fase de Decisão;
- A Fase de Conflito.

Pg. 153 e ss. Na versão publicada LOPEZ-MUÑIZ GOÑI MIGUEL: *Acidentes de Trânsito: Problemática e Investigação*. 2ª Edição Colex. Madrid (1995). Pg. 163, faz referência à versão de 1964 do “Traffic Accident Investigator’s Manual for Police” dizendo que é um dos manuais mais completos para a investigação de acidentes.

²² Op.Cit.In Borrel Vives, Algaba Garcia, Raposo Piedrafita. *Investigación De Accidentes De Tráfico*. 1991. Pg. 41-48.

Figura nº 1 – Representação da Teoria da Evolução do Acidente de Viação



Fonte: Guardia Civil, Espanha

a) Fase de Percepção

A Fase de Percepção²³ está delimitada pelo Ponto de Percepção Possível e pelo Ponto Final. Esta fase compreende duas posições ou pontos diferentes:

Ponto de Percepção Possível (PPP). O PPP representa o momento e o lugar onde o movimento, condição inesperada ou perigo podia ter sido percebido por uma pessoa média²⁴.

Geralmente, o PPP é objetivo e pode ser verificado no local. Deve determinar-se corretamente, já que servirá de base para valorar a conduta das pessoas que intervêm no acidente.

Ponto de Percepção Real (PPR). O PPR representa o momento e o lugar no qual o condutor ou peão percebeu, realmente, pela primeira vez o perigo ou a situação anormal.

²³ Apesar da forma clássica os considerar como pontos, estes correspondem a espaços. No Departamento de Investigação da Escola de Tráfico, alguns autores começaram a denomina-los por posições. Esta denominação e explicação parece ser mais correta, já que as fases do acidente são compostas por posições e não por pontos ou momentos em separado. Para efeitos de formação de investigadores é mais benéfico ter sempre em conta conjuntamente o tempo e o espaço no momento de investigar a evolução de um acidente de viação. O primeiro a formular esta correção foi MERA REDONDO, ANTONIO: *La reconstrucción del accidente*. FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias): *Curso de Investigación de Accidentes y Primeros Auxilios*. 19-21 junio. Valladolid. 2001. Pg. 32. Baker nunca se refere a fases ou posições, mas fala sempre em pontos. Este pode ser o motivo desta confusão. BAKER, STANARD; FRICKE, LYNN: Op. cit. Pg. 64-3 y ss.

²⁴ LOPEZ-MUÑOZ GOÑI MIGUEL: Op. Cit. Pg. 154. No Manual de Investigação de Acidentes da Guarda Civil introduz-se o conceito de pessoa média. MERA REDONDO, ANTONIO: *Las Técnicas y métodos de la investigación de accidentes de tráfico (plano microscópico)*. No Curso Seletivo de Técnicos de Trânsito organizado pela Dirección General de Tráfico. Madrid (2001). Pg. 28. Define como pessoa média, aquela que está habilitada para a condução e como tal terá superado as provas de aptidões -psicofísicas- para a obtenção de carta de condução, e que além disso, se encontra "livre" da "influência ou efeitos" de "substâncias estranhas" ou doença súbita.

O PPR é subjetivo e, portanto, dificilmente determinável sem as declarações do condutor ou do peão. Porém, é possível realizar estudos analíticos de reconstituição de acidentes, através da estimação de velocidades, pela utilização de modelos matemáticos e físicos aplicáveis. Em todo o caso, é necessário socorrer-nos de presunções ou simplificações para que o procedimento de cálculo matemático não seja excessivamente complicado.

Área de Percepção – É o espaço existente entre o PPP e o PF. Com esta ampliação da área de percepção pretende-se atingir um duplo objetivo: o primeiro, que não se deixem de investigar factos que são percebidos posteriormente ao primeiro indício de perigo observado; o segundo, o condutor mesmo depois do Ponto de Conflito continua a perceber e, inclusive, pode realizar manobras evasivas, como se verá adiante. Isto não deve fazer-nos perder de vista o que realmente é importante para efeitos da investigação do acidente, que é a área compreendida entre o PPP e o Ponto de Decisão (PD), como se evidencia na Figura 1.

b) Fase de Decisão

Lograda a percepção real do perigo, segue-se a fase de decisão, que é aquela em que o condutor ou peão reage ante o estímulo anterior.

A Fase de Decisão compreende o Ponto de Decisão e o Ponto-Chave. É o tempo que demora o condutor ou peão a compreender a situação, tomar uma decisão e efetuar uma manobra de evasão.

Desde que o condutor ou peão se apercebe do perigo até que atua, com o fim de evitá-lo, decorre um tempo denominado por **tempo de reação**.

Tempo de Reação. *É o intervalo de tempo entre o estímulo sensorial e a correspondente reação voluntária, que pode ser mais ou menos automática. É o tempo que decorre desde que o condutor ou peão se dá conta do perigo, no PPR, até que decide atuar com o intuito de o evitar ou minimizar²⁵.*

Este período de tempo é constituído por três fases: a primeira, *a chegada de estímulos exteriores*; a segunda, *o processamento da informação e a elaboração da decisão*; e a terceira, *a execução da decisão*. A quantificação dos tempos de reação será abordada mais adiante.

Manobra de Evasão, é a manobra ou conjunto de manobras que podem ser realizadas pelo interveniente para evitar que o acidente se produza.

As manobras de evasão podem ser classificadas como simples ou complexas. E estas, por sua vez, podem ser subdivididas em passivas ou ativas.

²⁵ Na Teoria da Evolução do acidente, este conceito, como outros vistos até agora, fazem-nos ver claramente que temos que adotar uma perspetiva psicológica na investigação de acidentes de trânsito.

O conjunto de manobras possíveis, no exercício da condução, são as seguintes:

Passivas: Tocar a buzina e fazer sinais de luzes.

Ativas: Diminuir a velocidade, parar o veículo, aumentar a velocidade, mudar de direção (para a direita ou para a esquerda), fazer marcha atrás, estando o veículo parado.

Manobra de evasão simples, considera-se a execução de apenas uma das manobras atrás identificadas e manobra de evasão complexa, consideram-se quando se combinam mais do que uma daquelas manobras.

Jordán Montañes²⁶ considera, também, como manobra de evasão optar por conseguir uma minimização dos danos.

Esta fase é facilmente determinável, mediante cálculos físico-dinâmicos, quando existam marcas de travagens antes do PC.

A fase de decisão, por vezes, pode não existir, devido à rapidez dos eventos, ocorrendo, nestes casos, apenas a perceção do perigo e o acidente.

Área de Manobra. Corresponde ao espaço onde se realiza a manobra de evasão.

c) Fase de Conflito

É o culminar do acidente, ou seja, compreende a última fase da evolução do acidente, a sua conclusão.

Nesta fase podem distinguir-se três pontos, o Ponto-Chave, o Ponto de Conflito e o Posição Final.

Ponto-Chave (PCh). *É o ponto no qual o acidente é inevitável. Pode coincidir com o ponto de perceção real, em cujo caso não existirá manobra evasiva ou será muito reduzida.*

Ponto de Conflito (PC). *É aquele no qual se consuma o acidente e que corresponde à posição de máximo efeito.*

No PC surgem diversos momentos e pontos complementares: o ponto inicial do acidente ou ponto de contacto; o ponto ou posição de máximo efeito e, por último, o ponto de derivação até à posição final.

²⁶ JORDAN MONTAÑES, MANUEL: “La Investigación de accidentes” em comentários em torno da Ley de 24 de dezembro de 1962. Colégio de Abogados. Valencia (1963).

Posição Final (PF). *A posição final é aquela em que se posicionam os veículos e objetos quando se imobilizam.*

Área de Conflito. É o espaço onde se verifica a possibilidade de ocorrer o acidente. É muito variável, pois depende da trajetória dos veículos, dos elementos intervenientes e das ações evasivas realizadas pelos mesmos.

A área de conflito pode coincidir com a área de manobra, embora geralmente sempre mais reduzida.

3) Aplicação Prática da Teoria da Evolução do Acidente

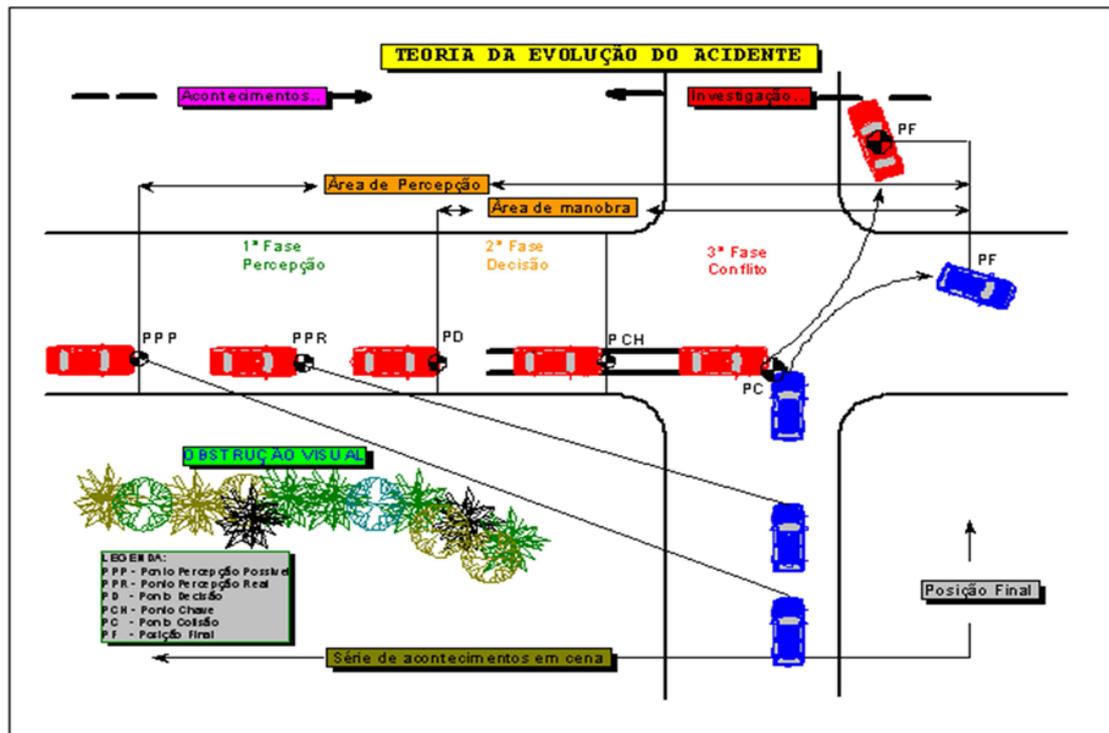
Uma vez finalizada a tarefa de descrever a Teoria da Evolução do Acidente torna-se necessário demonstrar a sua aplicação prática, no âmbito da investigação operacional de acidentes de viação. A Teoria da Evolução do Acidente não é um mero exercício dogmático sem qualquer interesse prático.

Determinados que estejam, no cenário real do acidente, as “áreas”, “fases” e “pontos”, por ação da sua reconstituição, num exercício retrospectivo, partindo das posições finais dos veículos, falta-nos agora efetuar a interpretação dos dados relativamente a cada ponto da evolução do acidente.

A análise dos dados permitir-nos-á orientar a investigação em direção à explicação das causas que estiveram na origem do acidente²⁷, através da quantificação dos tempos e dos espaços que medeiam entre cada ponto, conforme o representado na figura 2.

²⁷ É a aplicação desta teoria que nos permite realizar uma reconstituição sequencial espaço-temporal de todas as unidades de trânsito e pessoas implicadas no acidente e, a partir dos resultados alcançados, começar a segunda parte do processo intelectual do acidente. O desconhecimento da teoria da evolução do acidente, a falta de método adequado na prática do processo material da investigação, os erros na fixação das principais posições, a má interpretação das evidências e, finalmente, as ideias preconcebidas impedem a realização de uma análise adequada das verdadeiras causas dos acidentes de viação.

Figura 2 – Representação da Investigação de Acidentes de Viação



a) Entre o PPP e PPR

Tendo como base o lapso de tempo e a distância existente entre a PPP e o PPR, a investigação deve colocar hipóteses explicativas relacionadas com aspetos psicológicos ou somáticos dos intervenientes ou relacionados com as condições ambientais²⁸.

A diferença entre os pontos de percepção determinará o grau de atenção dos intervenientes ou alguma dificuldade de percepção visual²⁹.

Como exemplos que podem explicar uma distração podemos citar os seguintes: fadiga, sono, cansaço, álcool, drogas, medicamentos, doenças, conversa com os acompanhantes, realização de outras atividades, como sejam, atender o telemóvel, manejar o autorrádio, acender um cigarro, etc. ou a existência de qualquer obstrução visual.

²⁸ MERA REDONDO, ANTONIO: A reconstrução do acidente. FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias): *Curso de Investigación de Accidentes y Primeros Auxilios*. 19-21 junio. Valladolid. 2001. Pg. 32. Na investigação deste intervalo, além das condições ambientais e atmosféricas, o investigador precisa também de recolher informações sobre as capacidades psicológicas e físicas do condutor, através do seu testemunho, e sobre o grau de atenção que colocava na condução, com o fim de determinar o PPP, para o que deverá formular perguntas do tipo: "Qual foi o primeiro momento e lugar em que teve consciência do perigo?", "A que velocidade circulava?", "O que fazia nesse exato instante?".

²⁹ JORDAN MONTAÑES, MANUEL: I REUNIÓN INTERNACIONAL DE PSICOLOGÍA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL: O atraso na percepção como causa do acidente. Dirección General de Tráfico, Madrid (1998). Pg. 481-486. Op. Cit. In. Campón Andrés.

b) Entre o PPR e o PD

Com base na distância e tempo entre a posição do PPR e do PD, deve orientar-se a investigação para eventuais anomalias psicológicas ou somáticas do condutor, com especial incidência nos seus conhecimentos como condutor, experiência de condução e reflexos físicos.

Se esta distância for excessiva, pode dever-se a reações lentas, pouco energéticas, ou motivada por uma decisão lenta ou demorada na execução.

c) Entre o PD e o PCh

Tendo por base a distância e o tempo entre o PD e o PCh, deve orientar-se a investigação para aspetos relacionados com a perícia do condutor e com os seus conhecimentos sobre manobras evasivas ou relacionados com o estado de funcionamento de alguns órgãos mecânicos do veículo ou com as condições ambientais.

d) Entre o PCh e o PC

Entre o PCh e o PC, o acidente é já inevitável. De acordo com as definições anteriores encontramos-nos dentro da área de manobra, por conseguinte cabe apenas realizar uma manobra evasiva de forma a minimizar os resultados.

A existência de uma pequena diferença de espaço e de tempo entre o PPP e o PC tem uma grande importância do ponto de vista jurídico para efeitos da determinação da conduta empregue pelo condutor ou peão. Verificada esta circunstância não haveria possibilidade de determinar os PPP, PPR, PD e PCh, já que só se haveria produzido a sequência percepção – efeitos³⁰.

e) Entre o PC e a PF

Entre o PC e a PF, o acidente já se produziu, mas existe ainda a possibilidade do condutor realizar algum controlo do veículo, pelo que pode modificar a trajetória de derivação, após a colisão. Esta ação pode prejudicar a reconstituição do acidente, mas pode ser importante para minimizar as consequências do acidente³¹.

³⁰ CASTRO PEREZ, BERNARDO: V Curso Internacional de Derecho de la Circulación. “As circunstâncias da irresponsabilidade no direito sobre a circulação”. Madrid. (1963). Neste trabalho detalham-se as circunstâncias que podem concorrer num caso concreto para libertar da responsabilidade penal o autor dos factos. Op. Cit. In. Campón Andrés.

³¹ MERA REDONDO, ANTONIO: Op. Cit. As perguntas a formular neste caso são: “Do que se recorda depois do primeiro impacto?”, “Quem foi a primeira pessoa que viu depois do impacto? O que lhe disse?”.

c. Reconstituição do Acidente de Viação

Reconstituir, significa unir, evocar ideias para completar o conhecimento de um facto. Infelizmente, quase nunca se pode contar com uma câmara capaz de revelar as fases do acidente. Quem tiver a função de averiguar os factos, chegará ao local quando tudo já está consumado e imóvel, na sua posição final.

Assim, reconstituir os factos significa, com uma precisão cinematográfica, exhibir o filme para trás, no sentido de responder a todas as perguntas básicas da investigação, ou seja, encontrar elementos para responder às questões fundamentais da investigação: *O Quê? Quando? Onde? E Quem?*. De seguida, organizar este “puzzle”, de acordo com as leis físicas, que regulam o nosso universo, e esperar que nos guie à resposta da questão *Como?* e, por fim, à explicação do *Porquê?*, onde se espera encontrar a resposta à derradeira questão: *Quais? As suas causas!* Este processo³² desenvolve-se através da determinação física, espaço-temporal, no cenário do acidente, das “Áreas”, “Fases” e “Pontos” descritos pela Teoria da Evolução do Acidente, como seguidamente se aborda e representa na Figura 3.

1) Determinação do Ponto de Percepção Possível (PPP)

O PPP é o lugar, na via, a partir do qual era possível, numa situação normal, ter percebido o perigo ou a ocorrência extraordinária.

Este ponto é determinado, de forma objetiva, por observação direta do investigador. Todavia, não é possível representar todas as circunstâncias ambientais que envolveram o momento do acidente, facto que deve ser levado em conta.

Para o efeito, o investigador deve reconstituir o movimento efetuado pelos condutores ou peões, a uma velocidade aproximada, na mesma hora do dia, utilizando meios semelhantes, aos utilizados pelos intervenientes, e realizá-lo em condições ambientais aproximadas³³ às verificadas no dia do acidente.

O momento e o lugar do PPP deve ser registado fisicamente e em imagens fotográficas ou, preferencialmente, de vídeo, por representar melhor a percepção dinâmica, por oposição à percepção estática da fotografia.

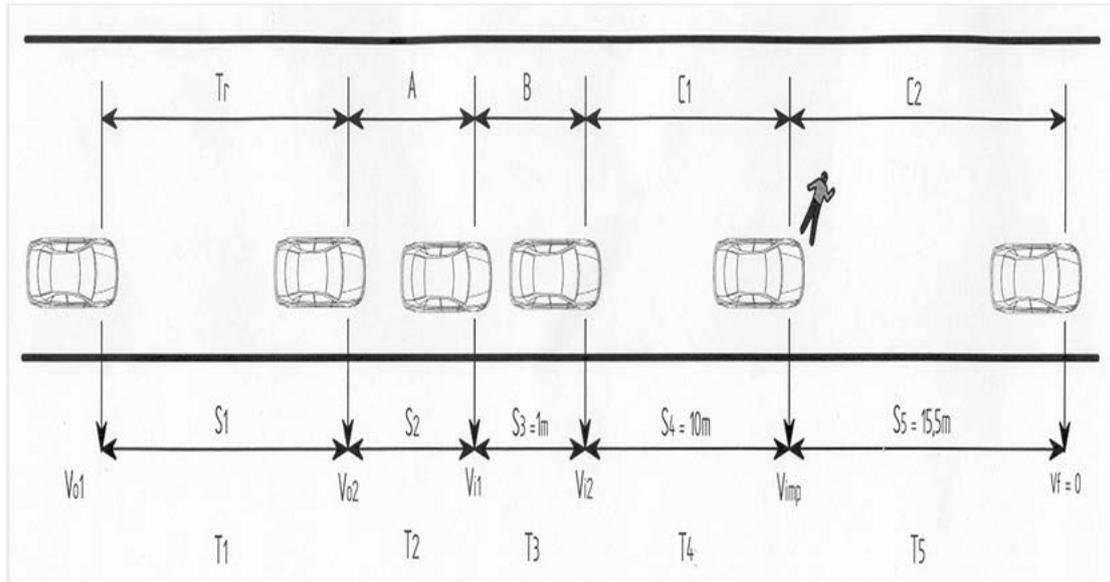
A gravação do itinerário de aproximação de cada unidade de trânsito na zona do acidente deve fazer-se circulando a uma velocidade aproximada à do veículo acidentado ou, em

³² LASÉN PAZ, MAXIMILIANO: A investigação de acidentes de trânsito. En MONTORO GONZALEZ, LUIS; CARBONELL VAYÁ, ENRIQUE; SANMARTIN ARCE, JAIME; TORTOSA GIL, FRANCISCO: *Segurança rodoviária: Do fator humano às novas tecnologias. Síntesis Psicológica*. Valencia (1995). *O Coronel Lasen considera que a Investigação de Acidentes de Trânsito se leva a cabo por dois processos: O material e o intelectual. No primeiro as tarefas a realizar dividem-se em três: recolha de dados, tarefas de gabinete e tarefas de laboratório. O processo intelectual leva-se a cabo realizando, sucessivamente, a reconstituição técnica do acidente e a análise das causas que o motivaram.*

³³ Estas circunstâncias ambientais estão relacionadas com a luminosidade e a visibilidade.

todo o caso, a máxima permitida nesse troço da via³⁴. O registo conseguido desta forma permite obter uma ideia do que pode ter percebido cada interveniente.

Figura nº 3 – Reconstituição espaço-temporal de um acidente de viação



Legenda:

Tr – Tempo de Reação do condutor

A – Tempo de Resposta do sistema de travagem

B – Fusão da borracha dos pneumáticos

C1 – Rastos de travagem até ao Ponto de Conflito

C2 – Rastos de travagem até à Posição Final do veículo

S1 – Distância percorrida durante o “Tr”

S2 – Distância percorrida durante “A”

S3 – Distância até à fusão da borracha dos pneus

S4 – Comprimento dos rastos de travagem até ao “PC”

S5 – Comprimento dos rastos de travagem até à “PF”

V01 – Velocidade inicial

V02 – Velocidade quando pressionado o travão

V1 – Velocidade no bloqueio das rodas

V2 – Velocidade no início das marcas de travagem

Vimp – Velocidade de impacto

Vf – Velocidade final

T1 – Tempo de reação do condutor

T2 – Tempo de resposta do sistema de travagem **T3** – Tempo até à fusão da borracha dos pneus **T4** – Tempo até ao Ponto de Conflito

T5 – Tempo até à Posição Final

³⁴ Nunca é de mais salientar que não se pode por em perigo, de nenhuma forma, a segurança rodoviária e a integridade física das pessoas, que intervêm na gravação, e as que circulam na via nesse momento. Para maior segurança deve encerrar-se troço pelo tempo necessário.

2) Determinação do Ponto de Percepção Real (PPR)

O PPR pode ser determinado de duas formas. A primeira, de natureza subjetiva, através das declarações do condutor, do peão e das testemunhas, se as houver, o que, em acidentes de viação, é muito raro. A segunda, de natureza objetiva, mas com margens de erro, consiste na estimação do PPR através de cálculos de física dinâmica, como adiante se descreverá.

Um dos processos fundamentais para a realização de cálculos de estimação do PPR é a determinação dos Tempos de Reação.

a) Determinação dos Tempos de Reação

Alguns autores separam conceptualmente o tempo necessário para perceber do tempo necessário para reagir, mas na prática é muito difícil distinguir esta diferença.

Todas as experiências sobre a matéria visam determinar como tempo de reação, o que decorre entre a receção de um estímulo (visual, auditivo, etc) e a execução de um ato.

A maioria dos investigadores de acidentes, nos Estados Unidos da América e no

Canadá, usam 1 segundo para a percepção e 0,75 segundos para a reação. Também utilizam um conceito amplo de tempo de percepção e reação que engloba toda a fase que denominam por PRT (Perception Reaction Time). Algumas associações de investigadores Americanos recomendam, para um condutor médio, 1,5 segundos para a percepção e decisão e 1 segundo para a reação. Segundo Neuman (1989), o PRT pode variar entre 1,5 e 5 segundos, dependendo do estado físico do condutor, da complexidade da tarefa de conduzir e do tipo de via onde circula.

Silva e Forbes realizaram um estudo sobre a reação simples de levantar o pé do acelerador e de carregar no pedal do travão e consideram que os tempos necessários foram os referidos no Quadro 1.

Quadro 1 – Tempos de Percepção e de Reação na Condução

AÇÃO	VISÃO	AUDIÇÃO
Percepção do estímulo	0,12	0,10
Tomada de Decisão	0,14	0,10
Ação adotada	0,14	0,10
Soltar o acelerador	0,22	0,22
Carregar no pedal do travão	0,45	0,45
Total	1,07seg.	0,97seg.

Em Espanha, a Guardia Civil, para uma reação simples situa o tempo de reação entre 0.4 e 2 segundos³⁵, sendo que o valor médio utilizado é de 0,75 segundos.

³⁵ B ORRELL VIVES, JOAQUIN; ALGABA GARCIA, PEDRO; MARTINEZ-RAPOSO PIEDRAFITA JUAN: *Op. Cit. In. Pag. 43.* LOPEZ-MUÑIZ GOÑI MIGUEL.

Em conclusão, como tempo de reação de um condutor médio tomaremos os valores situados entre 0,75 e 1 segundo, tendo em conta as circunstâncias meteorológicas e a hora do dia. Todavia, circunstâncias relacionadas com a idade, cansaço, sono, etc. podem elevar o tempo de reação até 2 segundos.

3) Determinação do Ponto de Decisão (PD)

O PD é determinado por cálculos de física por relação os tempos de reação e com as marcas das manobras evasivas.

a) Determinação das Manobras Evasivas

O início da manobra evasiva pode determinar-se no local do acidente através de marcas, de vestígios e de pedaços de peças dos veículos e da infraestrutura existentes na via e o espaço envolvente. Estes indícios revelam informações sobre distâncias e trajetórias seguidas, que permitem reconstituir a manobra evasiva.

As manobras evasivas ativas, mais frequentes, simples ou complexas, são a travagem e a mudança de direção.

A manobra de evasão por travagem revela-se pelas marcas produzidas pela fusão da borracha dos pneumáticos sobre o pavimento ou em forma de impressão nas suas imediações. No caso de veículos equipados com sistemas de travagem ABS as marcas de travagem são mais superficiais e ténues, motivado pelo facto de não existir bloqueio dos rodados, mas também podem ser identificadas.

A manobra de mudança de direção quando é executada a velocidade reduzida e com suavidade não deixa marcas, mas se for uma manobra brusca e com um grande ângulo de viragem do volante, as rodas derrapam lateralmente e produzem marcas características que podem ser identificadas.

As características e as dimensões das marcas são determinantes para realização de cálculos matemáticos de estimação de velocidades e, conseqüentemente, dos espaços e dos tempos, e para a determinação das trajetórias dos veículos.

4) Determinação do Ponto-Chave (PCh)

A determinação do PCh é efetuada por cálculos, de alguma complexidade, destinados a analisar a evitabilidade ou a inevitabilidade do acidente.

5) Determinação do Ponto de Conflito (PC)

A determinação do ponto de conflito é de crucial importância nos acidentes de viação por colisão e por atropelamento, mas de difícil determinação, sobretudo, com a precisão necessária.

A determinação do PC carece de uma inspeção muito minuciosa e cuidada das marcas e dos vestígios, sobretudo dos vestígios, que, por vezes, face às velocidades envolvidas, são projetados para distâncias significativas e que podem induzir enormes erros na determinação do PC.

Nos acidentes por despiste, com saída de via, por vezes, também é de difícil determinação. Em todo o caso, fora da via ou nos locais do seu abandono, existem quase sempre marcas e vestígios que permitem determinar um ou mais PC, dependendo das múltiplas colisões que forem ocorrendo.

As posições relativas dos veículos no PC, os ângulos que formam entre si, os eixos longitudinais e transversais, e a superfície de contacto, devem deduzir-se e medir-se pelo exame rigoroso aos danos.

6) Determinação da Posição Final (PF)

As posições finais dos veículos e dos objetos são de fácil determinação, se não tiverem sido mexidos da sua posição final de repouso, pós-acidente.

No caso de terem sido mexidos, torna-se necessário o contributo de testemunhos para determinar a PF.

7) Cálculos de Velocidade

Os cálculos, anteriormente referidos, destinam-se a estimar velocidades e, conseqüentemente, os intervalos de tempo e os espaços percorridos entre cada “Área”, “Fase” e “Pontos” da Teoria de Evolução do Acidente.

a) Métodos

A estimação de velocidades pode ser realizada através de vários modelos físicos e matemáticos, designadamente, através dos seguintes:

- Cinemática – Movimentos: retilíneo, curvilíneo e circular;
- Dinâmica – pelo Princípio da Conservação da Energia;
- A velocidade limite em curva;
- A projeção de peões – pelo método da projeção parabólica;
- O Princípio da Conservação da Quantidade de Movimento; e
- As energias de deformação.

b) Coeficiente de Atrito

Uma das variáveis a tomar em conta na estimação da velocidade, através de alguns modelos, é o *Coeficiente de Atrito* da via.

O *coeficiente de atrito* de um pavimento pode ser estimado diretamente, através de meios tecnológicos específicos, ou indireta, através de tabelas de atrito específicas para cada tipo de pavimento, tendo em conta o seu estado de conservação e de humidade.

O *coeficiente de atrito*, de cada via em concreto, carece de ser corrigido de acordo com o grau de declive do traçado, consoante seja em plano ascendente ou descendente.

8) Representação Gráfica do Acidente

Finalmente, os resultados da reconstituição do acidente devem ser representados de uma forma compreensiva, por vários métodos, designadamente:

- Pela representação numérica, através de tabelas que relacionam os tempos, os espaços e as velocidades de cada interveniente;
- Pela representação gráfica bidimensional, através de um croqui dinâmico, à escala;
- Pela representação gráfica tridimensional animada, através de aplicações informáticas específicas.

d. Determinação das Causas

Um acidente de viação raramente se deve a uma única causa. Considerando que o sistema rodoviário é composto por vários fatores: a via, o ambiente, o veículo e o homem; e que o seu funcionamento se deve à interação permanente e entrelaçada dos mesmos fatores, através do ato de condução, normalmente, os acidentes de viação devem-se a várias causas, que concorrem entre si para a produção do resultado final.

Assim, considera-se existirem três tipos de causas de acidentes de viação: as causas diretas, as causas secundárias e a causa principal ou eficiente.

Causa Principal ou Eficiente – É aquela sem a qual o acidente não se produziria.

Causas diretas – São aquelas que podem provocar acidente, designadamente:

- Faltas de concentração;
- Deficiências de perceção;

- Infrações às normas de segurança rodoviária;
- Erros de decisão;
- Atitudes negativas e antissociais;
- Falhas mecânicas (imprevistas);
- Falhas da via;
- Outras.

Causas indiretas – São aquelas que facilitam a ocorrência do acidente, relacionadas com as características:

- Das condições ambientais e atmosféricas;
- Da estrada;
- Do veículo;
- Do fator humano (condutor e peão).

4. Conclusões

O sistema rodoviário é um sistema físico e social de natureza complexa, na medida em que é composto por vários fatores heterogêneos, designadamente: a via, o ambiente, o veículo e o humano, os quais interagem entre si, de forma permanente e entrelaçada, e de cuja interação resultam a mobilidade individual e o trânsito coletivo.

Os acidentes de viação são uma propriedade emergente do sistema, originados pela interação exercida entre os diferentes fatores, através do processo de condução, e esta ocorre em dois níveis de complexidade: no primeiro nível, através da interação dos condutores com o seu veículo, com a via e com o ambiente; e no segundo nível, através da interação dos condutores entre si.

O acidente de viação, apesar da sua rapidez, não se produz de uma forma instantânea, antes sofre uma evolução que se desenvolve no tempo e no espaço, mediante uma série de circunstâncias sucessivas que se vão produzindo até ao surgimento do resultado final.

Pela sua rapidez e complexidade, não nos é possível testemunhar todas as suas circunstâncias, daí a necessidade de uma investigação exaustiva e multidisciplinar, que permita reconstituir os factos e determinar as suas causas e responsabilidades.

A Teoria da Evolução do Acidente parece constituir uma ferramenta teórica e metodológica eficiente para orientar uma investigação operacional rigorosa, sistemática e objetiva.

Sendo o acidente rodoviário o efeito de determinadas causas, este só poderá ser percebido, inteligível e controlável se as causas forem determinadas e, conseqüentemente, conhecidas.

A informação recolhida pela Investigação de Acidentes de Viação parece poder constituir o primeiro passo de um sistema de estudo epidemiológico do fenómeno da sinistralidade rodoviária, através da determinação das suas causas é possível preconizar medidas de intervenção estratégicas, táticas, operacionais e individuais que permitam prevenir este flagelo moderno.

5. Bibliografia

ANSR. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: *Despacho n.º 27808/2009, de 31 de Dezembro*. Lisboa. 2009.

BAKER, J. STANARD e al. North-western University Traffic Institute: *“Accident Investigation Manual”*. Evanston (Illinois). EUA. 1953.

BACKER, J.S., FRICKE, L.B. *Traffic Accidents Investigation Manual*. North-western University Traffic Institute. EUA. 1986.

BACKER, J.S., FRICKE, L.B. – *Traffic Accidents Investigation Manual*. North-western University Traffic Institute. EUA. 1970.

BORREL VIVES, JOAQUIM, ALGABA GARCIA, PEDRO, MARTINEZ RAPOSO, JUAN – *Investigação de Acidentes de Tráfico*. Geral de Trafico. Madrid. 1991. NISB 129-91-014-X

CAMPÓN ANDRÉS, José Domínguez. *La Evolución de Accidentes de Tráfico*. Escuela de Tráfico da Guardia Civil. Mérida. 2006.

DGV. Direcção Geral de Viação. *Plano Integrado de Segurança Rodoviária*. Lisboa. 1998.

DGV. Direcção Geral de Viação. Despacho n.º 7537/2000 (2ª Série), de 16 de Março. Lisboa. 2000.

DGV. Direcção Geral de Viação: Relatório de Sinistralidade Rodoviária. Lisboa. 2001.

ESTADO PORTUGUÊS. Código da Estrada. Lisboa. 2008.

ESTADO PORTUGUÊS. Código de Processo Penal. Lei nº 48/2007. Lisboa. 2007.

ESTADO PORTUGUÊS. Código Penal. Lei nº 59/2007. Lisboa. 2007.

ESTADO PORTUGUÊS. Lei nº 49/2008, de 27 de Agosto: *Lei da Organização da Investigação Criminal*. Lisboa. 2008.

FREITAS, Patrícia, DIAS, João: *Determinação da Velocidade a partir dos Rastos de Travagem em Reconstituição de Acidentes de Viação*. Lisboa. Instituto Superior Técnico. 2004.

FRICKE, LYNN B; BAKER, STANNARD: *The Traffic-Accident Investigation Manual. At scene investigation and technical follow-up*. Nona edição. Northwestern University Traffic Institute. Evanston (Illinois). USA. 1986.

FRICKE, L. B. *Traffic Accidents Reconstruction*. Ed. Northwestern University Traffic Institute. EUA. 1990.

LOPEZ-MUÑIZ GOÑI MIGUEL: *Dirección y técnica de circulación*. Editorial Gesta, RD Judicial. Madrid. 1964.

LOPEZ-MUÑIZ GOÑI MIGUEL: *Acidentes de Trânsito: Problemática e Investigação*. 2ª Edição Colex. Madrid. 1995.

GNR. Guarda Nacional Republicana: *Manual de Investigação de Acidentes de Viação*. Direção de Investigação Criminal. Lisboa. 2004.

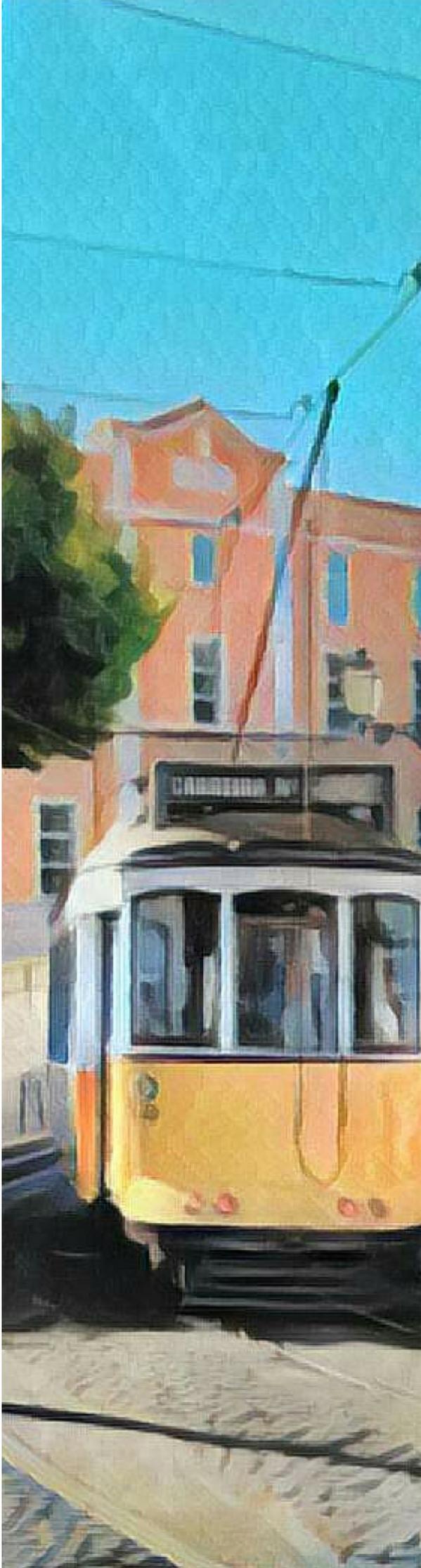
MERA REDONDO, ANTONIO: A reconstituição do acidente. FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias): *Curso de Investigación de Accidentes y Primeros Auxilios*. Valladolid. 2001.

Vídeo da apresentação



→ <https://educast.fccn.pt/vod/clips/2087mheonm/flash.html>

CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS



**4.
Pena acessória de
proibição de
conduzir veículos
motorizados no
crime de
condução sem
habilitação legal
e nos crimes por
negligência**

Celso Leal

CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

A PENA ACESSÓRIA DE PROIBIÇÃO DE CONDUZIR VEÍCULOS MOTORIZADOS NO CRIME DE CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL E NOS CRIMES POR NEGLIGÊNCIA

Celso Leal*

- I. Introdução
- II. A pena acessória de proibição de conduzir
- III. O crime de condução de veículo a motor sem habilitação legal
- IV. Os crimes cometidos por negligência
- V. Da aplicabilidade da pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor no crime de condução sem habilitação legal
- VI. Da aplicabilidade da pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor nos crimes cometidos por negligência

I. INTRODUÇÃO

Este breve *scriptum* insere-se numa reflexão acerca desta temática resultante da aplicação (ou não aplicação) nos tribunais portugueses da pena acessória de proibição de conduzir no âmbito do crime de condução de veículos motorizados sem a necessária habilitação legal e nos crimes rodoviários cometidos por negligência.

Contudo, o que é certo, é que a prática judiciária demonstra que esta pena acessória não é aplicada no crime de condução sem habilitação legal e, no caso dos crimes por negligência, existem diferentes decisões quanto à sua (não) aplicabilidade.

II. A PENA ACESSÓRIA DE PROIBIÇÃO DE CONDUZIR

Com o Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de Março que procedeu à reforma do Código Penal, introduziu-se neste diploma legal a pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados.

Com a pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados, pretendeu-se dotar o sistema sancionatório português, em termos de direito penal geral de uma verdadeira pena acessória capaz de dar satisfação a razões “(...) político-criminais (...) por demais óbvias entre nós para que precisem de ser especialmente encarecidas. (...) À proibição de conduzir deve também assinalar-se um efeito de prevenção geral de intimidação, que não terá em si nada de ilegítimo porque só pode funcionar dentro do limite da culpa. (...) deve esperar-se desta pena acessória que contribua, em medida significativa, para a emenda cívica do condutor imprudente ou leviano”¹.

* Procurador-Adjunto em Regime de Estágio (à data da ação de formação), a exercer funções no Tribunal Judicial da Comarca de Paredes.

¹ JORGE DE FIGUEIREDO DIAS, *Apud* ANTÓNIO JOÃO CASEBRE LATAS *in Sub Judice – justiça e sociedade*, n.º 17, Janeiro/Março de 2000, p. 76.

Após a sua inserção no Código Penal, o artigo 69.º apenas sofreu uma alteração com a entrada em vigor da Lei n.º 77/2001, de 13 de Julho.

A pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor está inserida no Título III – Das consequências jurídicas do facto e no seu Capítulo III – Penas acessórias e efeitos das penas e está consagrada no artigo 69.º do Código Penal.

Tal dispositivo legal, no seu número 1, na redacção dada pela Lei n.º 77/2001, de 13 de Julho², rege o seguinte: *“1. É condenado na proibição de conduzir veículos com motor por um período fixado entre três meses e três anos quem for punido: a) Por crime previsto nos artigos 291º ou 292º; b) Por crime cometido com utilização de veículo e cuja execução tiver sido por este facilitada de forma relevante; ou c) Por crime de desobediência cometido mediante recusa de submissão às provas legalmente estabelecidas para detecção de condução de veículo sob efeito de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo”*.

Trata-se, sem dúvida alguma, de uma verdadeira pena criminal com todas as suas virtualidades como iremos ver.

Nas palavras de Figueiredo Dias³, penas acessórias são aquelas cuja aplicação pressupõe a fixação de uma pena principal, isto é, sempre que na sentença seja fixada uma pena a título acessório isto significa que foi fixada também uma pena a título principal.

Tais penas estão, como se facilmente se constata, relacionadas com determinadas actividades da vida. Assim, o legislador ao incluir este tipo de punição entendeu que tal seria uma forma eficaz de punir o delinquentes atendendo às finalidades das penas expressamente consagradas.

Deste modo, considera-se que as penas acessórias ainda têm uma função preventiva colaboradora da pena principal, estando assim, necessariamente, relacionada com a culpa do delinquentes.

Feita esta breve irrupção pela pena acessória de proibição de conduzir, passaremos a fazer uma breve incursão pelo tipo legal de crime de condução sem habilitação legal e pelos crimes negligentes.

² Apenas transcrevemos o n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal pelo facto de se tratar do segmento da norma que nos interessa para o caso.

³ JORGE DE FIGUEIREDO DIAS, in *Direito Penal Português - As Consequências Jurídicas do Crime*, Notícias Editorial, 1993, p. 90.

III. O CRIME DE CONDUÇÃO DE VEÍCULO A MOTOR SEM HABILITAÇÃO LEGAL

Actualmente o crime de condução de veículo a motor sem habilitação legal está previsto e punido pelo artigo 3.º do Decreto Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro com a seguinte redacção “1 - *Quem conduzir veículo a motor na via pública ou equiparada sem para tal estar habilitado nos termos do Código da Estrada é punido com prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias.* 2 - *Se o agente conduzir, nos termos do número anterior, motociclo ou automóvel a pena é de prisão até 2 anos ou multa até 240 dias.*”⁴

Antes de analisar o tipo legal de crime, terá toda a pertinência averiguar qual o bem jurídico protegido com tal incriminação.

Seguindo de perto a vontade do legislador, entendemos que o bem jurídico protegido com a incriminação da condução sem habilitação legal é, *prima facie*, a segurança rodoviária. Contudo, não se restringe à segurança rodoviária. Entendemos que, em segunda linha, o legislador quis proteger outros valores jurídicos de particular relevo, como a vida, a integridade física, a liberdade e o património⁵.

⁴ Este dispositivo legal foi antecedido pelo artigo 1.º do Decreto Lei n.º 123/90, de 14 de Abril que dispunha que “*Quem conduzir veículos automóveis ligeiros ou pesados sem para tal estar habilitado, nos termos do artº 46º do Código da Estrada, será punido com pena de prisão até um ano ou multa até 120 dias*”. Até a entrada em vigor do Decreto lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, discutiu-se se o artigo 1.º do Decreto Lei n.º 123/90, de 14 de Abril tinha sido revogado com a entrada em vigor do Código da Estrada de 1994 que, no seu artigo 124.º, n.º 3, punia como contra-ordenação a condução sem habilitação legal.

Foi entendimento da jurisprudência maioritária que tal preceito legal do Código da Estrada de 1994, de facto, revogou o artigo 1.º do Decreto Lei n.º 123/90, de 14 de Abril, passando tal conduta a ser contra-ordenação. Contudo, tal entendimento não foi unânime. Na doutrina, GERMANO MARQUES DA SILVA, *in Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de segurança*, Universidade Católica Editora, 1996, p. 65 a 67, pugnou de forma veemente pela não revogação do artigo 1.º do Decreto lei n.º 123/90, de 14 de Abril, com a entrada em vigor do Código da Estrada de 1994. Para tal, refere este autor que “*(...) não existe qualquer incompatibilidade entre a norma do artº 1º do DL nº 123/90 e as do Código da Estrada que prevêm como contra-ordenação a condução de veículo automóvel sem habilitação legal*” (sic).

Os argumentos que aduz são, basicamente, o facto de existir o artigo 138.º do Código da Estrada de 1994 que nos dizia que “*se o mesmo facto constituir simultaneamente crime e contra-ordenação, o agente será punido sempre a título de crime, sem prejuízo da sanção acessória prevista para a contra-ordenação*” e que, desta forma, fazia prevalecer a sanção criminal à contra-ordenacional manifestando assim o legislador que não existia incompatibilidade. Por outro lado, refere que o âmbito de aplicação das normas em crise não seria o mesmo uma vez que o artigo 124.º, n.º 3 do Código da Estrada de 1994 é mais amplo que o artigo 1.º do Decreto Lei n.º 123/90. Por fim, argumenta ainda o mesmo autor que, eventualmente, estaria em causa uma inconstitucionalidade pelo facto de a autorização legislativa concedida ao governo para alterar o Código da Estrada não contemplar a despenalização da condução de veículos automóveis ligeiros ou pesados sem habilitação legal.

Apesar de termos feito esta breve resenha história, não iremos entrar nesta discussão atendendo ao facto de não ser o objecto da presente reflexão.

⁵ Para chegarmos a esta conclusão, além da *ratio* que fazemos da norma jurídica, auxiliamo-nos da exposição de motivos constante da proposta de lei n.º 110/VII, publicada no Diário da Assembleia da República de 26 de Maio de 1996, Série A, Número 047, II, onde se autorizou o governo a proceder à alteração do Código da Estrada e a elaborar o Decreto Lei que deu origem à incriminação da condução sem habilitação legal, onde se diz no ponto 3. que “*As necessidades de prevenção de condutas que, por colocarem frequentemente em causa valores jurídicos de particular relevo, como a vida, a integridade física, a liberdade e o património, se revestem de acentuada perigosidade, impõem a criminalização do exercício da condução por quem não esteja legalmente habilitado para o efeito.*”.

Tal punição tem por base o facto de a actividade de conduzir é uma actividade perigosa. Aliás, a própria administração pública vê a actividade de conduzir como uma actividade proibida e que apenas é permitida a quem preencher determinados requisitos exigidos pela própria administração e plasmados no Código da Estrada⁶.

Pelo que acabamos de referir, podemos concluir que o crime de condução sem habilitação legal é um crime de perigo abstracto.

Vamos então ver os elementos do crime de condução de veículo sem habilitação legal.

Como elementos deste tipo de crime temos:

- a) A acção de conduzir;
- b) Veículo a motor, automóvel ou motociclo⁷;
- c) Sem habilitação legal;
- d) Em via pública ou equiparada.

Conduzir é um conjunto de operações técnicas necessárias e adequadas a pôr e manter em circulação o veículo. Não se trata de um acto simples mas um acto humano complexo que envolve alguma destreza psíquico- motora⁸.

Do ponto de vista etimológico, conduzir resulta do latim *conducere* e significa levar por determinado caminho, levar a um local, fazer ir a determinado lugar, controlar um veículo, um meio de transporte ou de locomoção, de modo a fazê-lo mover-se e dirigir-se para o local que se pretende⁹.

No âmbito politico-criminal em geral, quando nos encontramos perante um comportamento humano qualificamo-lo logo como preenchendo ou não um tipo de ilícito.

O *quid* de valoração é um comportamento humano, mas um acto involuntário não espelha uma acção com relevo jurídico-penal. Um processo causal infeliz, que em nenhuma circunstância caberá no catálogo dos ilícitos nem constituirá razão nem fundamento de reprovação.

⁶ Esta visão é dada pelas regras elementares do direito administrativo, tal como diz Mário Esteves de Oliveira, in *Direito Administrativo* "(...)são os actos administrativos pelos quais se permite a um particular que exerça uma actividade ou se utilize de uma coisa proibidos à generalidade dos indivíduos (...)" referindo-se às licenças.

⁷ Sendo certo que aqui englobamos o previsto no n.º 1 e n.º 2 do artigo 3.º do Decreto lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, uma vez que a única distinção existente é o veículo utilizado sendo punido de forma mais grave a condução de motociclo e automóvel.

⁸ Esta mesma ideia é expressa por FRANCISCO MARTÍN UCLÉS, in *Aspectos Jurídicos y Policiales de la Alcoholemia*, Tirant lo Blanch Editora, Valência, 2003, p. 25/26 quando refere que "(...) conducir puede considerarse como un comportamiento que implica riesgo, siendo la tarea del conductor una actividad humana compleja, en la que interviene prácticamente la totalidad del organismo, físico y psíquico."

⁹ Cfr., neste sentido, Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea – Academia das Ciências de Lisboa, Verbo Editora, I vol., p. 911.

Por isso, o acto de conduzir terá necessariamente de ser um acto consciente quanto ao objectivo, quanto aos meios e em que a realização seja levada a efeito mediante um acto de direcção igualmente consciente.

Outro elemento do crime em análise é o veículo a motor, o automóvel ou o motociclo.

Para o preenchimento deste elementos teremos de nos auxiliar das noções dadas pelo próprio legislador e constante, actualmente, dos artigos 105.º e seguintes da Lei n.º 53/2004, de 4 de Novembro, que procedeu à última alteração do Código da Estrada.

Seguindo o normativo legal, e de acordo com o disposto no artigo 105.º do Código da Estrada, *“Automóvel é o veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550 Kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 Km/h, e que se destina, pela sua função a transitar na via pública, sem sujeição a carris”*

Por seu turno, a definição de motociclo está plasmada no artigo 107.º, n.º 1 do Código da Estrada que nos diz que *“Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h”*.

Por fim, o legislador não nos dá a definição de veículo a motor. Contudo, sempre se poderá dizer que um veículo a motor é um veículo de tracção mecânica destinado a transitar pelos seus próprios meios. Assim sendo, excluindo o automóvel e o motociclo, entendemos que “veículo a motor”, para este efeito, serão os outros veículos mencionados no Código da Estrada, nomeadamente, ciclomotores, velocípedes com motor e outros veículos a motor¹⁰ (artigo 109.º do Código da Estrada).

Assim sendo, para o preenchimento do tipo de crime será necessário que alguém conduza um dos veículos supra referidos.

Um outro elemento do tipo de crime em causa é o agente não ser possuidor da necessária habilitação legal.

Desde logo, estamos perante uma decorrência do disposto no artigo 121.º, n.º do Código da Estrada que nos diz que *“Só pode conduzir um veículo a motor na via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito.”*¹¹

¹⁰ O conceito de veículo a motor não é um conceito unânime. Contudo, uma definição mais ou menos consensual é a que é dada por FRANCISCO MARTÍN UCLÉS, in *Aspectos Jurídicos y Policiales de la Alcoholemia*, Tirant lo Blanch Editora, Valência, 2003, p. 27 dizendo “Generalmente suele aceptarse que vehículo a motor es todo artefacto apto para las comunicaciones, destinado al transporte de personas o cosas, dotado de propulsión mecánica propia y para cuya conducción se requiere estar en posesión del correspondiente permiso.”.

¹¹ A própria lei teve o cuidado de fazer a ressalva de permitir aos instruídos e examinados a condução de veículos a motor, nos termos regulamentados o que se compreendo por razões óbvias (artigo 121.º, n.º 2, do Código da Estrada). Por outro lado, tais disposições não se aplicam aos equipamentos militares ou de intervenção de ordem pública, bem como dos veículos que se deslocam sobre carris pelo facto de se regerem por

Ora, é o mesmo Código da Estrada que nos diz quais são as condições necessárias para que o cidadão possa ser titular de licença ou carta de condução – cfr. artigo 126.º do Código da Estrada.

Face ao exposto, só após a administração conferir o respectivo título é que se pode dizer que o cidadão está habilitado a conduzir. Portanto, para o preenchimento do tipo de crime em causa é necessário que o agente não possua os requisitos descritos na lei para a obtenção do título de condução e, conseqüentemente, não tenha sido aferido pela administração o facto de aquele cidadão poder conduzir.

Por fim, exige o tipo legal que o exercício da condução seja numa via pública ou equiparada.

Para o preenchimento deste segmento do tipo do crime de condução sem habilitação legal iremos, mais uma vez, recorrer ao legislador que nos dá a definição de via pública e de via equiparada a via pública.

Assim, de acordo com o disposto no artigo 1.º alínea u), do Código da Estrada *“Para os efeitos do disposto no presente Código e legislação complementar, os termos seguintes têm o significado que lhes é atribuído neste artigo: u) «Via equiparada a via pública» - via de comunicação terrestre do domínio privado aberta ao trânsito ao público;”*. Por seu turno, no mesmo preceito legal, na alínea v) diz-se que *“ «Via pública» - via de comunicação terrestre afecta ao trânsito público”*.

Com isto, verificamos que o agente só comete o crime de condução sem habilitação legal se conduzir numa das vias acima descritas.

Feitas estas breves observações acerca do crime de condução sem habilitação legal¹², passaremos a tratar dos crimes negligentes.

legislação especial (cfr. artigo 121.º, n.º 3, do Código da Estrada).

¹² Muito mais haveria a dizer acerca deste tipo de crime, nomeadamente, os problemas relacionados com a comparticipação, problemas de dolo relacionados com os portadores de licenças que caducaram, etc. contudo, pensamos que no âmbito do presente trabalho torna-se despiendo abordar tais temáticas.

IV. OS CRIMES COMETIDOS POR NEGLIGÊNCIA

A forma como vivemos nos dias de hoje envolve necessariamente a prática de algumas actividades que envolvem riscos. Esses riscos serão um mal necessário numa sociedade contemporânea. Contudo, torna-se premente acautelar e minimizar esses riscos ao máximo possível.

Não conseguimos imaginar os dias de hoje sem os meios de transporte. Como sabemos, tais meios são potencialmente causadores de lesões a bens jurídicos fundamentais como a vida e a integridade física. Desta forma, compreendemos que o legislador queira punir de forma gravosa, aplicando o direito de última *ratio*, como é o direito penal, às situações em que o cidadão actua de forma leviana ou negligente.

No âmbito dos crimes rodoviários, as principais formas de cometimento de crimes negligentes são a ofensa à integridade física e o homicídio.

Vejamos, então, de forma sucinta, em que moldes se pune os crimes negligentes.

De acordo com o disposto no artigo 13.º do Código Penal, *“Só é punível o facto praticado com dolo ou, nos casos especialmente previstos na lei, com negligência.”*. Neste preceito legal está expressamente consagrado o princípio da excepcionalidade da punição das condutas negligentes com a consagração de um *numerus clausus*.

Por outro lado, diz-nos o artigo 15.º do mesmo diploma legal que *“Age negligentemente quem, por não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz: a) Representar como possível a realização de um facto que preenche um tipo de crime mas actuar sem se conformar com essa realização; ou b) Não chegar sequer a representar a possibilidade de realização do facto.”*.

Como já referimos, foi com o avanço da industrialização e o aumento significativo dos veículos em circulação que fez com que o legislador sentisse a necessidade de punir determinadas atitudes negligentes, isto é, o legislador teve de *sucumbir* face ao elevado e crescente número de homicídios e ofensa à integridade física por negligência consequentes do tráfico rodoviário.

Do ponto de vista doutrinal, nomeadamente da doutrina clássica, a negligência era unicamente visto como um problema de culpa. A teoria causal da acção limitava o conteúdo do ilícito do facto negligente à *“causação do resultado”* socialmente nocivo.

Posteriormente passou-se a distinguir, ainda no âmbito da culpa, entre dois elementos significativos: a inobservância do cuidado objectivamente necessário e o cuidado que o autor estava em condições de observar.

Actualmente, existe o entendimento dominante de que o delito involuntário constitui um tipo especial da acção penal com estruturas autónomas no que respeita à tipicidade, à ilicitude e à culpa: a negligência é um tipo especial de conduta punível que reúne elementos de ilicitude e de culpa.

Na construção dos tipos de crime poderemos atender a dois tipos de desvalores: o desvalor do resultado e o desvalor da acção.

Na comparação entre os crimes dolosos e os crimes negligentes, não é o desvalor do resultado que nos vai auxiliar. Tanto o artigo 131.º do Código Penal que trata do Homicídio doloso como o artigo 137.º, do mesmo diploma legal que trata do homicídio negligente, atendem ao mesmo resultado, isto é, alguém mata outra pessoa.

Assim, o elemento distintivo entre os dois tipos legais é o desvalor da acção, isto é, no homicídio doloso o agente actua com intenção ou prevê a realização típica como consequência necessária da sua conduta ou conforma-se com essa realização, enquanto que no homicídio negligente, basicamente, actuou com um simples erro de conduta.

O artigo 15.º do Código Penal formula um juízo de dois graus, na medida em que se dirige a quem não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz.

Aparentemente, o nosso Código Penal favorece a consideração de um dever de cuidado objectivo, situado ao nível da ilicitude, a par de um dever subjectivo, situado ao nível da culpa, ao referir o cuidado a que o agente "*está obrigado*" e de que é "*capaz*" — em ambos os casos, "*segundo as circunstâncias*"¹³.

Deste modo, age com negligência quem, por não proceder com o cuidado a que, conforme as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz, não chega sequer a representar a possibilidade da realização típica¹⁴. Age ainda negligentemente quem, de forma ilícita e censurável, representa como possível a realização típica mas actua sem se conformar com essa realização¹⁵.

Tem sido entendido que a negligência é uma forma de conduta que reúne elementos de ilícito e de culpa. Nos crimes negligentes teremos de atender no plano do ilícito típico, à violação do cuidado objectivo e à previsibilidade objectiva da realização típica — nos crimes negligentes de resultado não basta a simples *causação* do evento típico. Por seu turno, no plano da culpa, atendemos ao dever subjectivo de cuidado e à previsibilidade individual da realização típica. A actividade do tipo de ilícito esgota-se na realização da conduta típica descrita na norma e na não observância do necessário cuidado objectivo.

¹³ RUI PEREIRA, *in* A relevância da lei penal inconstitucional de conteúdo mais favorável ao arguido, RPCC 1 (1991), p. 67.

¹⁴ É a chamada negligência inconsciente.

¹⁵ Tratamos aqui da negligência consciente.

Mas, na realidade o que é uma conduta descuidada do ponto de vista jurídico-criminal?

A violação do dever de cuidado determina-se por critérios objectivos, nomeadamente, pelas exigências postas a um homem avisado e prudente na situação concreta do agente. A extensão do dever de cuidado é referida ao homem médio do círculo social ou profissional do agente, isto é, do concreto círculo de responsabilidades em que o agente se move.

A medida do cuidado devido é portanto independente da capacidade de cada um.

O dever objectivo de diligência concretiza-se, em numerosos sectores da vida, através de regras de conduta¹⁶ ou por regras de experiência.

O que em abstracto é perigoso poderá não o ser em concreto¹⁷.

O direito impõe a todos o dever de evitar a lesão de terceiros, de forma que, quando falamos das características típicas dos crimes negligentes, devemos indagar quais são os comportamentos que a ordem jurídica exige numa determinada situação — só assim poderemos valorar a conduta do agente, saber se ela corresponde à do homem avisado e prudente na situação concreta do agente. A medida do cuidado exigível coincidirá com o que for necessário para evitar a produção do resultado típico.

Actualmente, torna-se muito difícil, e até mesmo inexecutável, proibir toda e qualquer acção que implique um perigo de lesão de bens jurídicos. No entanto, na prática torna-se igualmente impossível sistematizar cada um dos deveres de cuidado, tão diferentes são entre si.

Em muitos domínios, a afirmação de que a negligência começa quando se ultrapassam os limites do risco permitido, é uma ideia perfeitamente assimilável. A condução automóvel, como em outras actividades próprias das sociedades modernas, é uma actividade que comporta riscos que, em certas ocasiões, nem mesmo com o maior cuidado se podem evitar. Põe-se em relação a tais actividades a questão da sua *necessidade social* ou da sua *utilidade social* e, por isso mesmo, o direito aceita-as, não as proíbe, não obstante os perigos que lhes estão associados. As condutas realizadas ao abrigo do risco permitido não são negligentes, não chegam a preencher o tipo de ilícito negligente. Se o agente não criou ou incrementou qualquer perigo juridicamente relevante não existe sequer a violação de um dever de cuidado.

Ninguém terá em princípio de responder por faltas de cuidado de outrem. Uma limitação das exigências de cuidado deriva do princípio da confiança. Provindo o perigo da actuação de outras pessoas, não precisará o agente de entrar em conta com tal risco. Quem actua

¹⁶ Normas específicas, como as *normas de trânsito* - que são as mais frequentemente invocadas, em vista do desenvolvimento a que chegou a circulação automóvel.

¹⁷ Neste sentido, CLAUS ROXIN, *Problemas Fundamentais de Direito Penal*, 3.ª Edição, Coleção Vega Universidade, 2004, p. 275.

de acordo com as normas de trânsito pode pois contar com idêntico comportamento por parte dos demais condutores, peões e demais utilizadores das estradas.

No plano objectivo, o nexo de imputação entre acção e resultado vale tanto para os crimes dolosos como para os negligentes.

Ao falarmos de causalidade estamos a pensar na acção que provoca um determinado evento ou resultado. Quando falamos de imputação partimos do resultado para a acção.

Ora, nos crimes negligentes de resultado, a *causação* do resultado e a violação do dever de cuidado, só por si, não preenchem o correspondente ilícito típico, é necessário ainda que o resultado seja causado pelo sujeito, tem que lhe ser objectivamente imputável.

Por outro lado, a previsibilidade do resultado típico e do processo causal nos seus elementos essenciais deverá verificar-se não só no plano objectivo, mas igualmente no plano subjectivo, de acordo com a capacidade individual do agente. Na negligência inconsciente o agente não chega sequer a representar a possibilidade de realização do facto, ficando excluída a previsibilidade individual, especialmente por falhas de inteligência ou de experiência. Na negligência consciente o agente representa sempre como possível a realização de um facto que preenche um tipo de crime.

Os crimes rodoviários negligentes por excelência são, como já referimos, os crimes de homicídio e de ofensa à integridade física.

Como já referimos anteriormente, a diferença do recorte típico entre os crimes em crise cometidos da forma dolosa e da forma negligente é o desvalor de acção, isto é, o desvalor do resultado é o mesmo, tanto num como noutro tipo de ilícito foi produzida a morte ou a ofensa à integridade física, mas o desvalor da acção é diferente.

Assim, torna-se desnecessário tratar desses tipos criminais por ser por demais sabido os elementos necessários para o preenchimento dos tipos de crime em causa, isto é, o de homicídio e o de ofensa à integridade física.

Posto isto, e feita esta breve incursão acerca da pena acessória, do crime de condução sem habilitação legal e dos crimes negligentes, restará verificar se será de aplicar a pena acessória a quem comete o crime de condução sem habilitação legal e aos crimes negligentes cometidos com o uso do veículo.

V. DA APLICABILIDADE DA PENA ACESSÓRIA DE PROIBIÇÃO DE CONDUZIR VEÍCULOS A MOTOR NO CRIME DE CONDUÇÃO SEM HABILITAÇÃO LEGAL

No que respeita à aplicação da pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor a quem pratica crime de condução sem habilitação legal, levanta-se desde logo um problema lógico, isto é, como se compreende que se aplique uma pena acessória de proibição de conduzir a quem, por natureza, não pode conduzir?

Esta questão foi desde logo colocada no seio da comissão que procedeu à revisão de 1995 do Código Penal, ficando desde logo assente que a pena acessória aplica-se a quem não for titular de licença de condução¹⁸.

Assim, poderemos frisar que estava no espírito de quem elaborou a versão revista do Código Penal em 1995 a aplicabilidade a quem não era titular da licença de condução¹⁹.

Por outro lado, existe um outro fundamento para podermos concluir que tal pena é aplicável a quem não tem licença de condução. De acordo com o Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, que aprovou o Código da Estrada, no seu artigo 126.º, são estabelecidos os requisitos necessários para a obtenção de títulos de condução. No n.º 1 desse preceito legal estabelece-se que “1 – *Pode obter título de condução quem satisfaça cumulativamente os seguintes requisitos: a) Possua a idade mínima de acordo com a categoria a que pretenda habilitar-se; b) Tenha a necessária aptidão física, mental e psicológica; c) Tenha residência em território nacional; d) Não esteja a cumprir proibição ou inibição de conduzir ou medida de segurança de interdição de concessão de carta de condução; e) tenha sido aprovado no respectivo exame de condução; f) Saiba ler e escrever.*” – Sublinhado nosso.

Repare-se que o legislador teve o cuidado de distinguir a proibição, a inibição e a medida de segurança. Assim, não existem dúvidas que o legislador ao falar em proibição estava a referir-se à pena acessória.

Com isto queremos dizer que, mais uma vez, o legislador teve a intenção de deixar bem claro que a pena acessória de proibição de conduzir é aplicável a quem não tiver título de condução. E tanto assim é que, segundo o preceito legal acabado de mencionar, só pode obter o título de condução quem não estiver a cumprir uma pena acessória, isto é,

¹⁸ Código Penal – Actas e Projecto da Comissão de Revisão, Ministério da Justiça, 1993, Acta n.º 8, p. 75 e 76, onde se diz “(...) Vai-se proibir, como pena acessória, quem não tem licença de condução? (...) O **Senhor Professor FIGUEIREDO DIAS** justificou a necessidade de tal pena acessória mesmo para os não titulares, para obviar a um tratamento desigual que adviria da sua não punição. A comissão, frisando que esta pena também se aplica aos não titulares de licença de condução (...)”

¹⁹ Esta mesma solução foi a encontrada pela jurisprudência espanhola que se debateu com o mesmo problema. Tal como diz FRANCISCO MARTÍN UCLÉS, in *Aspectos Jurídicos y Policiales de la Alcoholemia*, Tirant lo Blanch Editora, Valência, 2003, p. 51 “La Jurisprudencia ha venido interpretando así la privación del permiso y la imposibilidad de obtenerlo por el tiempo que se fije en la sentencia, al entender el Tribunal Supremo que en caso contrario se produciría un beneficio para las personas que no poseyeran autorización para conducir, frente a los que cometiesen un delito contra la seguridad del tráfico teniendo permiso de conducción.”

tendo sido aplicada uma pena acessória a quem não for titular de título de condução só depois de cumprida essa pena é que poderá obter tal título.

Mas o legislador não se ficou por aqui. Recentemente, entrou em vigor o Decreto-Lei n.º 98/2006, de 6 de Junho que regula o registo de infracções de não condutores. Neste diploma legal o legislador, no artigo 4.º²⁰, enumera vários elementos que deverão constar no registo de infracções do não condutor e, um dos elementos que o legislador diz que deverá constar dos ficheiros é a pena acessória aplicada pelo tribunal relativa a crimes praticados no exercício da condução.

Perante isto, não restam dúvidas que é intenção do legislador que se aplique a pena acessória de proibição de conduzir a quem não possuir título de condução.

Por outro lado, torna-se premente fazer uma breve alusão à forma como tal pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor se executa, atendo ao facto de o cidadão em causa não ser titular de título de condução.

De acordo com o disposto no artigo 69.º, n.º 2, do Código Penal, *“A proibição produz efeitos a partir do trânsito em julgado da decisão e pode abranger a condução de veículos com motor de qualquer categoria”*.

²⁰ Diz o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 98/2006, de 6 de Junho que *“1—O RIO é um ficheiro constituído por dados relativos :a) À identificação da pessoa, singular ou colectiva, responsável pela prática da infracção; b) A cada infracção praticada em território nacional, punida com sanção acessória de apreensão de veículo em substituição da sanção acessória de inibição de conduzir; c) A cada infracção ao regime jurídico do ensino da condução e exames punida com sanção acessória; d) A cada infracção ao regime jurídico relativo à actividade de inspecção técnica de veículos a motor e seus reboques punida com sanção acessória; e) À condenação por crime praticado em território nacional, no exercício da condução por pessoa não habilitada para a condução. 2—São dados de identificação da pessoa, singular ou colectiva, responsável pela prática da infracção: a) O nome ou a denominação social; b) A residência ou a sede; c) O número de bilhete de identidade, quando se trate de pessoa singular; d) O número de identificação fiscal, quando se trate de pessoa colectiva. 3—Relativamente às infracções mencionadas nas alíneas b) a d) do n.º 1 praticadas em território nacional, são recolhidos os seguintes dados: a) Número do auto; b) Entidade autuante; c) Data da infracção; d) Código da infracção; e) Diploma legal e norma infringida, quando não exista código de infracção; f) Data da notificação da decisão condenatória; g) Entidade decisória; h) Período de apreensão do veículo, da suspensão da licença de instrutor, de subdirector e de director de escola de condução, da interdição do exercício da actividade do responsável do centro de exames, da revogação da credencial de examinador e da interdição do seu exercício e suspensão da actividade da entidade autorizada, do centro de inspecções técnicas de veículos e seus reboques e do inspector; i) Data de início do período de cumprimento da sanção acessória; j) Data do fim do período do cumprimento da sanção acessória; l) Suspensão de execução da sanção acessória; m) Período de suspensão; n) Data de início do período de suspensão; o) Data do fim do período de suspensão; p) Substituição por caução; q) Valor da caução; r) Data da prestação da caução; s) Substituição por frequência de acção de formação ou de actualização; t) Data de início da frequência de acção de formação ou de actualização; u) Data do fim da frequência de acção de formação ou de actualização. 4—Relativamente a cada crime praticado no exercício da condução e no exercício de actividade profissional autorizada, titulada por alvará ou licenciada pela DGV, ou pelos serviços competentes nas Regiões Autónomas, são recolhidos os seguintes dados: a) Infracção praticada; b) Data da infracção; c) Data da decisão condenatória; d) Número do processo; e) Tribunal de condenação; f) Medidas de segurança ou penas acessórias aplicadas; g) Período de suspensão da pena acessória; h) Data de início do período de suspensão da pena acessória; i) Data do fim do período de suspensão da pena acessória; j) Caução arbitrada; l) Valor da caução; m) Período de interdição da medida de segurança. 5—Os dados mencionados nas alíneas j) e l) do número anterior só são recolhidos quando a sentença condenar na pena acessória ou medida de segurança nele referida.”*

Por outro lado, de acordo com o disposto no artigo 467.º, n.º 1, do Código de Processo Penal “*As decisões penais condenatórias transitadas em julgado têm força executiva em todo o território português (...)*”.

Ainda dentro da execução das penas, rege o artigo 500.º, n.º 2, do mesmo Código de Processo Penal, que o condenado deve entregar no tribunal, ou em qualquer posto policial, no prazo aí referido, a licença de condução, se a mesma não se encontrar já apreendida nos autos.

Feita esta breve incursão pelos preceitos legais, a nosso ver, pertinentes para esta matéria, dúvidas não há de que a proibição de conduzir produz efeitos a partir do trânsito em julgado da sentença condenatória respectiva, pressupondo a entrega efectiva da licença de condução, no prazo de 10 dias, contados daquele trânsito em julgado e se assim não acontecer, voluntariamente, impõe-se ao tribunal a respectiva apreensão.

Assim, podemos inferir daqui que, no caso de a licença de condução não estar apreendida nos autos, o cumprimento da pena acessória só se inicia no momento em que o condenado deixa de estar na posse da licença de condução, apenas se iniciando com o trânsito em julgado da sentença, quando a carta de condução já estiver apreendida nos autos²¹.

Ora, tal solução tem sempre por base o facto de o condenado ser titular de carta de condução. Mas, *quid iuris* se o condenado não for titular de carta de condução? Esta questão é pertinente porque o condenado não pode entregar o título de condução, tal como se referiu *supra*, porque não é possuidor de tal título. Ninguém pode entregar aquilo que não tem.

É nosso entendimento que a condenação em pena acessória de proibição de conduzir a quem não for titular de licença ou carta de condução, terá todas as suas virtualidades, com excepção da obrigação de entrega desse título no tribunal ou posto policial como exige a lei.

Assim, e em conclusão, a execução de tal pena acessória começa com o trânsito em julgado da decisão que a aplicou, não sendo necessário ao condenado qualquer tipo de comportamento para a tornar exequível²².

Contudo, todas as razões *supra* mencionadas não são suficientes para que se possa dizer com segurança que a pena acessória em causa é aplicável a quem cometeu o crime de condução sem habilitação legal.

²¹ Esta solução não é nada pacífica na jurisprudência contudo, entendemos que esta será a melhor solução do ponto de vista jurídico-penal.

²² Como é evidente, tal como já referimos, essa condenação terá de ser comunicada para os efeitos do Decreto Lei n.º 98/2006, de 6 de Junho, á entidade competente e, por outro lado, fará com que o condenado, durante o período da condenação não possa obter título de condução nos termos do artigo 126.º, n.º 1, alínea d), do Código da Estrada.

Tal como diz Germano Marques da Silva²³, *“Importa antes de mais anotar que esta pena acessória não é apenas aplicável aos crimes rodoviários previstos nos arts 291.º e 292.º, mas a quaisquer crimes cometidos no exercício da condução ou com utilização de veículos motorizados, desde que se verifiquem os demais pressupostos previstos no n.º 1 do art.º 69.º.”*²⁴.

Ora, assim sendo, não restam dúvidas que a aplicação da pena acessória não se restringe apenas aos crimes rodoviários previstos nos artigos 291.º e 292.º do Código Penal, mas sim a todos os crimes rodoviários, desde que se verifiquem os demais pressupostos previstos no artigo 69.º, n.º 1, do Código Penal.

No âmbito dos crimes rodoviários encontra-se o crime de condução sem habilitação legal²⁵.

Mas qual a razão de ser da aplicação da pena acessória de inibição de conduzir aos crimes rodoviários?

Figueiredo Dias²⁶, referindo-se à pena acessória de proibição de conduzir refere que *“As razões político-criminais que justificam a aludida necessidade e urgência de uma regulamentação deste tipo são (infelizmente) por demais óbvias entre nós para que precisem de ser especialmente encarecidas. Se, como se acentuou, pressuposto material de aplicação desta pena deve ser que o exercício da condução se tenha revelado, no caso, especialmente censurável, então essa circunstância vai elevar o limite da culpa do (ou pelo) facto. Por isso, à proibição de conduzir deve também assinalar-se (e pedir-se) um efeito de prevenção geral de intimidação, que não terá em si nada de ilegítimo porque só pode funcionar dentro do limite da culpa (...). Por fim, mas não por último, deve esperar-se desta pena acessória que contribua, em medida significativa, para a emenda cívica do condutor imprudente ou leviano.”*

As razões político-criminais de que fala o insigne Professor, chamam à colação os bens jurídicos protegidos com as incriminações em crise, isto é, os bens jurídicos protegidos nos crimes rodoviários em causa, *rectius*, no crime de condução sem habilitação legal.

²³ GERMANO MARQUES DA SILVA, in *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de segurança*, Universidade Católica Editora, 1996, p. 30.

²⁴ Importa referir que quando o autor fala em crime cometido no *exercício da condução* refere-se à anterior redacção da alínea a) do n.º 1 do artigo 69.º, que nos dizia que *“a) Por crime cometido no exercício da condução de veículo motorizado com grave violação das regras do trânsito rodoviário”*.

²⁵ Aliás, o mesmo se aplica aos homicídios negligentes e ofensas à integridade física negligentes cometidos no âmbito do trânsito rodoviário. De particular importância para a definição das infracções rodoviárias com relevo, é a Convenção Europeia para a Repressão das Infracções Rodoviárias, celebrada em Estrasburgo, em 30 de Novembro de 1964, subscrita por Portugal, segundo a qual, tal como consta do seu anexo I, consideram-se infracções rodoviárias, entre outras, os homicídios involuntários ou ofensas corporais involuntárias causadas no âmbito do trânsito rodoviário, a fuga após acidente (o que nos suscita a eventual aplicabilidade da pena acessória de inibição de conduzir aos crimes de omissão de auxílio consequentes de um “acidente” rodoviário) e a falta de habilitação legal do condutor.

²⁶ Jorge de Figueiredo Dias, in *Direito Penal Português – As Consequências Jurídicas do Crime*, Notícias Editorial, 1993, p. 165.

Com tudo isto que acabamos de referir apenas queremos responder à seguinte questão – não serão os mesmos motivos que levam o legislador a dizer que se deverá ponderar a aplicação da pena acessória de inibição de conduzir, por exemplo, aos crimes previstos nos artigos 291.º e 292.º do Código Penal²⁷ e ao crime de condução sem habilitação legal?

Tal como vimos, o bem jurídico protegido com a incriminação da condução sem habilitação legal é, em primeira linha, a segurança rodoviária e, em segunda linha, a vida, a integridade física, a liberdade e o património.

Por seu turno, no crime de condução perigosa de veículo rodoviário, previsto e punido pelo artigo 291.º do Código Penal, segundo Paula Ribeiro de Faria²⁸ *“(…) pretendeu-se evitar, ou pelo menos, manter dentro de certos limites, a sinistralidade rodoviária, que tem vindo a aumentar assustadoramente no nosso país nos últimos anos, punindo todas aquelas condutas que se mostrem susceptíveis de lesar a segurança deste tipo de circulação, e que, ao mesmo tempo, coloquem em perigo a vida, a integridade física ou bens patrimoniais alheios de valor elevado.”*

Da mesma forma, segundo a mesma autora²⁹, referindo-se ao crime de condução de veículo em estado de embriaguez, previsto e punido pelo artigo 292.º do Código Penal, nos diz que *“Em causa está mais uma vez a segurança da circulação rodoviária, se bem que indirectamente se protejam outros bens jurídicos que se prendem com a segurança das pessoas face ao trânsito de veículos, como a vida, ou a integridade física.”*

Posto isto, e atendendo aos bens jurídicos protegidos, bem como às finalidades subjacentes à aplicação da pena acessória de proibição de condução de veículos a motor, não compreendemos porque não será de aplicar tal pena acessória ao crime de condução sem habilitação legal.

O legislador entendeu que a pena principal, por si só, não seria suficiente para se atingir as finalidades da punição nos crimes de condução perigosa de veículo rodoviário e em estado de embriaguez e que só com a *adição* da pena acessória é que se conseguiria atingir, de forma plena, o desidrato pretendido com as finalidades da punição, nomeadamente as exigências relacionadas com a prevenção geral de intimidação. Com isto queremos dizer que só assim é que o legislador entende que se protege de forma mais eficaz os bens jurídicos protegidos pelas normas.

O mesmo se passa com o crime de condução sem habilitação legal, sendo o bem jurídico protegido o mesmo que os crimes supra referidos, só com o *plus* inerente à pena

²⁷ Pegamos nestes dois exemplos por serem aqueles em que, actualmente, ninguém tem dúvidas, atendendo à redacção do n.º 1 al. a) do Artigo 69.º do Código Penal, que se deverá aplicar a pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor.

²⁸ *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Parte Especial, Tomo II, Coimbra Editora, 1999, p. 1079.

²⁹ *Comentário Conimbricense do Código Penal*, Parte Especial, Tomo II, Coimbra Editora, 1999, p. 1093.

acessória é que se conseguirá atingir de forma plena os fins das penas e proteger o bem jurídico em causa de uma forma mais eficaz. O raciocínio é exactamente o mesmo³⁰.

Chegados a este ponto, isto é, depois de verificarmos que a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor aplica-se a quem não possuir título de condução e que as finalidades da punição (atendendo ao bem jurídico em causa) assim o justificam relativamente ao crime de condução sem habilitação legal, passaremos a averiguar qual das alíneas do n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal, *albergará* o crime em causa.

Como já vimos, o artigo 69.º do Código Penal, na versão originária, tinha uma redacção diferente da actualmente prevista após a alteração efectuada pela Lei n.º 77/2001, de 13 de Julho. Essa alteração ocorreu na alínea a) do n.º 1 do referido artigo 69.º, no período da proibição^{31/32}, bem como aos casos de desobediência pela recusa de submissão aos exames de despistagem de álcool e de droga. A que se deveu essa alteração?

Antes da entrada em vigor da Lei n.º 77/2001, de 13 de Julho, discutiu-se, essencialmente na jurisprudência, qual o âmbito de aplicação da alínea a) do n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal.

Ora, tal *debate* incidiu essencialmente no facto de ser ou não aplicável a pena acessória aos crimes previstos nos artigos 291.º ou 292.º do Código Penal. Vários arestos poderemos encontrar em sentido diverso, pugnando tanto pela aplicação como pela não aplicação da pena acessória de proibição de conduzir aos crimes previstos nos artigos 291.º e 292.º.

Tanto assim é que, em 1999, houve a necessidade de se fixar jurisprudência relativamente ao crime previsto no artigo 292.º do Código Penal. Assim, foi publicado o Assento n.º 5/99, publicado no DR IS-A, de 20 de Julho de 1999, onde se resolveu o conflito de jurisprudência do seguinte modo *“O agente do crime de condução em estado de embriaguez, previsto e punido pelo artigo 292.º do Código Penal, deve ser sancionado, a título de pena acessória, com a proibição de conduzir prevista no artigo 69.º, n.º 1, alínea a), do Código Penal.”*.

³⁰ Veja-se, no sentido de que os bens jurídicos protegidos nestas situações são os mesmos CARLOS GANZENMÜLLER, JOSÉ FRANCISCO ESCUDERO e JOAQUÍN FRIGOLA, *in Delitos Contra la Seguridad del Tráfico – los delitos cometidos con ocasión de la conducción de vehículos a motor*, Bosch Casa Editorial, 1997, p. 69 e 79, quando dizem *“El bien jurídico protegido en este conjunto de delitos es la seguridad en el tráfico rodado de las vías públicas. Bien jurídico que equivale a la garantía efectiva de la correcta conducción de todos los conductores por las vías públicas, sin que puedan ser interceptados o incomodados o perjudicados por otros, que no se hallen en condiciones adecuadas para circular y cuya conducta, puede poner en peligro la seguridad del resto de los usuarios; siendo extensible lógicamente dado que en un momento dado forman parte de los elementos materiales del tráfico, a la protección de los derechos cuyo quebranto trata de evitar, como la vida e integridad física, propiedad, etc., que se convierten de este modo en los objetos de protección mediata de los mencionados preceptos penales.”*.

³¹ Na redacção original a alínea a) do n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal dizia *“a) Por crime cometido no exercício da condução de veículo motorizado com grave violação das regras do trânsito rodoviário,”*. Como é sabido, a redacção actual da mesma alínea é *“a) Por crime previsto nos artigos 291.º ou 292.º;”*.

³² Na redacção original o período de proibição era compreendido entre 1 mês e 1 ano e, actualmente, é compreendido entre três meses e três anos.

Perante isto, e de forma a resolver, de uma vez por todas tais dúvidas³³ relativamente ao âmbito de aplicação da pena acessória relativamente aos crimes previstos e punidos no artigo 291.º e 292.º, ambos do Código Penal, o legislador sentiu a necessidade de fazer alterações ao artigo 69.º do Código Penal o que fez com a Lei n.º 77/2001, de 13 de Julho.

Contudo, o legislador não quis que a aplicação da pena acessória de proibição de conduzir se limitasse aos crimes previstos nos artigos 291.º e 292.º, ambos do Código Penal. O que quis, isso sim foi dissipar as dúvidas relativamente à sua aplicação a esses dois normativos³⁴. Tal conclusão retiramos do debate na generalidade que antecedeu a aprovação da referida lei n.º 77/2001, de 13 de Julho, isto é, a proposta de lei n.º 69/VIII³⁵. Nesse debate, o Sr. Secretário de Estado da Administração Interna (Rui Pereira), ao enumerar as inovações que se pretendia introduzir ao Código Penal, e que obteve vencimento, referiu relativamente ao que estamos a tratar que *“Em primeiro lugar, a pena acessória de inibição de conduzir passa a ser claramente aplicável aos casos de condução sob influência de álcool e de droga e ainda aos casos de desobediência pela recusa de submissão aos respectivos exames”* – sublinhado nosso³⁶.

Assim, não restam dúvidas que a intenção do legislador, foi na realidade explicitar que a pena acessória de proibição de conduzir, nas palavras do Sr. Secretário de Estado, passa a ser claramente aplicável aos crimes previstos no artigo 291.º e 292.º, ambos do Código Penal. Repare-se que as palavras não foram *“passa a ser aplicável”*, isto é, o que se pretendeu não foi dizer que antes não era aplicável e que a partir da nova lei passa a ser, mas sim que se pretendia esclarecer que era aplicável. Entendemos que é este o significado do *“claramente”*.

Mas entendemos que significa mais. Ao dizer-se que passa a ser claramente aplicável aos casos supra referidos, não está, claramente, a excluir que será também aplicável a outros casos. Ora, o legislador fixou e *bloqueou* a alínea a) do n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal aos crimes previstos nos artigos 291.º e 292.º do mesmo diploma legal, mas não alterou a sua alínea b) que *alberga* outros crimes, nomeadamente, outros crimes rodoviários.

O que se pretendeu com a alteração legislativa não foi restringir o âmbito de aplicação do n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal, mas sim esclarecer alguns pontos que a jurisprudência debatia quanto à sua aplicação.

³³ Que ainda subsistiam relativamente ao crime previsto no artigo 291.º do Código Penal.

³⁴ Como é óbvio, com a actual redacção do artigo 69.º, n.º 1, alínea a,) do Código Penal, introduzida com a Lei n.º 77/2001, de 13 de Julho, tal pena acessória só é aplicável aos crimes previstos no artigo 291.º e 292.º do Código Penal. Contudo, tal normativo, como já vimos, tem o fito de punir os crimes rodoviários e, outros crimes cometidos com a utilização de veículo nos moldes exigidos pelo artigo 69.º do Código Penal.

³⁵ Publicado no Diário da Assembleia da República de 3 de Maio de 2001, I Série, número 77.

³⁶ Refira-se, em passant, que também se discutiu bastante na jurisprudência antes da entrada em vigor da lei n.º 77/2001, de 13 de Julho, se a pena acessória de proibição de conduzir se aplicaria aos crimes de desobediência pela recusa de submissão aos testes de álcool e droga o que levou o legislador, mais uma vez, a dissipar tais dúvidas.

Posto isto, e na senda do que vimos de dizer, restará verificar se o crime de condução sem habilitação legal é um crime que deverá ser punido com a pena acessória de proibição de conduzir prevista no artigo 69.º, n.º 1, alínea b) do Código Penal.

Para tal teremos de analisar tal normativo legal.

Tal como já vimos, rege o artigo 69.º, n.º 1, alínea b), do Código Penal que “1. É condenado na proibição de conduzir veículos com motor por um período fixado entre três meses e três anos quem for punido: b) Por crime cometido com utilização de veículo e cuja execução tiver sido por este facilitada de forma relevante;”.

Como facilmente se constata, são exigidos dois pressupostos cumulativos para a aplicação da pena acessória neste preceito legal: - que o crime seja cometido com utilização de veículo e cuja execução tiver sido por este facilitada de forma relevante.

Relativamente à primeira exigência legal, apesar de não ser necessário grandes explicações, será relevante verificar o que se pretender dizer com *utilização do veículo*.

Utilização é a acção ou resultado de utilizar. Utilizar é fazer uso de outrem ou de alguma coisa, para determinado fim³⁷.

Assim sendo, para preencher esta parte do preceito legal basta que seja cometido um crime em que se faça uso de um veículo.

Ora, para ser cometido o crime de condução sem habilitação legal, como já o dissemos, sem dúvida que o agente terá que utilizar o veículo³⁸. Assim sendo o primeiro segmento da norma fica preenchido.

Para o preenchimento da segunda parte do referido preceito legal é necessário que a execução do crime tenha sido facilitada pelo veículo de forma relevante.

Tal como diz Germano Marques da Silva³⁹, “A lei não exige que o uso do veículo tenha sido condição necessária de prática do crime, basta-se com que esse uso tenha sido instrumento relevante, i.e., tenha contribuído de modo importante para a sua prática.”. Ora, de facto, a lei não exige que o uso do veículo tenha sido condição necessária da prática do crime. Então, se assim é, nos casos em que o uso do veículo é condição necessária da prática do crime, por maioria de razão, deverá ser aplicada a pena acessória.

³⁷ Cfr., neste sentido, Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea – Academia das Ciências de Lisboa, Verbo Editora, II vol., p. 3690.

³⁸ Sem levantar os problemas de comparticipação, em que eventualmente, um dos comparticipantes poderá não utilizar o veículo, basta pensar no caso do pai que autoriza o filho não encartado a conduzir um veículo

³⁹ GERMANO MARQUES DA SILVA, in *Crimes Rodoviários – Pena Acessória e Medidas de segurança*, Universidade Católica Editora, 1996, p. 31.

A lei basta-se com um mero auxílio relevante. Se a lei pune o menos⁴⁰, usando um argumento *a fortiori*, também quer punir o mais⁴¹.

Como se compreenderia que a lei penal punisse um comportamento pelo facto de ele ser facilitador da prática de um crime e não punisse esse mesmo comportamento pelo facto de ele ser essencial para a prática do crime?

Para o cometimento do crime de condução ilegal, como vimos, é essencial a utilização do veículo. E, tanto assim é que, sem o veículo, o crime não seria cometido.

Assim sendo, e tendo por base todos os argumentos supra expendidos, entendemos que não existe razão para que não se aplique a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor, prevista no artigo 69.º, n.º 1, alínea b), do Código Penal, a quem cometer o crime de condução sem habilitação legal, previsto no artigo 3.º do Decreto Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro.

VI. DA APLICABILIDADE DA PENA ACESSÓRIA DE PROIBIÇÃO DE CONDUZIR VEÍCULOS A MOTOR NOS CRIMES COMETIDOS POR NEGLIGÊNCIA

A questão da aplicabilidade da pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor a quem cometer crimes por negligência não tem sido pacífica na jurisprudência⁴².

Contudo, entendemos que existem fundamentos em defesa da aplicabilidade da pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor aos crimes por negligência.

Quando falamos em crimes negligentes, estamos a referir-nos aos crimes cometidos com a utilização de veículo que originam, essencialmente, homicídios negligentes e ofensas à integridade física negligentes.

Tal como já vimos, com a pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados, pretendeu-se dotar o sistema sancionatório português, em termos de direito penal geral de uma verdadeira pena acessória capaz de dar satisfação a razões “(...) político-criminais (...) por demais óbvias entre nós para que precisem de ser especialmente encarecidas. (...) À proibição de conduzir deve também assinalar-se um efeito de prevenção geral de intimidação, que não terá em si nada de ilegítimo

⁴⁰ Sendo que o menos, neste caso, é o facilitar de forma relevante.

⁴¹ Sendo certo que o mais aqui é o facto de o veículo ser condição necessária para o cometimento do crime.

⁴² Veja-se a título de exemplo o Ac. da Relação de Coimbra, de 21.01.2004, Rel. Desemb. Oliveira Mendes, *in dgsi.pt* que decidiu pela não aplicabilidade da pena acessória a um crime negligente (homicídio negligente). Em sentido contrário, veja-se o Ac. da Relação de Lisboa, de 17.03.2005, Rel. Desemb. João Carrola, *in dgsi.pt* que decidiu pela aplicabilidade da pena acessória a um crime negligente (homicídio negligente).

Por outro lado, veja-se também, o Ac. da Relação de Lisboa, de 13.02.2007, Rel. Desemb. Simões de Carvalho, *in dgsi.pt*, que decidiu não aplicar a pena acessória de proibição de conduzir a um crime de ofensa à integridade física por negligência, contendo, contudo, um voto de vencido por parte do Desemb. Agostinho Torres, que defende que se aplicaria a pena acessória ao caso de crime de ofensa à integridade física por negligência.

*porque só pode funcionar dentro do limite da culpa. (...) deve esperar-se desta pena acessória que contribua, em medida significativa, para a emenda cívica do condutor imprudente ou leviano*⁴³ – sublinhado nosso.

Ora, tais finalidades, são unanimemente aceites aquando da condenação dos crimes previstos e punidos pelos artigos 291.º ou 292.º, ambos do Código Penal tal como já vimos.

Como é sabido, os crimes supra mencionados, são crimes de perigo e que, tal como já vimos, protegem, em última linha, a vida, a integridade física e bens patrimoniais de valor elevado. E este é o principal motivo que justifica a aplicabilidade da pena acessória de proibição de conduzir a tais crimes.

Por outro lado, relativamente aos crimes de homicídio e de ofensa à integridade física, ninguém tem dúvidas quais são os bens jurídicos protegidos com estas incriminações.

Assim sendo, será legítimo fazer a seguinte questão: - terá o legislador querido aplicar a pena acessória a quem cometer um crime de perigo e não aplicar a quem cometer um crime de dano, quando está em causa o mesmo âmbito de protecção?

Entendemos que não. Senão vejamos.

Considerando as consequências da acção punível, distinguem-se tradicionalmente os crimes de lesão, também chamados crimes de dano, dos crimes de perigo, abstracto ou concreto. Nos crimes de dano (de resultado de dano) a consumação do crime supõe a lesão ou o sacrifício dum objecto concreto. Nos crimes de perigo não se requer a efectiva lesão do bem jurídico, mas como o perigo se identifica com a probabilidade de dano, o legislador previne o dano com a incriminação de situações de perigo.

Pode tratar-se de um perigo concreto ou de um perigo abstracto.

Os crimes de perigo concreto são crimes de resultado, não de resultado de dano, mas de resultado de perigo: o resultado causado pela acção é a situação de perigo para um concreto bem jurídico. Exige-se que no caso concreto se produza um perigo real para o objecto protegido pelo correspondente tipo.

Existe, por outro lado, um certo número de ilícitos em que o legislador, partindo do princípio de que certos factos constituem normalmente um perigo de lesão, puniu-os como crime consumado, independentemente da averiguação de um perigo efectivo em cada caso concreto. São os crimes de perigo abstracto.

O que caracteriza os crimes de perigo é a chamada protecção avançada, isto é, o legislador pune determinados comportamentos ainda antes de haver uma efectiva lesão aos bens

⁴³ JORGE DE FIGUEIREDO DIAS, *Apud* ANTÓNIO JOÃO CASEBRE LATAS *in Sub Judice – justiça e sociedade*, n.º 17, Janeiro/Março de 2000, p. 76.

jurídicos protegidos, por entender que esses comportamentos serão potencialmente lesivos dos bens jurídicos em causa.

Assim sendo, será razoável entender que o legislador puna de forma mais grave, com a pena acessória, os comportamentos em que ainda não houve uma efectiva lesão do bem jurídico e, não tenha a mesma *vontade* punitiva quando essa lesão se concretiza? Ou de outra forma: - como se compreende que o legislador queira punir, por exemplo, a condução perigosa ou a condução sob o efeito do álcool, com a pena acessória e não queira punir o homicídio negligente ou a ofensa à integridade física negligente com a mesma pena acessória? Salvo melhor opinião, entendemos que não se compreende.

Não faz muito sentido que o legislador, contrariamente ao que sucede na prática de crimes abstractos que o agente fosse punido com a pena acessória de conduzir veículos a motor, prevista no artigo 69.º, n.º 1, alínea a,) do Código Penal, enquanto que o agente que pratica um crime de resultado (de dano), *v.g.*, o crime de homicídio por negligência, pudesse ficar *isento* de punibilidade na referida pena acessória, atendendo ao artigo 69.º, n.º 1, alínea b), do Código Penal.

Assim sendo, atendo aos bens jurídicos em causa, entendemos que será de aplicar a pena acessória a tais ilícitos criminais.

Tal argumento, por si só, em nosso entender, seria suficiente para se infirmar a ideia de que a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor é de aplicar aos crimes negligente cometidos com veículo.

Contudo, entendemos que existe uma outra argumentação que reforça esta ideia.

Como é sabido, a estrutura normal dos crimes de perigo comum é: no número 1 - acção dolosa e criação de perigo doloso; no número 2 - acção dolosa e criação de perigo negligente e, no número 3 - acção negligente e criação de perigo negligente.

Tal estrutura é a constante, por exemplo, do crime previsto no artigo 291.º do Código Penal que pune a condução perigosa de veículo rodoviário.

Como facilmente se constata, no n.º 3 deste preceito legal é punida uma conduta negligente que cria um resultado de perigo negligente.

Ora, ninguém tem dúvidas que ao abrigo do disposto no artigo 69.º, n.º 1, alínea a), do Código Penal, quem for condenado pelo crime previsto no artigo 291.º, n. 3, do Código Penal, além da pena principal, verá ser aplicada a pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor. Neste caso, também estamos perante uma conduta negligente. Apesar de se tratar de um crime de perigo, trata-se de uma conduta negligente que é uma conduta igual às condutas negligentes de outros crimes de dano.

Ora, se o legislador quisesse excluir a punição com a pena acessória aos crimes negligentes, não teria sido feita uma restrição ao artigo 69.º, n.º 1, alínea a) do Código Penal e, dizer-se que só seria aplicada a quem for punido por crime previsto no artigo 291.º, n.º 1 e n.º 2 do Código Penal? Entendemos que sim. E só assim faria sentido que o legislador quisesse, de facto, excluir as condutas negligentes da pena acessória em causa.

Por fim, restará verificar, se os crimes negligentes, *v.g.* o crime de homicídio negligente e o crime de ofensa à integridade física por negligência se enquadram no preceituado no artigo 69.º, n.º 1, alínea b), do Código Penal.

No que respeita aos crimes cometidos por negligência, no domínio da circulação rodoviária, as imposições preventivas prendem-se em muito com razões de prevenção geral, garantindo-se a confiança da comunidade na preservação dos mais relevantes bens jurídicos, e salientando-se a absoluta necessidade de conformação e actuação segundo os comportamentos devidos no exercício de actividades que comportam riscos para aqueles valores e que impõem, por isso, a observância de estritas regras de cuidado. Por outro lado, não pode olvidar-se que, neste domínio, a prevenção especial não é só adequadamente satisfeita pela pena principal mas sobretudo pelas medidas acessórias de que esta possa ser acompanhada.

Neste tipo de criminalidade, como é sabido, o crime é cometido com a utilização de um veículo.

Agora, será legítimo dizer-se que a execução de tal crime foi facilitada de forma relevante com a utilização do veículo?

Entendemos que, desde logo, quem conduzir um veículo e que este tendo sido o instrumento do crime, uma vez que a sua condução/utilização esteve estruturalmente ligada à comissão do crime (seja a ofensa negligente seja o homicídio negligente) preenche a primeira parte da previsão normativa do referido artigo 69.º, número 1, alínea b), do Código Penal – *punido por crime cometido com utilização de veículo*.

Por outro lado, o crime negligente em causa, seja o de homicídio, seja o de ofensas, não poderia ter existido e/ou ter sido cometido, sem a condução, por parte daquele, do referido veículo automóvel e foram essenciais para causar a morte ou a lesão no corpo do ofendido(a), pelo que se encontra preenchida, cumulativamente, a segunda parte da previsão normativa do referido artigo 69.º, número 1, alínea b), do Código Penal – *e cuja execução tiver sido por este facilitada de forma relevante*.

Um dos argumentos utilizados pela jurisprudência que não aplica a pena acessória de proibição de conduzir aos crimes negligentes é que *é sintomático o termo «execução» usado no texto legal, bem mais próprio dos crimes dolosos*⁴⁴.

⁴⁴ Cfr., neste sentido, Ac. da Relação do Porto de 18.06.2003, *in* www.dgsi.pt.

Ora, execução, significa capacidade, faculdade, habilidade para realização de uma tarefa, desempenho de um cargo, etc.⁴⁵.

Quando, na jurisprudência se refere a que “execução” é bem mais próprio dos crimes dolosos, quer dizer que os crimes negligentes não são *executados*? Com o devido respeito por opinião em contrário, entendemos que não será assim.

Todo o crime terá necessariamente de envolver uma acção humana. Essa acção humana terá que ser imputada a alguém e, terá que se aferir, a que título se imputa, isto é, se foi uma acção dolosa ou se foi uma acção negligente.

Ora, assim sendo, mesmo os crimes negligentes envolvem uma execução do crime. Não se trata, como é evidente, de uma execução intencional, mas não deixam de ser actos de execução.

Todo o crime terá de ser executado por um ser humano, tenha ele ou não intenção de o cometer. Assim, quando no artigo 69.º, n.º 1, alínea b), do Código Penal se diz que cuja execução tiver sido por este facilitada de forma relevante, entendemos que engloba os crimes negligentes porque a execução refere-se ao crime e não à intenção de o cometer. Ora, sendo o crime negligente cometido com o uso do veículo e, tendo sido este crucial, como o é nos casos de homicídio negligente e ofensa à integridade física negligente resultantes da condução de veículo, apenas quer significar que a *actuação* do agente foi auxiliada, de forma relevante, pelo veículo.

Posto isto, e concluindo, entendemos que aos crimes negligentes resultantes da actividade de conduzir, deverá ser aplicada a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor.

Haverá situações em que ao julgador poderá ser colocada um *entrave* para se aplicar a pena acessória de proibição de conduzir nos crimes negligentes. Por vezes, o julgador, olhando para o cidadão que está a julgar, poderá entender que não se justifica puni-lo de forma mais grave, isto é, em nada as razões político-criminais, nomeadamente, os fins das penas, justificam que aquele cidadão arque com o *plus* da pena acessória⁴⁶.

Contudo, este entrave é facilmente ultrapassado pelo facto de a pena acessória não ser de aplicação automática⁴⁷. Nada impede que o julgador, analisando o caso concreto, entenda que, de forma fundamentada, não se aplique a pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor ao cidadão que foi condenado num crime negligente⁴⁸ por

⁴⁵ Cfr., neste sentido, Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea – Academia das Ciências de Lisboa, Verbo Editora, I vol., p. 1635.

⁴⁶ E, entendemos, que este será, eventualmente, o principal motivo da não aplicação da pena acessória de proibição de conduzir veículos a motor aos crimes negligentes em muitos casos da jurisprudência. Por vezes, pensamos nós, está no espírito de quem julga que “*aquilo poderia ter acontecido comigo...*”.

⁴⁷ Veja-se quanto ao carácter não automático das penas acessórias, JORGE DE FIGUEIREDO DIAS, *in Direito Penal Português - As Consequências Jurídicas do Crime*, Notícias Editorial, 1993, § 197. 2. p. 158 e ss..

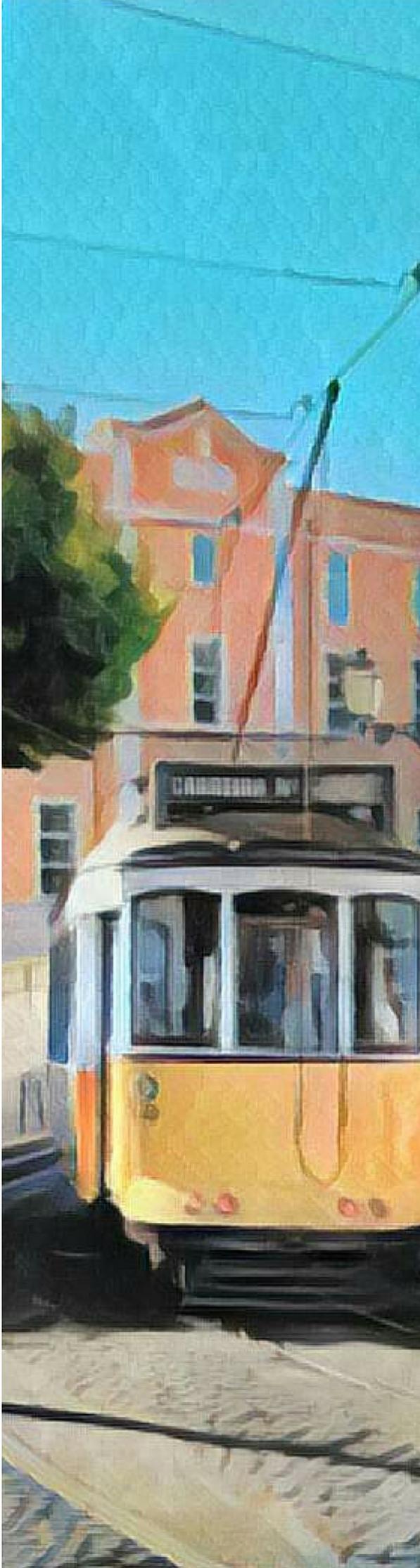
⁴⁸ Como a outro qualquer crime que caia, abstractamente, na alçada do artigo 69.º do Código Penal.

inexistirem fundamentos para tal, atendendo, essencialmente, às finalidades da punição consagradas no artigo 40.º do Código Penal.

Vídeo da apresentação



→ <https://educast.fccn.pt/vod/clips/1juwzpozxt/flash.html>



**5.
Especificidades
das
contraordenações
rodoviárias. O
regime atual e as
propostas em sede
de projeto de
revisão do código
da estrada**

Anabela Arraiolos

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

ESPECIFICIDADES DAS CONTRAORDENAÇÕES RODOVIÁRIAS. O REGIME ATUAL E AS PROPOSTAS EM SEDE DE PROJETO DE REVISÃO DO CÓDIGO DA ESTRADA

Anabela Arraiolos*

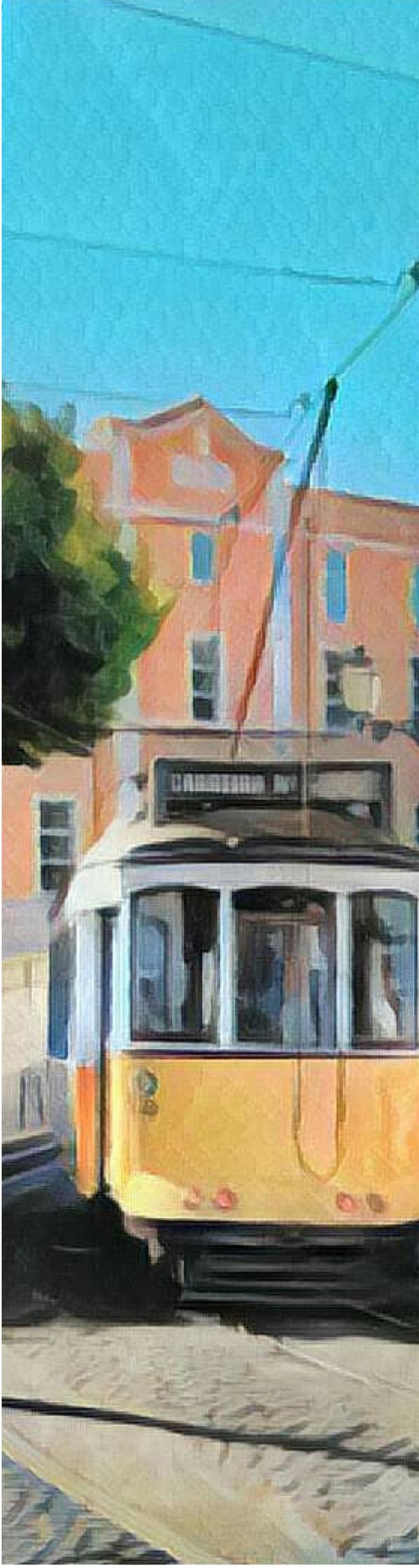
Vídeo da apresentação



→ <https://educast.fccn.pt/vod/clips/2enc1715b2/flash.html>

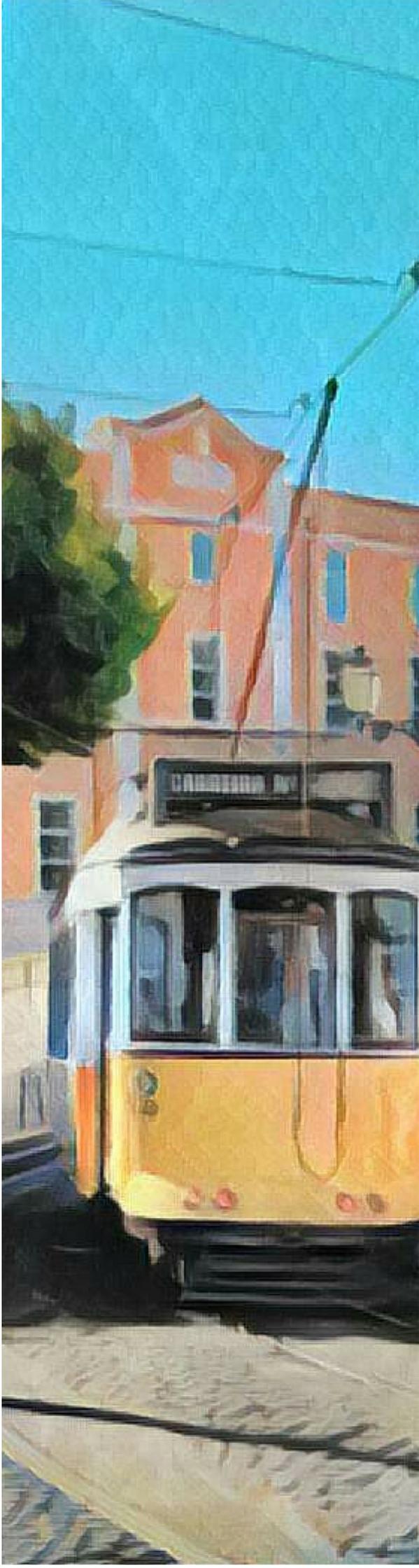
* Diretora da Unidade de Gestão de Contra-ordenações da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS



II. Anexos

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS



1. Legislação

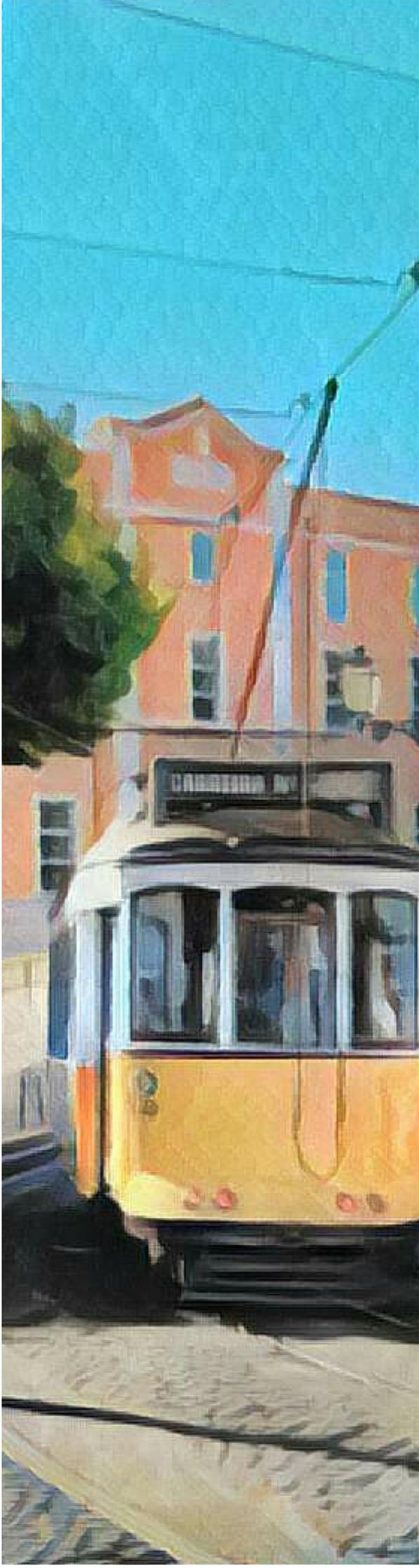
CENTRO
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

LEGISLAÇÃO*

- **Aprovação do uso de equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito – ANSR**
- **Aprovação dos equipamentos a utilizar nos testes de rastreio na saliva – ANSR**
- **Lista dos equipamentos aprovados para uso na fiscalização do trânsito – ANSR**
- **Código da estrada**
- Decreto Regulamentar n.º 2/2011, Diário da República, 1.ª série – N.º 44 – 3 de março de 2011 – altera o **Regime de Sinalização**
- Decreto Regulamentar n.º 12/2008, Diário da República, 1.ª série – N.º 110 – 9 de junho de 2008 – **Direitos dos utentes e correspondentes obrigações das entidades exploradoras das estradas, quando haja lugar a obras nas vias rodoviárias**
- Decreto-Lei n.º 55/2012, Diário da República, 1.ª série – N.º 51 – 12 de março de 2012 – **Estrutura orgânica da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária**
- Decreto-Lei n.º 39/2010, Diário da República, 1.ª série – N.º 80 – 26 de abril de 2010 – **Organização, acesso e exercício das atividades de mobilidade eléctrica**
- Decreto-Lei n.º 82/2011, Diário da República, 1.ª série – N.º 117 – 20 de junho de 2011 – **Cancelamento temporário de matrículas para os veículos de transporte público rodoviário de mercadorias**
- Decreto-Lei n.º 138/2012, Diário da República, 1.ª série – N.º 129 – 5 de julho de 2012 – **Regulamento da habilitação legal para conduzir**
- Decreto-Lei n.º 144/2012, Diário da República, 1.ª série – N.º 133 – 11 de julho de 2012 – **Inspeções a veículos**
- Decreto-Lei n.º 313/2009, Diário da República, 1.ª série – N.º 208 – 27 de outubro de 2009 – **Regulamento da habilitação legal para conduzir**
- **Seguro automóvel – legislação relevante**
- Lei n.º 18/2007 de 17 de Maio – **Regulamento de Fiscalização da Condução sob Influência do Álcool ou de Substâncias Psicotrópicas**

* <https://elearning.cej.mj.pt/mod/folder/view.php?id=3336>

- Lei n.º 24/2007 de 18 de Julho – **Direitos dos utentes nas auto-estradas**
- Lei n.º 27/2010, Diário da República, 1.ª série – N.º 168 – 30 de Agosto de 2010 – **Tempos de pausa na condução**
- Lei n.º 46/2010, Diário da República, 1.ª série – N.º 174 – 7 de Setembro de 2010 - **Regulamento de Matrícula dos Automóveis, Seus Reboques, Motociclos, Ciclomotores, Triciclos, Quadriciclos, Máquinas Industriais e Máquinas Industriais Rebocáveis**
- Despacho n.º 27808/2009 de 31 de dezembro – **Conceito de vítima**
- PGR - Despacho – **Comunicação de óbitos e conceito internacional de vítima para efeitos de acidentes de viação**
- Portaria n.º 604-A/2008, Diário da República, 1.ª série – N.º 131 – 9 de julho de 2008 – **Obrigatoriedade de restituição ou não cobrança ao utente da taxa de portagem correspondente ao troço ou sublanço em obras**
- Resolução da Assembleia da República n.º 92-A/2009, Diário da República, 1.ª série – N.º 188-28 de Setembro de 2009 – **Convenção sobre a Sinalização Rodoviária, adoptada em Viena em 8 de novembro de 1968**
- Resolução da Assembleia da República n.º 107/2010, Diário da República, 1.ª série – N.º 178 – 13 de Setembro de 2010, **Convenção sobre a Circulação Rodoviária, adoptada em Viena em 8 de novembro de 1968**
- Declaração de Rectificação n.º 96/2007, Diário da República, 1.ª série – N.º 202 – 19 de outubro de 2007 – **Seguro Automóvel**
- Decreto-Lei n.º 153/2008, Diário da República, 1.ª série – N.º 151 – 6 de agosto de 2008 – **Seguro Automóvel**
- Decreto-Lei n.º 291/2007, Diário da República, 1.ª série – N.º 160 – 21 de agosto de 2007 – **Seguro Automóvel**
- Norma regulamentar n.º 7/2009-r, de 14 de maio, **Regulamentação do regime de regularização de sinistros no âmbito do seguro automóvel**



2. Jurisprudência

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

JURISPRUDÊNCIA

1. Jurisprudência do Tribunal Constitucional (TC)

Acórdãos citados no e-book

- **Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 135/2009, Processo n.º 760/08, de 22 de abril de 2009 (Relator: Vítor Gomes)**

Resumo: Declara, com força obrigatória geral, a inconstitucionalidade da norma constante do artigo 138.º, n.º 2, do Código da Estrada, na redacção dada pelo Decreto -Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, na parte em que submete ao regime do crime de desobediência qualificada quem conduzir veículos automóveis estando proibido de o fazer por força da aplicação da pena acessória prevista no artigo 69.º do Código Penal, constante de sentença criminal transitada em julgado, por violação do disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 165.º da Constituição da República Portuguesa.



- **Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 485/2011, Processo n.º 799/201, de 19 de outubro de 2011 (Relator: Maria Lúcia Amaral)**

Resumo: Declara, com força obrigatória geral, a inconstitucionalidade da norma constante do artigo 153.º, n.º 6, do Código da Estrada, na redacção do Decreto -Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, na parte em que a contraprova respeita a crime de condução em estado de embriaguez e seja consubstanciada em exame de pesquisa de álcool no ar expirado, por violação do disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 165.º da Constituição.



- **Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 135/2009, Processo n.º 776/08, de 18 de março de 2009 (Relator: Mário José de Araújo Torres)**

Resumo: Declarar, com força obrigatória geral, a inconstitucionalidade, por violação dos artigos 20.º, n.os 1 e 5, e 268.º, n.º 4, da Constituição da República Portuguesa, da norma constante do artigo 175.º, n.º 4, do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto –Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, interpretada no sentido de que, paga voluntariamente a coima, ao arguido não é consentido, na fase de impugnação judicial da decisão administrativa que aplicou a sanção acessória de inibição de conduzir, discutir a existência da infracção.



2. Jurisprudência do Supremo Tribunal de Justiça (STJ)

- **Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 5/2009, Processo n.º 2807/08-5, de 19 de março de 2009 — Uniformização de jurisprudência (Relator: Neves Magalhães)**

Resumo: Acordam os juízes do pleno das secções criminais do Supremo Tribunal de Justiça, em:

a) Fixar a seguinte jurisprudência:

«O depositário que faça transitar na via pública um veículo automóvel apreendido por falta de seguro obrigatório comete, verificados os respectivos elementos constitutivos, o crime de desobediência simples do artigo 348.º, n.º 1, alínea b), do Código Penal e não o crime de desobediência qualificada do artigo 22.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto -Lei n.º 54/75, de 12 de Fevereiro.»

b) Revogar a decisão recorrida que deverá ser reformulada, face ao que aqui se decide, pelo que se reenvia o processo nos termos do n.º 2 do artigo 445.º do CPP.



- **Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 19 de junho de 2009 (Relator: Oliveira Vasconcelos)**

Resumo: - Trânsito público não pode deixar de ser entendido como trânsito que pertence a todos, que é do uso de todos, que se destina a todos. - Quando se dá como provado que uma via pertencente ao domínio privado serve para o acesso a várias empresas, tem que se concluir que não servia para acesso a qualquer veículo. - A circulação não era livre porque quem não tivesse que ir às instalações daquelas empresas não podia nem devia aceder aquela via. - Não se tratava, assim, de uma via de domínio privado aberta ao trânsito público.



- **Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 2/2013, P.º 146/11.0GCGMR-A.G1-A.S1, de 8 de janeiro de 2013 — Uniformização de jurisprudência (Relator: Souto de Moura)**

Resumo: Em caso de condenação, pelo crime de condução em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, do art. 292.º do CP, e aplicação da sanção acessória de proibição de conduzir prevista no art. 69.º, nº 1, al. a), do CP, a obrigação de entrega do título de condução derivada da lei (art. 69.º, nº 3 do CP e art. 500.º, nº 2 do CPP), deverá ser reforçada, na sentença, com a ordem do juiz para entrega do título, no prazo legal previsto, sob a cominação de, não o fazendo, o condenado cometer o crime de desobediência do art. 348.º, nº 1, al. b), do CP.



- **Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 4 de outubro de 2007 (Relator: Santos Bernardino), Processo n-º 07B1710**

Resumo: 1. A causa de pedir, nas acções de indemnização por acidente de viação, é o próprio acidente, e abrange todos os pressupostos da obrigação de indemnizar. Se o autor pede em juízo a condenação do agente invocando a culpa deste, ele quer presuntivamente que o mesmo efeito seja judicialmente decretado à sombra da responsabilidade pelo risco, no caso de a culpa se não provar. E assim, mesmo que não se faça prova da culpa do demandado, o tribunal pode averiguar se o pedido procede à sombra da responsabilidade pelo risco, salvo se dos autos resultar que a vítima só pretende a reparação se houver culpa do réu.

2. De acordo com a jurisprudência e a doutrina tradicionais, inspiradas no ensinamento de Antunes Varela, em matéria de acidentes de viação, a verificação de qualquer das circunstâncias referidas no art. 505º do CC – maxime, ser o acidente imputável a facto, culposo ou não, do lesado – exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, não se admitindo o concurso do perigo especial do veículo com o facto da vítima, de modo a conduzir a uma repartição da responsabilidade: a responsabilidade pelo risco é afastada pelo facto do lesado.

3. Esta corrente doutrinal e jurisprudencial, conglobando na dimensão exoneratória do art. 505º, e tratando da mesma forma, situações as mais díspares – nas quais se englobam comportamentos mecânicos dos lesados, ditados por medo ou reacção instintiva, factos das crianças e dos inimputáveis, comportamentos de precipitação ou distracção momentânea, etc.

– e uniformizando as ausências de conduta, as condutas não culposas, as pouco culposas e as muito culposas dos lesados, conduz, muitas vezes, a resultados chocantes.

4. Mostra-se também insensível ao alargamento crescente, por influência do direito comunitário, do âmbito da responsabilidade pelo risco, e da expressa consagração da hipótese da concorrência entre o risco da actividade do agente e um facto culposo do lesado, que tem tido tradução em recentes diplomas legais, que exigem, como circunstância exoneratória, a culpa exclusiva do lesado, bem como à filosofia que dimana do regime estabelecido no Cód. do Trabalho para a infortunística laboral.

5. O texto do art. 505º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

6. Ao concurso é aplicável o disposto no art. 570º do CC.

7. A este resultado conduz uma interpretação progressista ou actualista do art. 505º, que tenha em conta a unidade do sistema jurídico e as condições do tempo em que tal norma é aplicada, em que a responsabilidade pelo risco é enfocada a uma nova luz, iluminada por novas concepções, de solidariedade e justiça.

8. Ademais, na interpretação do direito nacional, devem ser tidas em conta as soluções decorrentes das directivas comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel e no direito da responsabilidade civil, já que as jurisdições nacionais estão sujeitas à chamada obrigação de interpretação conforme, devendo interpretar o respectivo direito nacional à luz das directivas comunitárias no caso aplicáveis, mesmo que não transpostas ou incorrectamente transpostas.

9. Não pode, no caso concreto, concluir-se que o acidente é unicamente ou exclusivamente imputável à menor, condutora do velocípede, e que o veículo automóvel foi para ele indiferente, isto é, que a sua típica aptidão para a criação de riscos não contribuiu para a eclosão do acidente.

10. Na verdade, não obstante a actuação contravencional da menor, que manifestamente contribuiu para o acidente, a matéria de facto apurada permite também concluir que a estrutura física (as dimensões, a largura) do veículo automóvel, na ocasião timonado por uma condutora inexperiente, habilitada há menos de seis meses, está inelutavelmente ligada à ocorrência do acidente.

11. Na fixação da indemnização pelos danos não patrimoniais sofridos pela menor deve, depois de determinado o seu valor, de acordo com a equidade, fazer-se funcionar o critério da

repartição do dano, nos termos do art. 570º do CC, não se perdendo de vista a própria condição da vítima, decorrente da sua idade, ao tempo da produção do dano, não podendo valorar-se a sua conduta causal por critério igual ao que seria aplicável a um ciclista adulto.



- **Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 5 de junho de 2012 (Relator: Orlando Afonso), Processo n.º 100/10.9YFLSB**

Resumo: I - As novas concepções comunitárias têm vindo a pôr em causa a jurisprudência e doutrina tradicionais em matéria de acidentes de viação, para as quais a imputação causal do acidente ao lesado exclui, por si só, a responsabilidade objectiva.

II - Com efeito, o direito comunitário, apresentando-se como garante de uma maior protecção dos lesados (alargando o âmbito da responsabilidade pelo risco), veio – em várias directivas – consagrar a protecção dos interesses dos sinistrados, vítimas de acidentes de viação, numa sociedade como a nossa em que, o excesso de veículos (estacionados ou em circulação) criou desequilíbrios ambientais, limitou o espaço pedonal e aumentou potencialmente a sinistralidade.

III - Embora a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes a circulação de veículos seja, em princípio, da competência dos Estados-membros, impõe-se uma interpretação actualista das regras relativas à responsabilidade pelo risco, na consideração do binómio risco dos veículos/fragilidade dos demais utentes das vias públicas.

IV - As disposições das directivas comunitárias em matéria de responsabilidade civil e seguro automóvel obrigatório – nomeadamente da Directiva n.º 2005/14/CE de 11-05 devem estar presentes em sede de interpretação do direito nacional e nas soluções a dar na aplicação desse direito, razão pela qual não é compatível – com o direito comunitário – uma interpretação do art. 505.º do CC da qual resulte que a simples culpa ou mera contribuição do lesado para a consecução do dano exclua a responsabilidade pelo risco, prevista no art. 503.º do CC.

V - Não resultando provada a violação, por parte do condutor do veículo automóvel, de qualquer norma específica do CEst ou que o mesmo tenha agido com inconsideração, negligência ou falta de destreza, resulta inviável concluir pela culpa deste.

VI - No que diz respeito ao menor de seis anos, condutor do velocípede sem motor, que descia a rua com uma inclinação acentuada, com os pés fora dos pedais, sem luz sinalizadora, não se

pode igualmente falar em culpa, posto que – para uma criança desta idade, em que na normalidade da vida esta se confunde com a brincadeira despreocupada – andar de bicicleta não representa mais do que o preenchimento da sua vida lúdica, pelo que a imprevidência não faz parte do seu quadro mental, não lhe sendo exigível que possa, ou deva, prever as consequências de um dado acto.

VII - Muito embora a culpa in vigilando se presuma, a mesma não dispensa a sua alegação, o que nos presentes autos não foi feito.

VIII - De acordo com o art. 488.º, n.º 1, do CC, “não responde pelas consequências do facto danoso que, no momento em que o facto ocorreu, estava, por qualquer causa, incapacitado de entender ou querer, salvo se o agente se colocou culposamente nesse estado, sendo este transitório”.

IX - Sabendo-se que ninguém se coloca culposamente em determinado estágio etário, sempre se terá de concluir pela não responsabilidade do menor pelas consequências do acidente para o qual contribuiu.

X - Na ausência de culpas atribuíveis aos intervenientes no acidente, resta a responsabilidade objectiva de cada uma das partes em presença, nos termos dos arts. 503.º, 489.º, 505.º e 506.º, todos do CC.

XI - Ainda que não se possa falar em culpa do menor, não deixou a sua conduta de contribuir seriamente para a eclosão do evento lesivo, pelo que – se em abstracto, as potencialidades do risco causado por uma bicicleta não sejam comparáveis às que decorrem da utilização de um veículo automóvel – a condução destemida do menor (sem pés nos pedais e a grande velocidade) por uma via pública, aberta ao trânsito, criou um grave risco, extremamente próximo do risco criado pelo veículo automóvel, razão pela qual se fixa este em 60% e aquele em 40%.

XII - É perfeitamente aceitável a quantia peticionada pelos autores de € 50 000 pela perda do direito à vida do seu filho, uma criança de seis anos, bem como se afigura adequada a indemnização de € 20 000 atribuída a título de danos não patrimoniais decorrentes do sofrimento da vítima durante o período que antecedeu a sua morte, que se provou terem sido 6 dias em estado de permanente agonia e sofrimento.

XIII - Afigura-se adequada a indemnização de € 40 000, a cada um dos progenitores, a título de danos não patrimoniais sofridos com a perda do filho, uma vez que resultou provado o sofrimento dos mesmos, o amor que os unia à criança e o desgosto incomensurável por eles padecido.



- **A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça - Sumários de Acórdãos de 1996 a 2012 - Gabinete de Juízes Assessores do Supremo Tribunal de Justiça - Assessoria Cível**



**A culpa nos acidentes de viação
na jurisprudência das Secções Cíveis
do Supremo Tribunal de Justiça**

(Sumários de Acórdãos
de 1996 a 2012)

Gabinete de Juízes Assessores do Supremo Tribunal de Justiça
Assessoria Cível

I - Concorrência de culpas

II - Concorrência de culpa e risco

I - CONCORRÊNCIA DE CULPAS

Acidente de viação

Dano morte

Concorrência de culpas

Valor da indenização

- Concorrem para o acidente o condutor de um velocípede com motor que não para num sinal de STOP e entra na berma de estrada com prioridade, sem iluminação, às 18H de 14 de Janeiro, onde é embatido inexplicavelmente por veículo ligeiro de mercadorias que invadira aquela berma; bem como o condutor deste veículo; sendo a conduta deste mais grave que a daquele, juízo para que também concorrem as relativas perigosidades dos veículos e o que, conseqüentemente, é exigível aos condutores.

- Tratando-se de lesado falecido aos 16 anos, ligado aos pais, trabalhando e querendo estudar, a compensação patrimonial do pai e da mãe não deve ser inferior a 1500 contos para cada um e 3000 contos com referência à perda do direito à vida.

16-01-1996

Processo n.º 87877 - 1.ª Secção Relator: Cons. Cardona Ferreira

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Culpa

Danos patrimoniais

Danos não patrimoniais

- Tendo o peão saído inopinadamente de casa e entrado na faixa de rodagem revela, além de grande imprudência, a falta de observância das normas do CE. O condutor do veículo já tinha transitado várias vezes na rua em que o acidente ocorreu e o trânsito automóvel é normalmente feito com muita prudência, recorrendo os automobilistas à moderação da sua velocidade e ao sinal acústico para avisar a garotada da sua presença. O veículo circulava a uma velocidade inadequada às condições da via e

sem ter assinalado a sua aproximação com o uso de buzina.

- Houve concorrência de culpas na proporção de 2/3 para o condutor do veículo e 1/3 para o peão.

- Por falta de regras precisas na lei ordinária, para os acidentes de viação, para a fixação em dinheiro dos danos futuros, recorre-se habitualmente à lei laboral como base de orientação.

- Para se encontrar uma verba para o dano patrimonial resultante de incapacidade parcial permanente para o trabalho com base na lei laboral, é necessário partir de uma base que é o salário auferido e na falta deste a fixação é feita segundo um juízo de equidade.

18-01-1996

Processo n.º 87380 - 2.ª Secção Relator: Cons. Mário Cancela

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpas

Colisão de veículos

- A culpa traduz-se num juízo de censura ao agente por não ter adoptado um comportamento conforme a um dever e que podia e devia ter tido, de modo a evitar o acidente, quer porque não o previu (negligência inconsciente), quer porque confiou em que ele se não verificaria (negligência consciente).

- A culpa deve ser aferida pelos cuidados exigíveis a um homem médio - medianamente prudente, diligente e capaz - colocado na posição do agente.

- A culpa pode resultar não só da indevida violação de uma norma estradal, como ainda de simples, mas censurável, falta de atenção, de prudência e de cuidado.

- A sinalização das paragens e a obrigatoriedade de o movimento de entrada e saída de passageiros se fazer nesses locais, cria fundadas expectativas nos demais condutores em circulação, de que esses veículos de passageiros não estacionem, para aquele efeito, noutros locais ao acaso.

- Traduz incompreensível falta de cuidado,

que o condutor de um autocarro pare quarenta metros depois de uma paragem destinada a tomar e largar passageiros, para deixar sair um deles, que não desceu no local próprio, quando devia atentar que era seguido pelo veículo do autor, e não procurou evitar a colisão.

- O autor, ao conduzir o seu veículo, se seguisse normalmente atento à condução e guardasse a distância adequada em relação ao autocarro que o precedia, não colidiria com ele da forma como o fez, e com tal grau de destruição.

- Uma vez que não há elementos seguros que levem a considerar que uma das duas condutas sobreleve em termos de perigo ou de gravidade a outra, entende-se, face às circunstâncias do caso e de harmonia com o regime legal aplicável, que a culpa deve ser igualmente repartida.

- A STCP, proprietária do autocarro de passageiros, que seguia em serviço, e conduzido por motorista, tinha a direcção efectiva do veículo e utilizava-o no seu próprio interesse por intermédio de comissário, o que a responsabiliza a título de risco.

18-06-1996

Processo n.º 12/96 - 1.ª Secção Relator:
Cons. Ramiro Vidigal

Acidente de viação

Ultrapassagem

Presunção de culpa

Concorrência de culpas

Indemnização

Danos morais

Solidariedade

- Impõe-se ao condutor, que pretenda efectuar uma ultrapassagem, que dê conhecimento dessa sua intenção ao condutor do veículo que o precede, através do uso atempado de pisca e da sinalização por sinais acústicos e/ou luminosos.

- Nunca a culpa provada do condutor de um veículo afasta a culpa presumida do condutor de outro veículo interveniente no acidente, havendo, sim, concorrência de culpas, já que não fora ilidida a presunção

de culpa deste.

- O montante da indemnização por danos não patrimoniais será fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção, em qualquer caso, o grau de culpabilidade do agente, a situação económica deste e do lesado e as demais circunstâncias do caso.

- Sendo a vítima um jovem que havia saído recentemente do serviço militar, cheio de saúde, alegre, educado e muito trabalhador, por conseguinte e em princípio, com uma vida risonha à sua frente, entende-se como adequado pelo dano da morte a indemnização de 3.000.000\$00.

- Por danos não patrimoniais, pela perda do filho amigo, que era o seu amparo, com quem viviam e que contribuía para o seu sustento, acha-se adequada a indemnização de 1.000.000\$00 a cada um dos progenitores.

- A responsabilidade pelos danos causados por várias pessoas é solidária, e, por isso mesmo, cada um dos responsáveis pode ser demandado isoladamente pela totalidade da prestação indemnizatória, ficando, todavia, com direito de regresso contra os restantes, na medida das respectivas culpas e das consequências que delas advierem.

24-09-1996

Processo n.º 87684 - 1.ª Secção Relator:
Cons. Aragão Seia

Matéria de facto

Ambiguidade

Acidente de viação

Articulados

Confissão

Presunção de culpa

Concorrência de culpas

- A confissão é o reconhecimento de um juízo desfavorável a si próprio, perante outrem. O facto deve ser desfavorável ao confitente e favorecer a parte contrária, ou seja, respeitar o facto cuja representação como existente é contrária aos interesses daquele, e em benefício ou utilidade para esta.

- A afirmação na contestação de que o

autocarro circulava a «cerca de 50 km/hora» e que foi apelidada de «moderada» em relação à velocidade contraposta na petição, que era a de «superior a 80/90 km/h», mostra-se clara, evidente, em suma, inequívoca.

- Tal afirmação possui toda a eficácia confessória, não podendo ser contrariada por uma resposta diferente e mais favorável, dada pelo tribunal colectivo sobre a mesma matéria, de modo a beneficiar a confitente.

- Tendo-se baseado tal resposta apenas na livre convicção do tribunal em resultado da prova testemunhal, não pode esta contrariar a prova plena constituída pela confissão precedentemente feita pela ré nos articulados.

- A responsabilidade civil accionada é a da seguradora e do comitente e detentor do autocarro, sendo certo que a culpa do motorista, comissário, está efectivamente provada, pelo que não há que invocar a presunção legal de culpa.

- Tendo ficado igualmente provada a culpa do lesado, tal implica a repartição dessas culpas.

09-10-1996

Processo n.º 137/96 - 1.ª Secção Relator: Cons. Ramiro Vidigal

Acidente de viação Concorrência de culpas

- Existe concorrência de culpas relativamente à ocorrência de um acidente de viação, designadamente, quando uma viatura realiza uma ultrapassagem sem a devida prevenção, tanto quanto se sabe; e a outra viatura, embora face ao imprevisto da ultrapassagem, indo em sentido contrário, acaba por ir embater na sua contramão, sem cabal justificação.

- Essa concorrência de culpas reflecte-se, inclusivamente, no prejuízo decorrente da paralisação da viatura acidentada.

1996-11-12

Processo n.º 405/96 - 1.ª Secção Relator: Cons. Cardona Ferreira *

Acidente de viação Excesso de velocidade Concorrência de culpas

Se a culpa da condutora do veículo é elevada, por circular a uma velocidade manifestamente excessiva, a culpa da vítima não é menor, por iniciar a travessia da faixa de rodagem, tratando-se de uma via de intenso tráfego, fora da passadeira para peões, existente a escassos 15 metros do local do acidente, e sem se assegurar previamente de que a podia fazer sem perigo, pois passou pela frente de um veículo parado sem atender à aproximação do veículo atropelante, como tudo lhe era imposto pelo n.º 4 do art. 40.º do anterior CE. Daí que se fixe em 50% para cada uma o grau das respectivas culpas.

28-01-1997

Processo n.º 291/96 - 1.ª Secção Relator: Cons. Tomé de Carvalho

Responsabilidade civil Acidente de viação Concorrência de culpas Fixação da indemnização Danos morais Juros de mora Danos patrimoniais

- Existe concorrência de culpas fixada em 50% quando condutor e peões - a autora menor seguia pela mão da mãe - se induziram mutuamente em erro. Estes, atravessando entre outros automóveis até ao eixo da via, pararam, face à aproximação do veículo conduzido pelo réu, dando-lhe a sensação de que esperavam que ele passasse; este último, por sua vez, aos vê-los, abrandou a marcha, levando-os a pensar que podiam completar a travessia.

- O montante da indemnização, a fixar equitativamente, deve atender ao grau de culpabilidade do condutor, à situação económica deste e da lesada e às demais circunstâncias, como sejam os valores normalmente atribuídos pelos tribunais e a

desvalorização da moeda, designadamente num caso como o presente, ocorrido em 1985.

- Considerando a concorrência de culpas, impõe-se elevar o montante da indemnização por danos não patrimoniais de 1 para 2 milhões de escudos, uma vez que a autora ficou com o pé direito esmagado com fractura exposta do antepé e foi submetida a uma série de operações e tratamentos durante os quais sofreu dores; ficou com deformação óssea e cicatrizes acentuadas nesse pé e perda de metatársicos, o que lhe prejudica a marcha.
- Sobre este montante indemnizatório não podem incidir juros de mora a contar da data da citação, já que o mesmo foi calculado com base em valores referentes ao momento da sua fixação. Daí que a contagem de juros se inicie com a data da sentença.
- A incapacidade permanente parcial, na medida em que afecta a lesada para toda a vida, implicando, eventualmente, um esforço extra para se manter de pé, prejudicando a marcha, privação de exercício de certas profissões ou diminuição da capacidade de ganho, importa uma indemnização mas a título de danos patrimoniais.

25-02-1997

Processo n.º 444/96 - 1.ª Secção Relator:
Cons. César Marques

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrências de culpas

Danos morais

Montante da indemnização

Danos patrimoniais

Liquidação em execução de sentença

Actualização da indemnização

Juros de mora

Incompatibilidade

- Provado que o veículo estava a distância apreciavelmente superior a 40 metros quando foi iniciada a travessia da faixa de rodagem, não se pode fugir a uma das duas seguintes conclusões, qualquer delas

indicando que houve alguma culpa da autora.

- Ou o veículo era avistável a mais de 40 metros quando foi iniciada a travessia da via, mas mesmo circulando ele à baixa velocidade de 40 Km/h não teve a autora tempo suficiente para a concluir, havendo, portanto, erro de cálculo da sua parte, já que só deveria ter iniciado a dita travessia depois de se assegurar de que a podia completar antes do veículo chegar àquele ponto da via.

- Ou o veículo só se tornou avistável a distância ainda inferior - porque inferior era a distância onde começava a recta em causa - e então mais razões havia para nem se dar início à travessia naquele local, devendo antes a autora escolher um outro mais distante do começo da recta e que lhe desse a certeza de a poder concluir, mais a sua acompanhante, sem perigo.

- De qualquer modo, a culpa do condutor do veículo é consideravelmente superior, porque não é pelo facto de um peão não observar rigorosamente o dever prévio de cautela, no atravessamento de uma via, que ele fica dispensado dos cuidados exigíveis na condução, nomeadamente controlando a velocidade de modo a que, no seu caso concreto de condições físicas próprias e de características do veículo, pudesse imobilizar este antes de embater na autora.

- Ora, circulando numa via com pelo menos 5 metros de largura, que era recta no local, e à diminuta velocidade de 40 Km/h, nem se chega a perceber porque é que o condutor do veículo não o imobilizou a tempo de evitar o embate, o que era muito fácil de conseguir, até porque à autora já só faltavam 80 cm para completar a travessia.

- Tudo ponderado é equilibrado distribuir a culpa em 80% para o condutor do veículo e em 20% para a autora.

- Não se pode de modo algum considerar excessiva a indemnização de 6.500.000\$00 por danos não patrimoniais, com base na seguinte factualidade: a autora, lesada, tinha 17 anos quando ocorreu o acidente; teve de se submeter a cinco operações que, necessariamente, implicaram outros tantos internamentos hospitalares; resultaram para ela 564 dias de doença, com

impossibilidade para o trabalho; e resultaram também graves sequelas permanentes como o encurtamento de um dos membros inferiores; atrofia das massas musculares de uma coxa e rigidez da mesma; várias cicatrizes; uma incapacidade parcial e permanente de 49,5%; teve de se deslocar muitas vezes para consultas e tratamentos; sofreu dores, aflições e angústias; ficou amargurada e abatida. Acresce o facto de, com o acidente, ter cessado os seus estudos; de ser bonita, elegante e atraente; e que aspirava a ser modelo, carreira que lhe ficou inteiramente vedada.

- Relegada para execução de sentença a fixação relativa aos danos patrimoniais, contra o que a ré seguradora se insurgiu na apelação, e não tendo chegado a haver qualquer decisão do tribunal da relação sobre tal questão, tem de subsistir, por entretanto transitada em julgado, a decisão da primeira instância; o que, por sua vez, impede este Tribunal de sobre a mesma questão se pronunciar.

- Relativamente a uma indemnização não é possível cumular a sua actualização, efectuada na sentença, com juros de mora, na medida em que isso representaria uma duplicação indevida. Mas isto tanto tratando-se de indemnização por danos patrimoniais como de indemnização por danos não patrimoniais; efectivamente nem a lei distingue, nem se reconhecem razões para tal.

- Não resultando da sentença - proferida dois anos e quatro meses depois de instaurada a acção - que nela se tenha procedido a tal actualização, então a indemnização tem de ser acrescida de juros de mora desde a citação. J.A.

06-02-1997

Processo n.º 499/96 - 2.ª Secção Relator:
Cons. Sampaio da Nóvoa

Acidente de viação

Concorrência de culpas

- A conduta do condutor do veículo seguro na ré ao efectuar a manobra de mudança de direcção dirigindo-se para o outro lado da

estrada, interceptando injustificadamente a linha de marcha do veículo conduzido pelo autor, é contravencional do art. 11.º, do CESt, então vigente.

- O comportamento do autor é também censurável já que conduzia o veículo de forma desatenta e descuidada, demasiado perto daquele outro veículo, que o precedia, e com velocidade excessiva, o que não lhe permitiu desviar-se dele.

26-06-1997

Processo n.º 239/97 - 1.ª Secção Relator:
Cons. Fernandes Magalhães

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Obstáculo na via

Excesso de velocidade

- A ocupação de toda uma meia faixa de via, por um amontoado de terra de 0,80 m de altura cria uma situação de maior perigo para todo o trânsito, porquanto aquele que siga por esse lado terá de desviar-se e o do sentido contrário verá a sua meia faixa passar a ser ocupada.

- Daí, regras de direito para assinalar com antecedência e mais regras a observar no próprio local, todas impostas na intenção de se evitarem surpresas e manobras súbitas de recurso, com os consequentes riscos para as pessoas e os bens - art. 3.º do CESt de 1954.

- É diferente a medida de perigo efectivamente criado por uma e outra das seguintes faltas. A ocupação da meia via por um monte de terra é uma falta de carácter permanente, cometida por quem não se encontra em circulação - dir-se-á, um perigo para os outros, enquanto que a velocidade excessiva cria, em primeira linha, um perigo para o próprio condutor e, por extensão, perigo para o restante tráfego.

12-06-1997

Processo n.º 898/96 - 2.ª Secção Relator:
Cons. Roger Lopes

Acidente de viação Concorrência de culpas

- Embora o n.º 1 do art. 506.º, do CC, se reporte, literalmente, a situações de responsabilização por risco, o âmbito geral desse artigo, como se vê da epígrafe e do n.º 2, não é alheio a situações culposas.

- Para além disso, para efeito de graduação de culpas releva o grau de exigibilidade de cuidado, para o que concorre o tipo de veículo que se conduz.

- Acontecendo que a condução de um automóvel é mais passível de provocar danos a terceiros que ao condutor, enquanto a condução de um veículo de duas rodas é mais adequado à verificação de danos no próprio condutor, o incumprimento de diligência por aquele é mais gravoso que o deste, salvo ocorrência de circunstância especiais.

- Por outro lado, no caso vertente, não há explicação para a circulação do automóvel junto ao eixo da via onde ocorreu o acidente, enquanto que o condutor do velocípede com motor pretendia mudar de direcção e, daí, o ter-se chegado ao eixo da via, ainda que com alguma negligência.

- Como assim, está correcta a graduação de culpas em 3/4 para o condutor do automóvel e 1/4 para o condutor do veículo com motor.

01-07-1997

Processo n.º 430/97 - 1.ª Secção Relator: Cons. Cardona Ferreira *

Acidente de viação Chamamento à autoria Recurso Legitimidade Condução sob o efeito do álcool Concorrência de culpas

- É admissível que o chamado à autoria (hoje crismado de interveniente acessório), que contestou, recorra da condenação do chamante que pode reflectir-se no chamado.

- A existência de excessiva alcoolémia não é, só por si, sinónimo de verificação de nexo

de causalidade entre o evento e o dano.

- Se um condutor com alcoolémia de 1,70 g/l realiza uma perigosa manobra de inversão de marcha, cortando o trânsito em sentido contrário e desencadeando uma colisão com veículo circulando na respectiva mão; nunca lhe poderia ser atribuída responsabilidade inferior a 70%, ainda que o outro veículo circulasse fora da faixa mais à direita do seu sentido de marcha e, em Lisboa, a 70 km/hora.

23-09-1997

Processo n.º 102/97 - 1.ª Secção Relator: Cons. Cardona Ferreira *

Responsabilidade civil Acidente de viação Auto-estrada Excesso de velocidade Conclusões das alegações Poderes do STJ

- Estando assente pelas instâncias que o veículo “Mercedes-Benz” circulava, pelo menos a 70 Km/h, numa auto-estrada, onde a velocidade máxima permitida é de 120 Km/h, mesmo atendendo a que chovia e ventava e era de noite, levando os veículos as luzes acesas, aquando do acidente, tal velocidade não pode considerar-se excessiva.

- Age com imperícia o condutor do dito Mercedes que, no circunstancialismo acima descrito, apesar de momentaneamente encandeado por outro veículo que circulava em sentido contrário, não domina o veículo e não evita que o mesmo embata no rail central esquerdo, atento o seu sentido de marcha, acabando o veículo por sair da plataforma da auto-estrada e ir parar a cerca de 30 metros desta, no meio de um campo do lado direito.

- Ocorre concorrência de culpas do condutor do Mercedes e o do condutor do veículo encandeado mencionados.

- Se o recorrente se limita a pedir que a culpa do seu segurado seja graduada em não mais de 30%, sem pedir a redução da indemnização respectiva em 30%, é porque não considerou que aquela redução da

culpa tivesse como consequência a redução dos danos também em 30%.

21-10-1997

Processo n.º 554/97 - 1.ª Secção Relator:
Cons. Fernando Fabião

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Veículo de tracção animal

Automóvel

Culpa

- A circunstância de um veículo de tracção animal, depois de parar à entrada de um cruzamento, ter reiniciado a sua marcha - após a respectiva condutora se ter certificado de que a estrada estava livre - dá-nos conta de que a sua velocidade não poderia ser de monta, já que não é de supor que a força animal que o impelia fosse a mesma de um cavalo de corrida.

- Por outro lado, o veículo automóvel que transportava a autora surgiu inopinadamente - já que a condutora da viatura de tracção animal não a vira antes (pois reiniciou a sua marcha ao ver a estrada livre) de percorrer aqueles três metros e pouco que correspondiam sensivelmente a metade da largura da estrada onde se deu o embate.

- O facto de a viatura de tracção animal ter cortado o sentido de marcha do veículo automóvel, nas circunstâncias apuradas, não é decisivo no sentido de responsabilizar a sua condutora pelo acidente, mesmo em concorrência de culpas com o motorista do automóvel.

02-10-1997

Processo n.º 276/97 - 2.ª Secção Relator:
Cons. Almeida e Silva

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrência de culpas

- Dispunha o n.º 4 do art. 5.º do Código da estrada aprovado pelo DL 39.672 de 20/05/54, aludindo às regras gerais sobre o

trânsito de veículos e animais, que estes transitarão sempre o mais próximo possível das bermas ou passeios, mas a uma distância destes que permita evitar qualquer acidente.

- O mesmo estabelecia o n.º 4, do art. 38.º, do referido Código, quanto aos velocípedes, que deverão transitar o mais próximo possível das bermas ou passeios e até nem podiam seguir a par.

- Provando-se que o velocípede circulava pela metade da faixa de rodagem do seu lado direito, mas próximo do eixo da via e que o embate ocorreu numa curva para a esquerda, atento o sentido de marcha do velocípede e que no local a faixa de rodagem, com a largura de 10 metros, encontra-se dividida de modo a que ao sentido de marcha seguido pelo velocípede corresponde a largura de 6,20m e ao sentido contrário 3,80m, e que o condutor do automóvel que vinha de um caminho lateral e parara antes de entrar na estrada por onde seguia o velocípede, mas para circular em sentido contrário ao deste, não estando devidamente atento à aproximação do velocípede e fez a entrada em diagonal e não perpendicularmente, ocorre concorrência de culpas dos condutores na produção do acidente.

10/02/1998

Processo n.º 965/97 - 1.ª Secção Relator:
Cons. César Marques

Responsabilidade civil

Acidente de viação Culpa

Presunção de culpa

Concorrência de culpas

- Em acidentes de viação, em matéria de culpa, está em causa, não só, a omissão daquelas regras ou cautelas de que a lei procura rodear certa actividade perigosa como é a circulação rodoviária e mecânica, como também a perícia e a destreza mínimas, absolutamente necessárias a essa actividade.

- Provando-se que o menor entrou perpendicularmente ao eixo da via, na zona do alcatrão, por onde circulava a viatura

automóvel, após ter saltado uma barreira de 80 cm de altura, atravessando a estrada a correr, sendo o trânsito de peões intenso e que a condutora do veículo automóvel imprimia à viatura a velocidade de 10/20 Km/h, circulando pela faixa direita de rodagem, atento o seu sentido de marcha e ainda que a mesma condutora, logo que se apercebeu do menor guinou a viatura para a esquerda, considerando o seu sentido de marcha, não se prova a culpa efectiva da condutora do veículo na produção do acidente.

13-10-1998

Revista n.º 832/98 - 1.ª Secção Relator:
Cons. Aragão Seia Tem declaração de voto

Responsabilidade civil
Acidente de viação Culpa
Concorrência de culpas
Matéria de direito

- A determinação da culpa constitui matéria de direito se existir inobservância de preceitos legais e regulamentares.
- Provando-se nas instâncias que o carro do recorrente surge ao condutor recorrido em plena auto-estrada e de noite, após ter acabado de descrever uma curva, parado na via, às escuras, de cor preta, estando o piso molhado, não pode exigir-se ao recorrido que previsse a negligência e a falta de cuidado do condutor recorrente, como lhe não era exigível que conduzisse por forma a evitar o acidente quando o recorrido não respeitou as regras de trânsito.

12-01-1999

Revista n.º 1081/98 - 1.ª Secção Relator:
Cons. Pinto Monteiro

Questionário
Matéria de facto
Responsabilidade civil
Concorrência de culpas

- O questionário deve conter só matéria de facto.
- Apenas devem incluir-se factos materiais,

não juízos de valor ou conclusões extraídas de realidades concretas.

- Devem ser erradicadas da condensação as alegações com conteúdo técnico- jurídico, de cariz normativo ou conclusivo.

- Se, produzida a prova, o tribunal der resposta quesito que contenha alegações de carácter técnico-jurídico ou conclusivo, tal resposta deve considerar-se não escrita.

- Provando-se nas instâncias que o condutor de um veículo pesado entra num cruzamento, dentro de um localidade, a velocidade superior a 50 Km/h, continuando a sua marcha, seguindo em frente e atravessando o cruzamento, tendo o seu veículo o comprimento de 10, 5 metros de comprimento, não é forçoso que o seu conduto conduzisse desatento, antes um tal comportamento se pode explicar ou radicar em inconsideração ou imprudência.

- O comportamento do condutor do pesado integra a violação do disposto no art. 7.º, n.º 2, alínea d) do CESt de 1954.

- O direito de prioridade de passagem não é um direito absoluto pressupondo um diminuição da velocidade e a certificação pelo titular da aproximação de algum veículo em circulação na via que se propõe atravessar, pressupostos que não foram observados pelo outro veículo ligeiro que entra no cruzamento à velocidade de 30 Km/h, sem arar ou abrandar a sua marcha.

- Ocorreu assim concorrência de culpas dos condutores dos dois veículos mas em que a conduta da autora contribuindo em grau superior à do condutor pesado para a produção do acidente deve ser responsabilizada e 60% na produção do mesmo.

24-02-1999

Revista n.º 1233/98 - 1.ª Secção Relator:
Cons. Ferreira Ramos

Respostas aos quesitos
Alteração dos factos
Presunções judiciais
Responsabilidade civil
Acidente de viação
Prioridade de passagem
Culpa do lesado

- Quesitado um facto que se não deu como provado nas respostas aos quesitos, não pode esse facto ser considerado na sentença através do recurso a simples presunção judicial (art. 349.º do CC e 712.º, n.º 1, do CPC).

- A prioridade de passagem não confere um direito incondicional ou absoluto mas não exige uma aproximação simultânea dos veículos ao ponto da sua confluência.

- No caso de concorrência de culpas do lesado e do lesante, a fixação da indemnização não tem de ser determinada apenas em função da percentagem dessas culpas (art. 570.º, n.º 1, do CC).

27-04-1999

Revista n.º 131/99 - 1.ª Secção

Relator: Cons. Martins da Costa *

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Culpa presumida do condutor

Concorrência de culpas

Demonstrando-se nas instâncias que o veículo da autora era conduzido pelo seu sócio-gerente e que o outro veículo interveniente no acidente era conduzido por ordem e conta de uma empresa de transportes, ocorre presunção de culpas de ambos os condutores dos veículos intervenientes no acidente, ou seja uma concorrência de culpas.

11-01-2000

Revista n.º 1042/99 - 1.ª Secção Lemos

Triunfante (Relator) Torres Paulo

Aragão Seia

Acidente de viação

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- O juiz só pode socorrer-se do normativo contido no art. 570.º, n.º 1, do CC, quando o acto do lesado tiver sido uma das causas do dano, de acordo com o princípio da causalidade adequada.

- A inobservância de leis e regulamentos e, particularmente, o desrespeito de normas de perigo abstracto, tendentes a proteger determinados interesses, como são as regras estradais tipificadoras de infracção de trânsito rodoviário, faz presumir a culpa na produção dos danos daí decorrentes, bem como a existência de nexo de causalidade.

01-02-2000

Revista n.º 10/00 - 6.ª Secção

Silva Paixão (Relator), Silva Graça e

Francisco Lourenço

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Indemnização

Equidade

- Pelo art. 570.º, n.º 1, do CC, cabe ao tribunal determinar, com base na gravidade das culpas de ambas as partes e nas consequências que delas resultaram, se a indemnização deve ser totalmente concedida, reduzida ou mesmo excluída.

- Confere-se assim ampla liberdade ao julgador para ponderar a acção conjunta dos elementos que interessam à definição da responsabilidade e para determinar o montante da indemnização mais adequada à configuração global de cada caso concreto.

- Isto significa que não deve atender-se apenas ao grau ou percentagem de culpas concorrentes mas também à extensão dos danos, com recurso a um critério de equidade ou razoabilidade.

- Tendo-se em conta a extensão dos danos e valores que lhes foram atribuídos, bem como o exposto sobre a contribuição culposa de cada um dos condutores para o acidente, fixa-se indemnização em PTE 700.000,00 para o autor A, PTE 4.500.000,00 para a autora B, PTE 1.100.000,00 para o autor C e PTE 200.000,00 para os autores A e B.

23-05-2000

Revista n.º 627/99 - 6.ª Secção

Martins da Costa (Relator) *, Pais de Sousa e

Afonso de Melo

Responsabilidade civil**Acidente de viação****Caso julgado penal****Culpa exclusiva****Concorrência de culpas**

- Nos termos do art. 674.º-A do CPC na redacção do DL 329-A/95, de 12/12, a condenação definitiva proferida em processo penal constitui, em relação a terceiros, presunção ilidível no que se refere à existência dos factos que integram os pressupostos da punição e os elementos do tipo legal, bem como dos que respeitam às formas do crime, em quaisquer acções civis em que se discutam relações jurídicas dependentes da prática da infracção.

- A sentença penal que condenou a segurada da recorrida não constitui caso julgado em relação à ré seguradora porque as personalidades jurídicas da segurada e da seguradora não se confundem e como esta nenhuma intervenção teve na acção penal tem de considerar-se um terceiro.

- Não tendo, hoje, eficácia erga omnes a decisão penal condenatória, por se encontrar revogado o Código penal de 1929, nomeadamente o seu art. 153.º, a condenação criminal da segurada da ré constitui, apenas, em relação á seguradora, como terceiro, uma presunção ilidível.

- Não é exigível ao condutor do veículo ultrapassante que preveja e tome cautelas especiais para prevenir a hipótese de um comportamento anormal de um transeunte que, de forma súbita e inesperada, atravessa a estrada, surgindo encoberto por uma camioneta que se encontra parado do lado direito, atento o sentido de marcha do veículo.

- Provando-se que a condutora do veículo, após o primeiro embate na menor, não abrandou a velocidade, vindo a colher novamente a menor, conclui-se que agiu aqui com culpa, pois podia e devia ter agido de outro modo, mas esta culpa é de longe inferior à da menor, ou a quem competia a sua guarda.

23-05-2000

Revista n.º 397/00 - 6.ª Secção

Tomé de Carvalho (Relator), Silva Graça e Francisco Lourenço

Acidente de viação Nexo de causalidade**Incapacidade parcial permanente Danos patrimoniais**

- A previsão do art. 40.º, n.º 1, al. b), e seu n.º 3, do CEst de 1954, inspira-se num fim de segurança, pois, caminhando em sentido contrário ao do trânsito dos veículos, os peões podem aperceber-se mais facilmente da sua aproximação e abster-se de qualquer comportamento imprudente que, estorvando ou causando embaraço ao trânsito, provoque um acidente.

- Mas o facto de alguém seguir em infracção aos mencionados preceitos estradais não significa que exista nexos causal necessário entre essa conduta e o acidente, nem que haja concorrência de culpa do peão para a colisão.

- É adequada a fixação de uma indemnização de 15.000.000\$00 ao lesado a quem foi determinada uma IPP de 49%, tendo 32 anos de idade à data do acidente, altura em que ganhava cerca de 100.000\$00 por mês, vindo a auferir 140.000\$00 decorridos sete anos.

08-02-2001

Revista n.º 3860/00 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator), Pais de Sousa e Silva Salazar

Responsabilidade civil**Acidente de viação****Culpa presumida do condutor****Danos futuros****Incapacidade parcial permanente Montante da indemnização**

- Não se tendo provado que o acidente de viação se tenha ficado a dever a culpa exclusiva de qualquer dos condutores dos veículos envolvidos no mesmo, não se demonstrando, por outro lado, factos que concluam pela concorrência de culpas desses condutores, comprovando-se, que o

condutor do veículo seguro na ré conduzia sob as ordens e direcção do seu proprietário, não condutor, é correcta a condenação da ré seguradora com base na culpa presumida daquele condutor do veículo nela seguro.

- Tendo o autor pedido a condenação da ré no pagamento de PTE 7.500.000,00, por perda de capacidade de ganho, com base numa IPP de 20%, vindo a provar-se, tão- só, uma IPP de 5%, considerando o salário do autor que era cerca de PTE 100.000,00, é equitativo fixar a indemnização pelo referido dano em PTE 2.000.000,00.

05-06-2001

Revista n.º 1491/01 - 6.ª Secção

Silva Salazar (Relator), Pais de Sousa e Afonso de Melo

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Considerando que a falecida iniciou a travessia da faixa de rodagem quando estava oculta por um veículo estacionado, travessia essa que prosseguiu, sendo depois atropelada por um veículo que efectuava manobra de marcha atrás, numa altura em que ela podia ver o veículo atropelante e ser vista pelo condutor deste último, nos termos do n.º 1 do art. 570.º do CC, deve a indemnização pelos danos causados pelo atropelamento ser reduzida em 20%.

16-10-2001

Revista n.º 1346/01 - 1.ª Secção

Ribeiro Coelho (Relator), Garcia Marques e Ferreira Ramos

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Comprovando-se nas instâncias que o condutor do veículo seguro na ré, em plena auto-estrada e próximo de uma saída da mesma, sem qualquer sinalização prévia, abrandou repentinamente a marcha, para

verificar o teor das placas de sinalização informativa, não tendo o condutor do veículo que o sucedia conseguido evitar a colisão com aquele, é de graduar em 50% a culpa de cada um dos condutores, no acidente.

20-11-2001

Revista n.º 2302/01 - 1.ª Secção

Tomé de Carvalho (Relator), Silva Paixão e Armando Lourenço

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Responsabilidade pelo risco

- As consequências da culpa do automobilista interveniente num acidente de viação, motivadas pelo tipo de veículo que conduzia e pela perigosidade que lhe é inerente, devem considerar-se duas vezes mais graves que as derivadas da culpa do condutor do velocípede.

- Comprovando-se nas instâncias que o condutor do veículo automóvel seguro na ré, seguia a uma velocidade superior a 90 Km/h e distraído e que o autor, nesse circunstancialismo, não respeitou o sinal de "STOP" para si existente no local, conclui-se que o autor contribuiu com maior grau de culpa para a ocorrência do acidente, não sendo de aplicar o art. 570.º do CC.

21-05-2002

Revista n.º 1114/02 - 1.ª Secção Pinto Monteiro (Relator)

Lopes Pinto Reis Figueira

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Culpa do lesado

Presunção de culpa

Excesso de velocidade

- A actividade concorrente do lesado na eclosão de um evento danoso praticado por terceiro tem também de ser apreciada à luz dos pressupostos da obrigação de indemnizar por prática de factos ilícitos,

designadamente da culpa e do nexo de causalidade entre o facto e o dano.

- A inobservância de leis e regulamentos, designadamente das normas de perigo abstracto, como são as do direito estradal, faz presumir a culpa na produção dos danos dela decorrentes, dispensando-se, assim, a prova da falta de diligência.

- O fim da norma do n.º 1 do art. 24.º do CESt (aprovado pelo DL n.º 114/94, de 03-05) consiste em impor ao condutor a adequação da velocidade às circunstâncias, quer da via, quer do próprio veículo que tripula, por forma a poder pará-lo e evitar o embate com qualquer obstáculo que, eventualmente, lhe surja no espaço livre e visível à sua frente.

- Não cabem na previsão de tal norma os obstáculos que surjam, brusca e inopinadamente, na via, ultrapassando a previsibilidade normal de qualquer condutor medianamente diligente.

04-07-2002

Revista n.º 1740/02 - 2.ª Secção

Ferreira Girão (Relator), Loureiro da Fonseca e Moitinho de Almeida

Acidente de viação Concorrência de culpas

- Comprovando-se nas instâncias factuality susceptível de subsumir ao ilícito previsto no art. 148.º, n.º 3, do CPP/82, o prazo de prescrição da acção cível de indemnização pelo mesmo é de 5 anos.

- Comprovando-se nas instâncias que a Ré levava a cabo uma empreitada de reparação da via pública sem que a mesma estivesse sinalizada ou o troço vedado ao público e que, nesse circunstancialismo de tempo e de lugar, o autor conduzia a sua viatura a cerca de 50 Km/h, viatura que se despistou devido à gravilha ali existente e colocada pela Ré é de graduar as culpas do autor e da Ré na proporção de 20% e de 80%, respectivamente, na produção do acidente.

01-10-2002

Revista n.º 2451/02 - 6.ª Secção

Fernandes Magalhães (Relator), Armando

Lourenço e Silva Salazar

Acidente de viação Concorrência de culpas

Circulando um dos veículos intervenientes no acidente de viação a 1,90 m da berma do lado direito numa via com seis metros de largura, o condutor dessa viatura não violou o disposto nos arts. 13.º, e 90.º, n.º 2, do CESt mas a circunstância de conduzir sem luzes, de noite, com chuva miudinha e visibilidade de 3 metros viola o disposto nos arts. 59.º, 61.º, n.º 1, e 93.º, n.º 1, do CESt, sendo essa conduta concorrencial na proporção de 50% no embate que sofreu nesse circunstancialismo de tempo e lugar.

15-10-2002

Revista n.º 2461/02 - 1.ª Secção

Reis Figueira (Relator), Barros caldeira e Faria Antunes

Acidente de viação Culpa in vigilando Concorrência de culpas Danos não patrimoniais Condenação em quantia a liquidar em execução de sentença

- Comprovando-se nas instâncias que o autor, à data do acidente com 8 anos de idade, se encontrava entregue aos cuidados dos seus avós maternos e que o avô materno procedia então à execução de trabalhos agrícolas de fresagem num seu terreno, conduzindo um tractor também seu, encontrando-se o menor, nesse circunstancialismo, próximo do tractor, no que o condutor não atentou, tendo sido colhido pela fresa, daí resultando graves consequências físicas para o mesmo, à luz de um critério de justiça, não é razoável que os danos causados também pela conduta negligente do inimputável sejam suportados apenas por terceiros, pelo que é equitativo fixar as culpas em $\frac{3}{4}$ para o condutor e $\frac{1}{4}$ para o menor.

- Encontrando-se provado que o menor vai continuar a realizar despesas directamente

relacionadas com o acidente e que tem uma incapacidade de 70%, não se torna de facto possível, mesmo com recurso à equidade, fixar de imediato um valor definitivo no que respeita também aos danos morais que o futuro lhe reservará, já que de uma incapacidade igual podem resultar danos diferentes de uma para outra pessoa, sendo ainda cedo, atenta a idade da vítima, para os poder apreciar com um mínimo de eficiência, sendo correcta a decisão que relegou para liquidação em execução de sentença o seu apuramento.

11-02-2003

Revista n.º 29/03 - 6.ª Secção

Ponce de Leão (Relator), Afonso Correia e Afonso de Melo (declaração de voto)

Acidente de viação

Sinais de trânsito

Mudança de direcção

Concorrência de culpas

Fundamentação por remissão

- Os sinais de mudança de direcção não se destinam apenas a avisar ou alertar os veículos que sigam (imediatamente) atrás do que os efectua, antes se destinando a todos os utentes da via a quem possam interessar.

- Em caso de concorrência de culpas (art. 570.º, n.º 1, do CC), na graduação dessas culpas, há que ter em conta, além do mais, a maior ou menor influência ou medida, em termos de causalidade adequada, da contribuição da conduta de cada um dos condutores intervenientes para a eclosão do sinistro em questão.

- A aplicação do regime previsto no n.º 5 do art. 713.º do CPC pressupõe que todas as questões suscitadas pelo recorrente encontram resposta cabal na decisão recorrida, dispensando qualquer aditamento.

20-03-2003

Revista n.º 24/03 - 7.ª Secção

Oliveira Barros (Relator), Sousa Inês e Quirino Soares

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Embora um condutor com prioridade dê causa a um acidente de viação por entrar descuidadamente, se bem que pela direita, num entroncamento, também concorre culposamente para o mesmo acidente o condutor que, à aproximação desse entroncamento, com más condições de visibilidade, não representa a possibilidade de aproximação de algum veículo que venha a apresentar-se pela sua direita, de forma a adoptar as medidas necessárias para se poder deter antes desse entroncamento e não só depois de entrar nele, a fim de ceder a passagem àquele.

01-07-2003

Revista n.º 1971/03 - 6.ª Secção

Silva Salazar (Relator) *, Ponce de Leão e Afonso Correia

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Poderes da Relação Presunções judiciais

- A Relação pode com base nos factos apurados - e sem os alterar - lançar mão de presunções judiciais para completar e reforçar a fundamentação da decisão da 1.ª instância.

- Desencadeia o processo sinistral o condutor do veículo automóvel segurado na Ré que inicia uma ultrapassagem a um tractor agrícola e logo regressa à sua mão de trânsito por, em sentido contrário e a cerca de dez metros, circular um outro veículo, que, por isso, teve de parar, fazendo com que o motociclo tripulado pelo Autor e circulando com excesso de velocidade, lhe fosse embater na traseira.

- Face ao descrito em II mostra-se correcta a fixação, feita pelas instâncias, de concorrência de culpas entre o condutor do automóvel segurado e o Autor, condutor do motociclo, na proporção de 60% para o primeiro e de 40% para o segundo.

02-10-2003

Revista n.º 1837/03 - 2.ª Secção
Ferreira Girão (Relator)*, Loureiro da
Fonseca e Lucas Coelho

Acidente de viação
Concorrência de culpas
Velocípede

- O condutor do veículo pesado de mercadorias e o condutor da retroescavadora tinham os respectivos veículos parados numa curva, ocupando ambas as hemifaixas de rodagem, e a distância entre as mesmas viaturas não permitia a passagem de outro veículo pelo meio delas; estes condutores estavam a conversar, após o condutor da retroescavadora ter encostado à direita e parado a fim de facilitar o cruzamento do veículo pesado de mercadorias, que foi avançando vagarosamente até à paragem supra referida.

- O autor conduzia um velocípede com motor, transportava consigo outra pessoa e defrontava-se com uma curva ladeada por uma árvore de grande porte, factores estes que não podem ter deixado de influenciar, em concreto, a estabilidade da viatura e a visibilidade do condutor.

- O autor procedeu de forma imprudente e temerária por não ter prestado atenção aos veículos parados na via e não ter diminuído a sua velocidade e ainda por ter arriscado a passagem, fisicamente impossível, pelo meio de ambos.

- Há, assim, concorrência de culpas, na proporção de 25% para cada um dos condutores do pesado e da retroescavadora e de 50% para o autor.

14-10-2003

Revista n.º 1711/03 - 6.ª Secção
Nuno Cameira (Relator), Afonso de Melo e
Fernandes Magalhães

Acidente de viação
Concorrência de culpas

- Na colisão entre a frente de um velocípede com motor e a roda esquerda traseira de um tractor com reboque, ocorrida 5 metros

depois de uma curva, no sentido em que seguia o velocípede, e num local em que o tractor se encontrava atravessado na hemifaixa direita, atento o mesmo sentido, a efectuar, em manobra de marcha atrás, a entrada num prédio, sem qualquer ajuda, mas sendo visível a 75 metros, para o lado de onde vinha o velocípede com motor, há concorrência de culpas, na proporção de 2/3 para o condutor do velocípede com motor e 1/3 para o condutor do tractor com reboque.

- Com efeito, o condutor do velocípede com motor, ou vinha muito distraído ou com muito excessiva velocidade; por seu lado, o tractorista não devia ter iniciado a manobra sem um auxiliar que avisasse à distância os demais utentes da estrada.

16-10-2003

Revista n.º 3119/03 - 7.ª Secção
Quirino Soares (Relator) *, Neves Ribeiro e
Araújo de Barros

Acidente de viação
Ultrapassagem
Concorrência de culpas

- Existindo duas faixas de rodagem no sentido de marcha oposto àquele em que segue determinado veículo, o condutor deste último não pode iniciar uma ultrapassagem, se, em sentido contrário, circular outro veículo pela faixa mais à sua esquerda, porque, de acordo com as regras da diligência, não deve esperar que o outro veículo se desvie para a faixa mais à direita.

- O condutor, que iniciou a manobra de ultrapassagem nestas condições, transformou o perigo genérico que a condução do outro condutor pela faixa mais à esquerda implicava, num perigo concreto, através dessa manobra, que deveria ter evitado.

- A sua responsabilidade na produção do acidente é, por isso muito maior do que a do outro condutor.

- Neste caso considera-se equilibrada uma distribuição da culpa de 30% e 70%.

30-10-2003

Revista n.º 3083/03 - 2.ª Secção
Bettencourt de Faria (Relator) *, Moitinho
de Almeida e Ferreira de Almeida

Acidente de viação
Direcção efectiva de viatura
Concorrência de culpas

- Provando-se que o 3.º R., dono do ciclomotor interveniente no acidente, não autorizou o filho e o 2.º R. a nele circularem nas circunstâncias de tempo e lugar em que ocorreu o acidente, é de concluir que, na altura do acidente, aquele 3.º R. não utilizava o seu ciclomotor em proveito próprio, sendo inaplicável ao caso dos autos o art. 503.º, n.º 1, do CC.

- Tendo o acidente ocorrido de noite, numa estrada sem passeios laterais, nem iluminação artificial, caminhando o A., que vestia blusão escuro, pelo lado direito da faixa de rodagem, atento o sentido de marcha do ciclomotor, o qual circulava a uma velocidade de pelo menos 60 km/hora, na mesma semi-faixa de rodagem, vindo a embater no A. quando este se encontrava sensivelmente a meio duma curva que faz diminuir a visibilidade dos condutores em relação à estrada, é de concluir que ambos os intervenientes (A. e condutor do ciclomotor) contribuíram com as suas negligentes condutas para a ocorrência do acidente.

- O condutor do ciclomotor porquanto, face às condições da estrada, devia conduzir atento e a uma velocidade adequada que lhe permitisse controlar o mesmo, de modo a tentar evitar o embate, parando antes do obstáculo ou desviando-se dele.

- O peão, porquanto devia caminhar pelo lado esquerdo da faixa de rodagem e o mais próximo possível da margem, já que só assim teria possibilidade de ver o trânsito de frente e afastar-se, oportunamente, se fosse caso disso.

- Mas a conduta do peão, nas circunstâncias dos autos, é bastante mais censurável que a conduta do condutor do velocípede com motor, sendo ajustado fixar a concorrência de culpas pela ocorrência do acidente na proporção de duas partes para o

e uma para o 2.º R..

04-11-2003
Revista n.º 2235/03 - 1.ª Secção
Barros Caldeira (Relator), Faria Antunes e
Moreira Alves

Acidente de viação
Culpa exclusiva
Concorrência de culpas

- Provando-se que cerca de 50 metros antes do local onde ocorreu o acidente, o A. se apercebeu que o veículo que conduzia começou a deitar fumo, encostou à direita, a mais de 20 metros de distância do tractor que circulava à sua retaguarda, após o que, abriu a porta do lado esquerdo/frente para sair, tendo sido colhido e arrastado pelo reboque que seguia atrelado ao tractor pesado, o qual parou 10 metros à frente, está demonstrada a culpa efectiva do A. na produção do evento danoso.

- Comprovada a culpa efectiva do A., fica afastada a culpa presumida do tractorista/comissário, tornando-se necessário apurar se houve ou não também culpa efectiva por banda do condutor do tractor com reboque.

- Não tendo o A. alegado e provado que o R. tractorista se apercebeu ou podia ter apercebido tempestivamente de que o veículo que aquele conduzia circulava com um grave problema de circulação, é mister concluir pela culpa exclusiva do próprio A., por não ser exigível ao tractorista – que não se provou circular demasiado próximo do automóvel – prever que a porta do lado do condutor deste veículo fosse inopinadamente aberta, precisamente no exacto momento em que já o ultrapassava.

- A despeito da pressa que sentia em abandonar o veículo, o A. devia ter-se previamente certificado de que podia abrir a porta do veículo que conduzia sem perigo para ele próprio e para o tráfego, não sendo o tractorista obrigado a contar com a conduta negligente do demandante.

04-11-2003
Revista n.º 3097/03 - 1.ª Secção

Faria Antunes (Relator), Moreira Alves e Alves Velho

Acidente de viação

Responsabilidade pelo risco

Comissão

Presunção de culpa

Concorrência de culpas

- Da conjugação dos preceitos dos arts. 500.º, n.º 1, e 503.º, n.ºs 1 e 3, do CC, infere-se que só a existência de uma relação de comissão, encarada no sentido amplo de serviço ou actividade realizada por conta e sob a direcção de outrem, pressupondo uma relação de dependência entre o comitente e o comissário que autorize aquele a dar instruções a este, faz presumir a culpa do condutor de veículo por conta de outrem.

- Para efeito de repartição da responsabilidade pelo risco de dois veículos intervenientes em acidente de viação, por aplicação do disposto no art. 506.º, n.º 1, deve atender-se à proporção em que o risco de cada um dos veículos haja contribuído, no caso concreto, para a produção dos danos registados. Por isso, é adequada, no caso de um dos veículos ser um automóvel ligeiro de passageiros e o outro um velocípede com motor, a atribuição da proporção de 70% para o primeiro e de 30% para o segundo.

06-11-2003

Revista n.º 2997/03 - 7.ª Secção

Araújo de Barros (Relator) *, Oliveira Barros e Salvador da Costa

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Trânsito de peões

Culpa

Matéria de facto

Matéria de direito

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

Ilações

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

- Todo o juízo sobre a causalidade (e

respectivo nexo de adequação), enquanto naturalisticamente considerada, isto é indagar se, na sequência do desencadeamento naturalístico dos factos, estes funcionaram ou não como condição detonadora do dano, se insere no puro plano factual, como tal insindicável pelo STJ.

- Nos termos do art. 102.º do CEst 94, o trânsito de peões deverá fazer-se pelos passeios, pistas ou passagens para eles destinados, ou na sua falta, pelas bermas, tudo sem embargo das situações em que possam transitar pela faixa de rodagem.

- A determinação da culpa e a respectiva graduação constituem matéria de direito quando essa forma de imputação subjectiva se funda na violação ou inobservância de deveres jurídicos prescritos em lei ou regulamento. Já integrará, todavia, matéria de facto se estiver em equação a violação dos deveres gerais de prudência e diligência, consubstanciadores dos conceitos de imperícia, inconsideração, imprevidência, ou falta de destreza ou de cuidado.

- É ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão, salvo havendo presunção legal de culpa - conf. art. 342.º, n.º 1, do CC.

- A culpa é apreciada em abstracto. Na falta de outro critério legal é apreciada pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias do caso, ou seja do homem médio que é o suposto ser querido pela ordem jurídica - conf. art. 487.º, n.º 2, do CC.

- O STJ deve, em princípio, respeitar qualquer ilação tirada em matéria de facto pela Relação, desde que a mesma, não alterando os factos que a prova fixou, mas antes se apoiando neles, se limite a operar logicamente o correspondente desenvolvimento.

- Mas já poderá o Supremo censurar e sindicar os critérios normativos plasmados nas normas alegadamente violadas pelos intervenientes no acidente - por reporte ao elenco factual assente pelas instâncias - para efeitos de apurar das respectivas culpas e respectiva gradação, porquanto tal actividade já consubstancia matéria de direito.

- O condutor não é obrigado a prever ou contar com a falta de prudência dos

restantes utentes da via - veículos, peões ou transeuntes - antes devendo razoavelmente partir do princípio de que todos cumprem os preceitos regulamentares do trânsito e observam os deveres de cuidado que lhes subjazem.

06-11-2003

Revista n.º 2960/03 - 2.ª Secção

Ferreira de Almeida (Relator) *, Abílio Vasconcelos e Duarte Soares

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Indemnização

- Em acidente de viação (atropelamento) ocorrido entre um veículo de caixa fechada, com pouca visibilidade para os lados e para trás, que circulava, numa via com 5 metros de largura, a cerca de 10/15 cm de um passeio com 80 cm de largura, e um peão que aí se encontrava e que, inadvertidamente, numa altura em que no sentido contrário ao daquele veículo se aproximava uma máquina industrial pesada, colocou um pé fora desse passeio, na faixa de rodagem, é adequada a repartição de culpas concorrentes através da atribuição de 50% a cada um dos intervenientes.

- O quantum indemnizatório relativo aos danos de carácter não patrimonial sofridos, em consequência desse acidente, por uma mulher de 69 anos, saudável, que dava conta de toda a vida doméstica, que teve fractura bimalleolar com luxação da tibiotalársica, ferida incisa da pálpebra superior esquerda e traumatismo craneano, foi submetida a uma intervenção cirúrgica, com aplicação de material osteosintético, posteriormente teve necessidade de permanecer em casa, em situação dolorosa e impossibilitada de se movimentar e de satisfazer, por si própria, as suas necessidades básicas, ficando com sequelas das lesões determinantes de 9% de incapacidade permanente para o trabalho, há-de equitativamente ser fixado em 2.000.000\$00.

13-11-2003

Revista n.º 3340/03 - 7.ª Secção

Araújo de Barros (Relator) *, Oliveira Barros e Salvador da Costa

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Condução sem habilitação legal

- Provando-se que a vítima conduzia uma bicicleta de noite e sem qualquer sinal luminoso ou fluorescente, fazendo-o pelo meio da sua faixa de rodagem, e que a R. conduzia o motociclo com excesso de velocidade, distraído, tendo realizado uma ultrapassagem irregular e invadido a faixa de rodagem contrária, é justo atribuir a ambos os condutores culpas iguais na produção do acidente.

- Com efeito, se o número de infracções praticadas pelo condutor do motociclo, matematicamente, é maior, no seu conjunto equivalem-se a gravidade e a intensidade do juízo de censura que ambos os condutores merecem por terem agido como agiram.

- A falta de habilitação legal do R. que conduzia não releva para a apreciação do problema da culpa na produção do acidente porque, perante a culpa efectiva de ambos os condutores, não ficou demonstrada a incapacidade ou inabilidade daquele para a condução.

02-12-2003

Revista n.º 3600/03 - 6.ª Secção Nuno

Cameira (Relator) * Sousa Leite

Afonso de Melo

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Culpa

Matéria de facto

Matéria de direito

Responsabilidade pelo risco

Concorrência de culpas

- A determinação da culpa e a respectiva graduação constituem matéria de direito
- como tal, sujeitas à censura do Supremo - quando essa forma de imputação subjectiva se funda na violação ou inobservância de normas legais ou regulamentares; e constitui matéria de facto, de que ao Supremo é vedado conhecer, quando não haja, para aqueles efeitos, que aplicar ou interpretar qualquer regra de direito - o que sucede quando ela se baseia em inconsideração ou falta de atenção, isto é, em inobservância dos deveres gerais de diligência.
- Se a matéria de facto apurada relativamente à etiologia do acidente, não permite atingir, com clareza, o modo como este ocorreu e a medida em que cada um dos comportamentos contra-ordenacionais dos condutores intervenientes para ele contribuiu, deverá, por força do disposto no n.º 2 (2.ª parte) do art. 506.º do CC, considerar-se igual a contribuição da culpa de cada um deles.

15-01-2004

Revista n.º 4171/03 - 2.ª Secção
Santos Bernardino (Relator) *, Bettencourt de Faria e Moitinho de Almeida

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Nexo de causalidade

Culpa

Presunções judiciais

Ilações

Matéria de facto

Matéria de direito

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Concorrência de culpas

Dano Indemnização

Liquidação em execução de sentença

Actualização da indemnização

- O nexo de causalidade (naturalístico) ou seja, indagar se, na sequência do processamento naturalístico dos factos, estes funcionaram ou não como factor desencadeador ou como condição detonadora do dano, é algo que se insere no puro plano factual, como tal insindicável

pelo Supremo Tribunal de Justiça.

- É já, todavia, questão de direito determinar se, no plano geral e abstracto, a condição verificada é ou não causa adequada do dano - conf. art. 563.º do CC.

- A determinação da culpa, versus a violação do direito estradal, integrará matéria de direito quando se funde na violação ou inobservância de deveres jurídicos prescritos em lei ou regulamento. Integrará matéria de facto se estiver em equação a violação dos deveres gerais de prudência e diligência, consubstanciadores dos conceitos de imperícia, inconsideração, imprevidência, ou falta de destreza ou de cuidado.

- Existindo contra-ordenação estradal, existe uma presunção «juris tantum» de negligência contra o seu autor.

- Há concorrência de culpas quando um condutor efectua uma ultrapassagem a cerca de 30 m de uma curva apertada, a uma velocidade superior a 100 km/h, vindo a perder o controlo do veículo nessa curva, entrando em despiste, sendo então embatido na traseira pelo veículo ultrapassado (que circulava também a cerca de 100 km/h) e só se imobilizando ao embater no muro do lado esquerdo considerado o sentido de marcha de ambos os veículos.

- Em tais circunstâncias, é adequada a fixação do grau de culpa em 80% e 20% respectivamente para o condutor do veículo ultrapassante e de 20% para o do veículo ultrapassado.

- É lícito aos tribunais de instância tirarem conclusões ou ilações lógicas da matéria de facto dada como provada e fazer a sua interpretação e esclarecimento, desde que, sem a alterarem antes nela se apoiando, se limitem a desenvolvê-la, conclusões essas que constituem matéria de facto, como tal alheia à sindicância do Supremo Tribunal de Justiça.

- A prova por presunções (judiciais) tem de confinar-se e reportar-se aos factos incluídos no questionário e não estender-se a factos dessa peça exorbitantes, posto que as presunções, como meios de prova, não podem eliminar o ónus da prova nem modificar o resultado da respectiva repartição entre as partes.

- O Supremo apenas poderá censurar a decisão da Relação quando o uso de presunções (por esta) houver conduzido à violação de normas legais, isto é decidir se, no caso concreto, era ou não permitido o uso de tais presunções.

- Soçobrando a prova dos danos - a fazer na acção declarativa que não na executiva - não há que relegar a respectiva liquidação para execução de sentença a fixação do respectivo quantum, ao abrigo do disposto no n.º 2 do art. 661.º do CPC.

- Em princípio, os montantes indemnizatórios deverão ser, todos eles, reportados à data da citação (arts. 804.º, n.º 1, e 805.º, n.º 3, do CC). Só não será assim se, em data subsequente à da citação, vier a ser emitida uma qualquer decisão judicial actualizadora expressa que contemple, por majoração (e com base na estatuição-previsão do n.º 2 do art. 562.º do CC), esses cálculos indemnizatórios, com apelo aos factores/índices da inflação e/ou da desvalorização ou correcção monetárias.

22-04-2004

Revista n.º 1040/04 - 2.ª Secção
Ferreira de Almeida (Relator) *, Abílio Vasconcelos e Duarte Soares

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Cinto de segurança

Capacete de protecção

Nexo de causalidade

Ónus da prova

Juros de mora

Actualização da indemnização

Uniformização de jurisprudência

- A falta de uso de equipamento de protecção só relevará, em princípio, e para os efeitos do n.º 1 do art. 570.º do CC, quando o acidente for imputável ao próprio condutor do veículo (e já não quando o mesmo seja da responsabilidade de terceiro).

- Na primeira hipótese será sobre a vítima-autora que impende o ónus de alegar e provar que, não obstante por ex. a falta de

capacete, as lesões por si sofridas, e com a gravidade atingida, teriam, na mesma ocorrido.

- Devem distinguir-se as situações de não uso do capacete das situações de não uso do cinto de segurança; por um lado, é manifestamente superior (em termos de previsibilidade normal) o risco de lesões na cabeça para um condutor ou um passageiro de veículo de duas rodas que em contravenção ao CEst que não traz o capacete colocado, relativamente àqueles que o usem, e, por outro, tal previsibilidade relativamente aos acidentes em que os lesados usem ou não os cintos de segurança torna-se bastante mais difícil, dada a multiplicidade de hipóteses susceptíveis de ocorrência.

- Quanto aos terceiros causadores dos danos encontra-se substancialmente em causa a violação de disposições legais destinadas a proteger direitos ou interesses alheios, pressuposto essencial da responsabilidade civil (art. 483.º, n.º 1, do CC); quanto ao uso ou não uso do cinto de segurança, o cumprimento de disposições legais/regulamentares tendentes a proteger o próprio passageiro.

- Seria as mais das vezes "diabólica" a prova de que o não uso do cinto de segurança em nada contribuiu para as lesões ou seu agravamento.

- Não se tendo operado (ex-professo) um cálculo actualizado da indemnização ao abrigo do n.º 2 do artigo 566 do CC com apelo também declarado v.g. aos "índices de inflação" entretanto apurados no tempo transcorrido desde a propositura da acção, os juros moratórios devem ser contabilizados a partir da data citação, que não a contar da data da decisão condenatória de 1.ª instância.

- Para efeitos da anterior proposição e nos termos do AC UNIF de JURISP n.º 4/2002 não há que distinguir entre danos não patrimoniais e ainda entre as diversas categorias de danos indemnizáveis em dinheiro e susceptíveis, portanto, do cálculo actualizado constante desse n.º 2 do art. 566.º.

06-05-2004

Revista n.º 1217/04 - 2.ª Secção
Ferreira de Almeida (Relator) *, Abílio
Vasconcelos e Duarte Soares

Acidente de viação
Concorrência de culpas
Motociclo

É de admitir que a condutora de animais, sem a devida sinalização luminosa, tenha contribuído em 20% para o acidente, devido também a velocidade excessiva do motociclo que contra esses animais embateu, quando se desconheça o grau de iluminação da via pública por onde seguia e a que distância o condutor do motociclo se apercebeu ou podia ter apercebido da presença dos animais.

01-07-2004

Revista n.º 2201/04 - 2.ª Secção
Moitinho de Almeida (Relator) *, Noronha
do Nascimento e Ferreira de Almeida

Acidente de viação
Concorrência de culpas
Velocidade excessiva
Iluminação

- Se numa noite chuvosa um veículo avista um outro de tracção animal que o precede, a cerca de 3/4 metros, e não consegue imobilizar-se nesse espaço, tendo de se desviar para a sua esquerda, contribui para o acidente daí decorrente, por não seguir a velocidade adequada.

- Como também para ele contribui o referido veículo de tracção animal, por não trazer qualquer sinalização luminosa, sendo simétricas as culpas de ambos os condutores.

- Assim, é equilibrada a atribuição de 50% de culpa a cada um deles.

30-09-2004

Revista n.º 1726/04 - 2.ª Secção
Bettencourt de Faria (Relator)*, Moitinho de
Almeida e Noronha do Nascimento

Sentença
Falta de fundamentação
Fundamento de direito
Acidente de viação
Prova da culpa
Presunções judiciais
Presunção de culpa
Concorrência de culpas

- A nulidade prevenida pela alínea b) do n.º 1 do art. 668.º do CPC só realmente se verifica quando de todo em todo - absoluta e efectivamente - falte a fundamentação de facto ou de direito: não assim quando essa fundamentação se revele sumária ou insuficiente.

- Não é, designadamente, a falta de indicação das normas jurídicas pertinentes que, sem mais, integra a falta de fundamentação de direito prevista na sobredita disposição legal.

- Sob pena de tornar-se excessivamente gravoso ou incomportável, o ónus probatório instituído no art. 487.º do CC deverá ser mitigado pela intervenção da denominada prova prima facie ou de primeira aparência, baseada em presunções simples, naturais, judiciais, de facto ou de experiência - praesumptio facti ou hominis, que os arts. 349.º e 351.º do CC consentem, precisamente enquanto deduções ou ilações autorizadas pelas regras de experiência - id quod plerumque accidit (o que acontece as mais das vezes).

- A prova da culpa consiste, assim, frequentemente numa prova indirecta, que, em termos práticos, se reconduz à prova de circunstâncias que, segundo as regras da experiência, constituem indícios ou revelações de culpa.

- Como assim, e dum modo geral, a ocorrência de situação que em termos objectivos constitua contravenção de norma(s) do Código da Estrada importa presunção simples ou natural de negligência, que cabe ao infractor contrariar, recaindo sobre ele o ónus da contraprova, isto é, de opor facto justificativo ou factos susceptíveis de gerar dúvida insanável no espírito de quem julga.

- Tão só lhe cumprindo formular juízo sobre se efectivamente se mostra ou não ter

havido infracção de normas legais ou sobre a aplicação de presunções legais, não é da competência do Supremo Tribunal de Justiça censurar, salvo ilogismo, o uso que as instâncias façam de presunções judiciais, ou seja, as ilações que, em matéria de facto, as instâncias retirem ou façam decorrer dos factos provados.

- Não pode haver concorrência de culpa presumida, nomeadamente de harmonia com o estabelecido no art. 503.º, n.º 3, do CC, com a culpa efectiva, mesmo se determinada através de presunção judicial.
- O art. 506.º, n.º 2, do CC regula a hipótese de concorrerem no caso culpas efectivas - tenham-se elas apurado ou não com base em presunção(ões) judicial(is) - ou de, não apurada culpa efectiva, ocorrer concorrência de presunções legais de culpa.
- Os tribunais de recurso não podem, sob pena de preterição de jurisdição, conhecer de questões não debatidas na instância recorrida.

19-10-2004

Revista n.º 2638/04 - 7.ª Secção
Oliveira Barros (Relator) *, Salvador da Costa e Ferreira de Sousa

Acidente de viação

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- Age com culpa o condutor de um velocípede sem motor que executou uma manobra de mudança de direcção para o lado esquerdo sem antes ter esperado pela passagem do veículo ligeiro de passageiros que transitava em sentido contrário, pela metade direita da respectiva faixa de rodagem, a velocidade não apurada e a cerca de 60 metros de distância (no momento em que foi iniciada a viragem) e assim acabou por ser embatido pelo automóvel.
- Também age com culpa o condutor do referido veículo ligeiro de passageiros (por via do excesso de velocidade, concausal do acidente) que não conseguiu imobilizar o veículo ligeiro no espaço que o separava (pelo menos 60 metros) do velocípede,

muito embora o condutor deste, momentos antes do exacto ponto onde virou à esquerda, já estivesse colocado junto ao eixo da via e fizesse sinal com a mão esquerda de mudança de direcção para o lado esquerdo.

- Neste caso, deve ter-se por correcta a distribuição da culpa pelos dois condutores, na proporção de 50% para cada um deles.

02-11-2004

Revista n.º 3342/04 - 6.ª Secção
Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e Ponce de Leão

Declarante

Valor probatório

Acidente de viação

Culpa in vigilando

Concorrência de culpa e risco

Causalidade adequada

- O tribunal pode determinar que qualquer parte preste declarações em audiência de julgamento, quando tal seja necessário para esclarecimento da verdade material.
- Tais declarações deverão ser valoradas segundo o prudente arbítrio do julgador, mesmo que versem sobre factos favoráveis à parte que foi ouvida como declarante.
- Tal procedimento não viola o princípio processual da igualdade das partes. IV - O art. 563.º do CC consagra a doutrina da causalidade adequada.
- Num campo de cultivo, se um menor de 15 anos, que era transportado naquele veículo, tomou a iniciativa de o conduzir abusivamente, aproveitando-se da ausência do respectivo condutor, que se tinha afastado para colher um cacho de uvas, e se, reiniciando a marcha, desacompanhado daquele condutor, o tractor caiu numa ribanceira, ao descrever uma curva, tendo o menor ficado debaixo dele e sofrido lesões que determinaram a sua morte, quando o conduzia, tal sinistro só pode ser imputável ao próprio menor, em sede de causalidade adequada.
- Na culpa in vigilando a que se refere o art. 491.º do CC, as pessoas visadas não respondem por facto de outrem, mas por

facto próprio.

- A respectiva responsabilidade baseia-se na presunção, ilidível, de que houve omissão de um dever de vigilância.

- Não há concorrência entre o risco de um interveniente no acidente e a culpa do outro, para responsabilizar ambos.

02-11-2004

Revista n.º 3457/04 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator) *, Silva Salazar e Ponce de Leão

Acidente de viação

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- Age com culpa um ciclomotorista que entrou numa via prioritária na qual circulava um veículo automóvel, sem atender à aproximação deste e iniciando a manobra de mudança para a esquerda quando o ligeiro, que vinha do seu lado esquerdo, se encontrava a cerca de 20 metros do entroncamento das estradas.

- Também age com culpa o condutor do referido veículo automóvel, por circular a 70 quilómetros/hora quando no local apenas era permitido fazê-lo a 50 quilómetros/hora e existia um sinal de perigo que assinalava o entroncamento - colocado alguns metros antes, atento o seu sentido de marcha -, sendo este ladeado de casas.

- Neste caso, deve ter-se por correcta a distribuição da culpa pelos dois condutores, na proporção de 80% para o ciclomotorista e de 20% para o condutor do ligeiro.

02-11-2004

Revista n.º 2763/04 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Azevedo Ramos e Silva Salazar

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Danos patrimoniais

Danos não patrimoniais

Indemnização

- Tem sido orientação constante do STJ que a prova da inobservância de leis e regulamentos faz presumir a culpa na produção dos danos dela decorrentes, dispensando-se a prova em concreto da falta de diligência.

- Verifica-se a concausalidade e conculpabilidade dos comportamentos de ambos os condutores, na proporção de 70% para o pesado de passageiros e de 30% para o autor, considerando que aquele invadiu e permaneceu na hemifaixa de rodagem esquerda, impedindo a passagem do ligeiro do autor, o qual, por sua vez, circulava a cerca do dobro da velocidade legalmente permitida para o local, em curva e em tempo de chuva, dificultando qualquer manobra que permitisse evitar a colisão, contribuindo, em boa medida, para o agravamento dos danos.

- Mostra-se adequado o montante de 5.000 contos fixado a título de compensação por danos não patrimoniais, atendendo às lesões sofridas, às dores padecidas e que acompanharão o autor para o resto da vida, às dificuldades respiratórias e mais sequelas determinantes da incapacidade parcial permanente de 37% que o ficou a afectar.

- Ponderando que o autor à data do acidente tinha 42 anos e auferia o rendimento anual de 2.880.000\$00, ficando afectado com uma IPP de 37%, e considerando a procura de profissionais electricistas, a normal subida do preço de serviços técnicos, superior à dos ordenados e salários, a maior longevidade profissional de quem trabalha por conta própria, as baixas taxas de juro das operações bancárias passivas, julga-se equilibrado o montante de 150 mil Euros a título de indemnização por danos futuros em razão da perda da capacidade ganho.

30-11-2004

Revista n.º 3700/04 - 6.ª Secção

Afonso Correia (Relator), Ribeiro de Almeida e Nuno Cameira

Acidente de viação
Atropelamento
Concorrência de culpas
Incapacidade parcial permanente menor
Danos futuros
Danos patrimoniais

- Mostrando a dinâmica do acidente que o Autor, então uma criança com 10 anos de idade, atravessava a estrada, em passo acelerado da esquerda para a direita, atento o sentido do automóvel atropelante, que circulava a 50-60 Km/hora, para cujo condutor toda a movimentação do peão era visível, e que o condutor, ao aperceber-se do menor, travou e desviou-se para a esquerda, vindo a colhê-lo com a parte frontal direita, junto ao farol, no eixo da via, é de concluir que tanto o comportamento do condutor - que infringiu os arts. 7.º, n.º 1 e 5, n.º 2, do CE então em vigor -, quer a conduta contravencional e inconsiderada do menor - que desrespeitou a regra constante do art. 40.º, n.º 4, do mesmo Código -, contribuíram para a produção do evento danoso, na proporção de 75% e 25%, respectivamente.

- No que concerne à fixação da indemnização por danos futuros, atenta a natureza do dano funcional, do foro neurológico, a incerteza quanto à sua extensão e consequências, impõe uma valoração que, por ter uma abrangência maior que a perda de capacidade de ganho aferida por determinada percentagem de IPP, não pode cingir-se ao simples cálculo da perda da correspondente percentagem do salário mínimo durante o período provável de vida activa.

- Não se está perante uma concreta profissão, nem perante uma concreta e efectiva perda de ganho no seu exercício, mas perante uma IPP geral, a confrontar com um salário médio previsível para qualquer profissão acessível ao Autor perante a qual a sua capacidade de ganho, por via das deficiências funcionais que o afectam, está diminuída de 60%, tendo-se por justa e adequada, porque equitativa, a valoração deste dano em 100.000 Euros, impendendo sobre a Ré seguradora a obrigação de satisfazer

75.000 Euros.

14-12-04
 Revista n.º 3810/04 - 1.ª Secção
 Alves Velho (Relator), Moreira Camilo e Lopes Pinto

Acidente de viação
Concorrência de culpas
Danos futuros
Danos patrimoniais
Indemnização

- Provando-se que o veículo GF, onde o Autor seguia como passageiro, circulava a cerca de 115 km/hora, pela meia faixa de rodagem direita da estrada, uma recta de boa visibilidade e com iluminação pública, sendo noite, e que o veículo QI, que atrelava um reboque com 18 metros de comprimento, sem iluminação lateral, carregado de madeira, entrou na referida faixa de rodagem, vindo de um parque de viaturas particular, encontrando-se a parte traseira do rodado do QI a ocupar a faixa direita de rodagem, atento o sentido de marcha do GF, aquando da aproximação deste, cujo condutor não travou, indo embater na parte lateral traseira do atrelado, mostra-se ajustada a fixação da percentagem de culpa dos dois condutores intervenientes em 70% para o condutor do QI e 30% para o condutor do GF.

- Considerando que o Autor, então com 20 anos de idade, auferia por ano Esc. 1.660.000\$00 referente à profissão de fiel de armazém e ajudante de motorista e Esc. 928.000\$00 como pedreiro, tendo ficado na situação de tetraplégico incontinente, que manterá sempre, com uma incapacidade geral permanente parcial de 95%, mostra-se adequado fixar a indemnização por danos futuros provenientes da incapacidade física do Autor em Esc. 50.000.000\$00.

- Tendo em conta que o Autor necessita de acompanhamento permanente por duas pessoas, cada uma 8 horas por dia, correspondendo a um encargo superior a Esc. 80.000\$00 cada, é devida indemnização para compensar essas despesas, sendo adequado fixar o montante da mesma em

Esc. 30.000.000\$00.

14-12-04

Revista n.º 2672/04 - 1.ª Secção

Barros Caldeira (Relator), Faria Antunes e
Moreira Alves

Acidente de viação

Fundo de Garantia Automóvel

Concorrência de culpas

Dano morte

Danos patrimoniais

Indemnização

- O Réu A, ao não criar na empresa de que é sócio gerente, as condições necessárias à recolha dos veículos em reparação, autorizando que os mesmos permanecessem na estrada, ocupando parte da faixa de rodagem, durante a noite, cometeu a contravenção ao art. 50.º, n.º 2, al. a), do CESt, sendo directamente responsável pelo acidente que dela veio a resultar.

- Por outro lado, o Réu B, que conduzia o ciclomotor onde seguia como passageiro o falecido filho da Autora, em excesso de velocidade que foi determinante para que se não tenha apercebido, em tempo útil, da presença na via do pesado e nele tenha embatido, infringiu o disposto nos arts. 24.º e 25.º do CESt.

- Recaindo sobre o Réu B a obrigação de indemnizar, transmitida à sua herança, e não sendo o mesmo titular de seguro de responsabilidade civil válido, relativamente à circulação do seu ciclomotor, está caracterizada a co-responsabilidade do Réu Fundo de Garantia Automóvel, nos termos dos arts. 21.º e 29.º, n.º 6, do DL 522/85.

- Tendo o FGA sido demandado como garante da responsabilidade dos proprietários dos veículos envolvidos no acidente, não pode ser surpreendido por uma condenação na qualidade de garante de um outro Réu (o Réu A), que igualmente não cumpriu a obrigação de segurar, mas cuja defesa não teve oportunidade de assumir, sob pena de violação do princípio do contraditório (art. 2.º do CPC).

- São assim responsáveis pelo pagamento da

indemnização devida à Autora a herança do Réu B e o FGA, na proporção de 40%, e o Réu A, na proporção de 60%.

- Provando-se que o falecido filho da Autora tinha 20 anos de idade, auferia o salário mensal de 90.000\$00, vivia com a mãe, não namorava e ganhava para o lar, sendo provável que se mantivesse a viver com a mãe e a contribuir para as despesas desta até à sua morte, deve indemnizar-se a Autora pela perda da contribuição alimentar no período decorrido entre a morte do filho, em 24-12-1995, e a sua própria, verificada em 18-03-1997, sendo equitativo fixar o montante da indemnização devida, nesse particular, em 600.000\$00.

27-01-2005

Revista n.º 4174/04 - 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator), Azevedo Ramos e
Silva Salazar

Acidente de viação

Concorrência de culpas

É adequada a repartição da culpa na percentagem de 50% para cada um dos intervenientes no acidente quando este se verificou porque o condutor do veículo atropelante conduzia a velocidade inadequada relativamente ao local onde circulava, numa cidade e junto de uma escola (art. 7.º, n.ºs 1 e 2, als. c) e d), do CESt vigente à época), e porque o A. se decidiu a atravessar a rua, sem que previamente tivesse olhado à sua esquerda, assegurando-se de que o podia fazer sem perigo (art. 40.º, n.º 4, do CESt).

15-02-2005

Revista n.º 4667/04 - 6.ª Secção

Ponce de Leão (Relator), Afonso Correia e
Ribeiro de Almeida

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Dano morte

Indemnização

- Considerando que o filho dos Autores foi,

aos 20 de idade, vítima de acidente de viação, para cuja ocorrência não teve qualquer culpa, entendemos ser equilibrada a quantia de 75.000 Euros como ressarcimento da lesão do direito à vida.

- Provando-se que o acidente aconteceu, na A12, praça da portagem de Pinhal Novo, porque o condutor do veículo pesado de passageiros circulava a velocidade superior a 100 Km/hora, quando o limite máximo era de 60 Km/hora, e porque o condutor do veículo ligeiro, quando procurava uma cabina em funcionamento, se atravessou na faixa destinada à Via Verde (de que não dispunha) cortando a linha de marcha do veículo pesado que tinha o dispositivo de "Via Verde", afigura-se equilibrado atribuir 70% de responsabilidade ao condutor do ligeiro (que violou os arts. 13.º, n.ºs 1 e 2, 14.º, n.º 1, e 35.º, n.º 1, do CESt) e 30% ao condutor do pesado (que infringiu o disposto nos arts. 24.º, n.º 1, 27.º, n.º 1, e quadro anexo, e 28.º, n.ºs 1, al. b), e 2, do CESt), assim procedendo à repartição das correspondentes culpas.

19-05-2005

Revista n.º 935/05 - 1.ª Secção

Moreira Camilo (Relator), Lopes Pinto e Pinto Monteiro

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpas

- Resulta do regime legal da circulação rodoviária e do conceito de culpa lato sensu a que se reporta o art. 487.º, n.º 2, do CC, que os condutores, antes de iniciarem qualquer manobra, devem certificar-se de que a mesma não compromete a segurança do trânsito e proceder em termos de a não comprometer, servindo-se, se necessário, de auxílio de outrem se não puderem, só por si, abarcar toda a zona envolvente.

- Em manobra de marcha atrás, devem os condutores emitir o necessário sinal luminoso de afrouxamento e, se necessário, fazê-la acompanhar de pessoas que os auxiliem, designadamente para visionar e avisar da aproximação de veículos e, se

provierem de parques de estacionamento público ou privado, devem previamente chamar a atenção dos condutores de outros veículos para essa circunstância.

- E, para além de se lhes impor o respeito dos limites gerais e especiais de velocidade, devem os condutores de veículos automóveis regulá-la de harmonia com as circunstâncias dos veículos, a configuração e o estado geral das estradas e faixas de rodagem incluindo a respectiva luminosidade e visibilidade.

- Deve considerar-se igual a culpa de ambos os condutores na colisão de veículos em faixa de rodagem com 5,9m de largura, no interior de uma povoação, de noite, se um circulava, na sua mão de trânsito, sentido norte-sul, a mais de 100 km/hora, e o outro, vindo de um parque de estacionamento, em marcha atrás, à distância de 30 metros de uma curva situada no lado donde vinha o primeiro, procede à travessia da estrada e à inversão de marcha para seguir no sentido sul norte, altura em que foi embatido pelo outro veículo na meia faixa de rodagem do sentido norte-sul.

19-05-2005

Revista n.º 1469/05 - 7.ª Secção

Salvador da Costa (Relator) *, Ferreira de Sousa e Armindo Luís

Acidente de viação

Colisão de veículos

Comissário

Concorrência de culpas

Danos patrimoniais

Danos não patrimoniais

Direito à vida

Cálculo da indemnização

Actualização da indemnização

- No caso de colisão de dois veículos automóveis, ambos conduzidos por comissários, não tendo sido ilidida a presunção estabelecida na 1.ª parte do n.º 3 do art. 503.º do CC relativamente a qualquer deles, deve aplicar-se o princípio constante do n.º 2 do art. 506.º do mesmo Código, sendo de reputar igual a medida da contribuição da culpa dos dois condutores

na produção do acidente.

- Provando-se que à data do acidente o falecido tinha 51 anos de idade e um rendimento laboral anual de 3.748 €, desconhecendo-se, porém, quanto gastava consigo próprio, mas tendo em atenção que contribuía para os encargos do seu agregado familiar, composto de esposa e duas filhas (recorrentes), estudantes, sendo assim razoável supor que gastava apenas 1/3 do rendimento consigo próprio, mostra-se adequada a fixação de uma indemnização de 47.574,54 € a título de danos materiais futuros das recorrentes, considerando o período provável da vida activa até aos 70 anos do sinistrado.

- O valor a fixar pelo dano resultante da perda do direito à vida deve ser fixado em 49.879,79 €, o qual é o mais ajustado a tal prejuízo, “o mais importante e valioso bem da pessoa”.

- Estando ainda provado que o falecido vivia em economia comum com a mulher e as duas filhas do casal e que era amigo e afeiçoado à família, a quem o uniam laços de amor e estima, e que a sua morte causou àquelas dor e sofrimento perduráveis, entende-se ajustado atribuir aos danos não patrimoniais sofridos por cada das recorrentes o valor de 14.963,94 €.

- Mantém-se actual a doutrina do AC UNIF JURISP n.º 4/2002, de 09-05-2002, publicado no DR, I.ª Série-A, de 27-06-2002, sendo, pois, inadmissível a acumulação de juros de mora desde a citação com a actualização da indemnização em função da taxa da inflação.

09-06-2005

Revista n.º 1096/05 - 2.ª Secção

Loureiro da Fonseca (Relator), Lucas Coelho e Bettencourt de Faria

Acidente de viação

Sinais de trânsito

Obras

Dano morte

Concorrência de culpas

Culpa da vítima

Danos futuros

- A Ré construtora ao omitir a sinalização de posição delimitadora do desnível existente no meio da via, devido a trabalhos de pavimentação, violou o Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 01-10, omissão que constitui causa adequada do acidente que consistiu no despiste do motociclo conduzido pelo Autor ao embater no aludido desnível.

- Mas para o acidente também contribuiu a conduta do Autor, porquanto, não obstante a existência de sinalização temporária indicadora de trabalhos na via, proibição de ultrapassagem, bermas baixas, passagem estreita, lomba ou depressão e proibição de exceder o limite de 60 km/h, guinou injustificadamente para o centro da via, onde embateu no referido desnível. É adequado fixar a proporção da culpa concorrencial em 60% para o Autor e 40% para a referida Ré construtora.

- O direito a indemnização fundado no disposto no art. 495.º, n.º 3, do CC, de que são titulares as pessoas que podiam exigir alimentos ao falecido, não corresponde a qualquer direito próprio da vítima que se transmita por via sucessória aos seus herdeiros, pelo que na determinação do quantum indemnizatório não podem ser seguidos os mesmos critérios que se utilizam para o cálculo da indemnização do lesado pela perda da sua capacidade de ganho.

22-06-2005

Revista n.º 1625/05 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Moreira Camilo

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Mudança de direcção

- Age com culpa o condutor do veículo segurado na ré que, circulando a uma velocidade não inferior a 90 km/hora num local onde sabe que vai passar um cruzamento, não procedeu à necessária redução de velocidade, cometendo uma contra-ordenação que terá de constituir

fundamento para uma repartição de culpas, apesar de o acidente já ter ocorrido na sua hemi-faixa de rodagem.

- Porém, a velocidade excessiva deste veículo contribuiu em muito menor medida do que a manobra do autor, que, para efectuar a pretendida manobra de mudança de direcção para a esquerda, penetrou nessa hemi-faixa, obstruindo totalmente a linha de marcha daquele.

- Tudo sopesado, é equilibrado atribuir 80% de responsabilidade ao autor e 20% ao condutor do veículo segurado na ré.

20-09-2005

Revista n.º 2192/05 - 1.ª Secção

Moreira Camilo (Relator), Lopes Pinto e Pinto Monteiro

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Culpa do lesado

Provando-se que o condutor do veículo seguro na Ré, transitava a velocidade entre 70 e 80 Km horários, quando não podia circular no atravessamento da localidade a mais de 60 Km/h, e que o Autor, vítima de atropelamento pelo referido veículo, não efectuou a travessia da estrada pela passagem de peões existente a 20 metros do local, resultando ainda dos factos que iniciou a travessia sem previamente se certificar de que o podia fazer sem perigo e sem perturbar a circulação do veículo, julga-se adequado distribuir a culpa do acidente na proporção de 50% para o Autor e 50% para o condutor do aludido veículo.

11-10-2005

Revista n.º 2488/05 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e Ponce de Leão

Acidente ferroviário

Comboio

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Danos futuros Indemnização

Cálculo da indemnização

- O autor, então menor de 11 anos de idade, saltou para o comboio em andamento; este foi sem dúvida o acto causal primordial do acidente que sofreu já que, ao saltar, caiu e foi atingido pelo comboio.

- Mas simultaneamente a CP agiu também causal e culposamente; sabia que se tratava de um trajecto ferroviário utilizado frequentemente por estudantes de menor idade e ainda assim mantinha em serviço carruagens (como a dos autos) cujas portas permaneciam abertas mesmo depois da partida da composição, fechando-se apenas "só...após alguns metros de marcha, arrancando pois (o comboio) com aquelas abertas".

- Vale isto por dizer que carruagens com tais características em comboios usados por estudantes com 10 - 12 anos funcionam como o convite - chamariz para se fazer o que o autor fez; este comportamento da ré CP é concausa adequada do acidente nos termos em que a causalidade aparece definida no art. 563.º do CC.

- As dores que teve, os tratamentos que fez e que fará, a incapacidade parcial permanente de 60% que vai acompanhar para sempre quem só tinha 11 anos, os efeitos psíquicos devastadores que se repercutem em quem ainda nem homem era e que anularam a capacidade de estudo do autor, tudo somado justifica plenamente a quantificação de 40.000 € peticionada pelo recorrente; porque a responsabilidade da ré CP se cifra em 20%, computa-se a indemnização a pagar por aquela, e no tocante a tais danos (não patrimoniais), em 8.000 €.

- Pressupondo que, em condições normais e quando ingressasse no mundo do trabalho por volta dos 21 anos o autor auferisse normalmente a quantia aproximada de 750 € por mês (e sem levar em conta sequer qualquer actualização salarial ao longo de toda a sua vida), teríamos um rendimento anual de 9000 euros/ano; ainda aqui tomamos como ponto de partida um ano de 12 meses e não de 14 meses como normalmente sucede.

- Com uma expectativa de vida de mais 50 anos (ou seja, até aos 71 anos) o

rendimento global do autor cifrar-se-ia em 450.000 €; o autor ficou com uma incapacidade parcial permanente de 60%; o que significa que tal incapacidade reflectir-se-á obviamente no montante dos danos futuros, ainda por cima numa época e numa civilização onde tudo se quantifica económica e monetariamente.

- Assim, o computo indemnizatório correspondente à desvalorização por incapacidade ascende a 270.000 € (isto é, 450.000 € menos 180.000 € relativos aos 40% de capacidade); se àquele montante se subtrair o benefício respeitante à recepção antecipada de capital (que computamos em 20%) teremos a indemnização final aproximada de 216.000 € (270.000 - 54.000).

17-11-2005

Revista n.º 3050/05 - 2.ª Secção

Noronha do Nascimento (Relator), Abílio de Vasconcelos e Duarte Soares

Acidente de viação

Culpa do lesado

Concorrência de culpas

Concorrência de culpa e risco

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Danos patrimoniais

Danos não patrimoniais

- Não há concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo. Pode é haver concorrência de culpas regulada no art. 570.º do CC.

- Provando-se que o veículo segurado na Ré colheu o Autor, em plena faixa de rodagem daquele, quando o Autor andava na recolha do lixo e se preparava para entrar na cabine do veículo pesado de recolha do lixo, é censurável o comportamento do Autor porque não devia meter-se à estrada sem reparar nas luzes do automóvel que se aproximava, nem devia entrar pelo lado direito do camião que estava parado no lado esquerdo da faixa de rodagem, atento o seu sentido de marcha (art. 54.º, n.º 1, do CEst) de forma a ser colhido.

- Mas, atendendo a que o veículo pesado

estava com os quatro piscas intermitentes e a luz rotativa cor de laranja localizada no tejadilho accionados, em condições de poder ser visto a mais de 200 m, temos por correcto fixar em 75% e 25% a contribuição do condutor e da vítima, respectivamente.

- Na determinação do quantum indemnizatório por danos futuros, importa ter presente, porque se trata de factos notórios, que, em tese geral, as perdas salariais resultantes das consequências de acidentes continuarão a ter reflexos, uma vez concluída a vida activa, com a passagem à “reforma”, em consequência da sua antecipação e/ou do menor valor da respectiva pensão, se comparada com aquela a que se teria direito se as expectativas de progressão na carreira não tivessem sido abruptamente interrompidas.

- Considerando que o Autor contava 45 anos à data do acidente, era saudável e auferia o salário anual de 6.522 Euros, tendo sofrido lesões que deixaram sequelas determinantes de uma IPP para o trabalho de 70%, impeditivas do exercício da sua profissão habitual e de outras profissões na área da sua preparação técnico-profissional, nunca mais tendo trabalhado desde o acidente, a incapacidade de 70% equivale, na prática, a incapacidade total, não se afigurando excessivo fixar em 80.440 Euros o valor da indemnização devida por danos patrimoniais respeitantes à perda da capacidade de ganho.

- Tendo o Autor ficado a padecer de múltiplas sequelas e dores associadas, tanto durante a doença e tratamentos, como agora e para o futuro, sujeito a clausura hospitalar, a várias intervenções cirúrgicas, a impossibilidade de trabalhar, isto num homem de 50 anos que, antes do acidente, era saudável, fisicamente bem constituído, dinâmico, alegre e sociável, mostra-se adequado o montante de 35.000 Euros a título de compensação por tais danos não patrimoniais.

- Mas como o Autor contribuiu para o acidente (e danos daí decorrentes) em 25% o montante global da indemnização (115.440 Euros) deve ser reduzido para 86.580 Euros, sendo esta a quantia que a Seguradora está obrigada a pagar-lhe, com

juros de mora à taxa legal.

29-11-2005

Revista n.º 3236/05 - 6.ª Secção

Afonso Correia (Relator), Ribeiro de Almeida e Nuno Cameira

Acidente de viação

Atropelamento

Culpa da vítima

Concorrência de culpa e risco

- Provando-se que o menor, filho dos Autores, atravessava, em corrida, a VCI - reservada ao trânsito automóvel, onde é proibido o trânsito de peões, que dispõem de uma passagem aérea -, fazendo-o pelo leito da hemi-faixa de rodagem, quando circulavam veículos em qualquer das 3 vias, o que retirava a possibilidade a um condutor mudar de repente de uma para outra, deve considerar-se que a travessia que o menor empreendia constituía um risco para si e para todo o trânsito que se processava na altura, violando a legislação estradal (art. 104.º do CESt de 1994).

- Na falta de elementos fácticos que permitam censurar negativamente a condutora do veículo segurado na Ré pelo modo como conduzia, em termos do andamento que imprimia naquelas concretas circunstâncias e de atenção ao trânsito, ilegal e, em princípio, não previsível de peões, deve concluir-se que o acidente é imputável apenas à conduta temerata do menor, vítima de atropelamento mortal, o que afasta a hipótese de, pelo risco, responsabilizar a condutora.

07-12-2005

Revista n.º 2998/05 - 1.ª Secção

Barros Caldeira (Relator), Faria Antunes e Moreira Alves

Acidente de viação

Responsabilidade pelo risco

Concorrência de culpas

- A regra, na matéria da responsabilidade pelo risco, é que “a responsabilidade é

repartida na proporção em que cada um dos veículos houver contribuído para os danos”

- art. 506.º, n.º 1, do CC.

- Impõe ela que se apure em que medida os danos produzidos podem ser atribuídos ao risco gerado por cada um dos veículos intervenientes, o que implica a formulação, perante a concreta situação, de um juízo “da idoneidade de cada veículo para, nas condições ocorridas, provocar danos”.

- Provado que o choque ocorreu entre as frentes dos veículos, quando o automóvel circulava a 50 km/h, e o ciclomotor circulava em sentido contrário por uma estrada municipal, cujas características e estado de conservação se ignoram, sabendo-se apenas que o último dos veículos concluía uma curva que o primeiro iniciava; tendo presentes, sobretudo, as diferenças resultantes das características (dimensões, peso e potência) dos veículos envolvidos e a sua sobreposição às de menor estabilidade do veículo de duas rodas e exposição dos respectivos tripulantes, é adequado fixar a contribuição do risco do ligeiro para a produção dos danos verificados em 3/5 e em 2/5 a do ciclomotor.

13-12-2005

Revista n.º 3654/05 - 1.ª Secção

Alves Velho (Relator), Moreira Camilo e Pinto Monteiro

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Provando-se que o condutor do veículo segurado na Ré circulava a uma velocidade na ordem dos 40 a 50 km/h, e que o seu condutor, após descrever uma curva para a direita, deparou com o velocípede guiado pelo sinistrado, que saía da sua residência, a cerca de 31,60 metros, e entrou na estrada, iniciando a travessia da direita para a esquerda, atento o sentido de marcha do automóvel, cujo condutor se desviou para a esquerda e travou mas não conseguiu evitar o embate, afigura-se equilibrado atribuir 80% de responsabilidade à própria vítima e 20% ao condutor, procedendo assim à repartição das correspondentes culpas.

07-02-2006

Revista n.º 4245/05 - 1.ª Secção

Camilo Moreira Camilo (Relator), Urbano Dias e Paulo Sá

Acidente de viação

Atropelamento

Concorrência de culpas

Alcoolemia

Ónus de alegação

Ónus da prova

- O desenvolvimento factual que conduziu ao sinistro mostra que o condutor colheu a falecida quando esta, atravessando a estrada da esquerda para a direita considerado o sentido do automóvel, tinha percorrido toda a metade esquerda da via e entrado um metro na hemifaixa em que circulava o veículo, atravessamento que se processava momentos depois de realizado por outro peão, o qual levou a que o condutor abrandasse a velocidade para 40 km/h, focando sobre este a sua atenção.

- Ora, perante uma tal dinâmica do acidente, não se pode “desculpabilizar” a actuação do condutor do veículo a pretexto de que, pelo facto de se ter apercebido do primeiro peão, diminuindo a velocidade para lhe permitir a conclusão da travessia, e de nele ter fixado a sua atenção, seguia com atenção ao trânsito e utilizou a prudência que lhe era exigível.

- Certamente que, pelas mesmas razões que o condutor permitiu a travessia do primeiro peão, não se mostrando ter ocorrido qualquer alteração das circunstâncias referentes ao trânsito e à via, poderia tê-la permitido à vítima, não fora a distração em que incorreu, única variável concorrente em ambas as situações.

- Não se mostrando embora a violação de normas da legislação estradal tem-se por seguro que, enquanto violadora do dever objectivo de cuidado - “do cuidado exigível” - a conduta do segurado da recorrente é, nessa vertente objectiva, ilícita, porque violadora de valores da ordem jurídica. É ainda, culposa, porque reprovável, em face do concreto circunstancialismo presente.

- A verificação de ilicitude (agir objectivamente mal) e culpa (agir em termos merecedores de censura) não dependem necessariamente da violação de leis ou regulamentos.

- À imprudência do peão - conduta ilícita e culposa - não soube o automobilista responder com a acção adequada a evitar o dano, o que sucedeu por, devido ao desvio de atenção, não ter posto na condução o cuidado exigível, sendo-lhe imputável o resultado a título de inconsideração ou negligência. A responsabilidade, a título de culpa efectiva, do segurado da recorrente não pode ser afastada, concorrendo com a da vítima.

- O facto constante em certidão do processo criminal, fornecido pelo relatório autóptico, relativo ao grau de alcoolemia da falecida (2,55 g/l), poderia ser tomado em consideração pelo Tribunal, nos termos admitidos no n.º 3 do art. 659.º do CPC. Só que, o facto, só por si, ou seja, desligado da alegação e prova de qualquer processo causal com ele conexas - seja quanto à acção da vítima, seja quanto aos danos produzidos ou ao seu agravamento -, é completamente anódino e, conseqüentemente, irrelevante para a determinação da responsabilidade dos intervenientes no acidente e aferição do respectivo grau.

21-02-2006

Revista n.º 4274/05 - 1.ª Secção

Alves Velho (Relator), Moreira Camilo e Urbano Dias

Acidente de viação

Concorrência de culpas

- Verificando-se uma colisão entre o ciclomotor conduzido pelo Autor, que circulava a pelo menos 2 metros da sua berma direita, descrevendo uma curva, numa estrada com hemi-faixas de 2,72 metros, e o veículo ligeiro, segurado na Ré, que circulava em sentido contrário e invadia em cerca de 0,5 metros a faixa destinada à circulação daquele (o que se extrai do facto de o ponto de choque se situar a 0,525 m do

eixo da via), é de concluir pela concausalidade na produção do acidente.

- Mostra-se adequado graduar a responsabilidade em 75% para o condutor do automóvel e 25% para o condutor do ciclomotor, pois embora ambos os condutores tenham incorrido em violação do art. 13.º do CESt, a invasão da hemi-faixa contrária é infracção muito mais grave.

21-03-2006

Revista n.º 452/06 - 1.ª Secção

Alves Velho (Relator), Moreira Camilo e Urbano Dias

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Lucros cessantes

Remuneração

- Retirando-se dos factos apurados que a condutora do veículo seguro na Ré não tinha qualquer necessidade de circular tão “chegada” à berma do seu lado direito, em violação do disposto no art. 13.º, n.º 1, do CESt, e não havia qualquer obstáculo impedindo-a de ver com antecedência o Autor fechando a porta do automóvel, estacionado a curtíssima distância do limite da faixa de rodagem, é de concluir que as culpas devem ser repartidas em parte iguais.

- No que concerne aos danos sofridos pelo autor associados à perda, por 9 meses, do emprego obtido na Suíça, não deve subtrair-se ao valor dos salários que não pôde auferir por causa do acidente sofrido o montante achado a percentagem de 30% relativa aos descontos com a segurança social e ao imposto sobre o rendimento que mensalmente incidiriam sobre os salários perdidos; é que o dano indemnizável tem de reportar-se ao salário bruto do lesado, pois só assim se torna possível dar cumprimento às directrizes fundamentais contidas nos arts. 562.º e 566.º, n.º 2, do CC.

28-03-2006

Revista n.º 451/06 - 6.ª Secção

Nuno Cameira (Relator), Sousa Leite e Salreta Pereira

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Recurso de revista

Matéria de facto

Acidente de viação

Princípio da confiança

Velocípede

Culpa do lesado

Presunção de culpa

Responsabilidade pelo risco

- A fixação dos factos baseados em meios de prova livremente apreciados pelo julgador está fora do âmbito do recurso de revista.

- Só em casos excepcionais é que o STJ conhece matéria de facto (arts. 26.º da Lei n.º 3/99 e 722.º, n.º 2, e 729.º, n.º 2, do CPC).

- A velocidade deve ser sempre regulada em termos de poder deter-se a marcha no espaço livre e visível à frente e de evitar qualquer obstáculo que surja em condições normalmente previsíveis, mas não tão lenta que cause perturbação aos outros utentes da via.

- O condutor não tem de contar com a negligência ou inconsideração dos outros, salvo tratando-se de crianças, de deficientes ou de animais desacompanhados.

- O velocípede sem motor, desde que tripulado - e não levado à mão - está sujeito às regras de circulação de um veículo, devendo tomar idênticas precauções se pretender mudar de direcção.

- A culpa do lesado não pode concorrer - antes afasta - a presunção de culpa do comissário.

- Não há concorrência de culpa do lesado com risco.

18-04-2006

Revista n.º 701/06 - 1.ª Secção

Sebastião Póvoas (Relator) *, Moreira Alves e Alves Velho

Acidente de viação

Dano morte

Concorrência de culpas

Culpa da vítima

Danos patrimoniais

Limite da indemnização

- Na acção fundada em responsabilidade civil por acidente de viação, tendo sido formulado pedido de indemnização no pressuposto de culpa exclusiva do condutor do veículo segurado na Ré seguradora e concluindo-se na decisão final que existiu concorrência de culpas, cabendo à vítima 60% de culpa, a indemnização global atribuída não pode exceder a parte do pedido global correspondente à percentagem de culpa fixada para o responsável pela indemnização, sob pena de se frustrar o limite do pedido previsto no art. 661.º, n.º 1, do CPC, e anular completamente o efeito da concorrência de culpas.

- Considerando a idade da vítima (57 anos), a idade da sua previsível reforma (65 anos), a esperança de vida que hoje ultrapassa os 70 anos, o montante do salário auferido pela vítima à data do óbito (70.450\$00/mês), que parte do salário seria gasto pela vítima em despesas próprias, a concorrência de culpas e o respectivo grau, bem como os critérios de equidade, é adequado fixar a indemnização devida à 1.ª Autora, viúva, a título de danos futuros, em 6.000.000\$00, dos quais a Ré só terá de pagar 2.400.000\$00, por ser o montante que corresponde à percentagem de 40% de culpa que foi imputada ao seu segurado.

27-04-2006

Revista n.º 847/06 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Camilo Moreira Camilo

Acidente de viação

Atropelamento

Concorrência de culpas

- Provado apenas que o acidente ocorreu de noite, por volta das 0,45 h, que o 1.º R. conduzia um ciclomotor, que transitava a cerca de 60 km/h, que no local do acidente a estrada se desenvolve numa recta de mais de 100 metros de comprimento, que no momento da ocorrência não se verificava qualquer trânsito, que o A. se encontrava caído na faixa de rodagem por onde circulava o 1.º R. e que este passou com os

rodados do veículo que conduzia por cima da metade inferior do abdómen do A., não pode concluir-se, como concluíram as instâncias, pela culpa exclusiva do 1.º R..

- É certo que o 1.º R. circulava a velocidade superior à regulamentar, pois que, não podendo exceder os 45 km/h, determinados pelo art. 27.º do CESt, transitava a cerca de 60 km/h, mas tal conduta transgressional não tem de ser necessariamente a causa única ou concorrente do acidente, já que, não será pelo facto de não ter parado no espaço livre e visível à sua frente que pode automaticamente concluir-se circular o 1.º R. a velocidade excessiva, causa adequada, exclusiva (ou não) do acidente.

- A adequação da velocidade a que se refere o art. 24.º do CESt, tem a ver com a eventual necessidade de executar manobras previsíveis, designadamente a paragem, como hoje resulta expressamente da letra da lei.

- Ora, o facto de alguém se encontrar caído, de noite, em plena via destinada ao trânsito, não é, seguramente, uma situação normal que qualquer condutor tenha obrigação de prever. É, ao contrário, uma situação completamente insólita, anormal e imprevisível.

- Assim, há que concluir que o acidente dos autos ficou a dever-se a culpas concorrentes do A. e do 1.º R., fixando-se em 60% o grau de contribuição do A. para a ocorrência do acidente e em 40% a do 1.º R..

09-05-2006

Revista n.º 821/06 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Moreira Camilo

Acidente ferroviário

Comboio

Atropelamento

Concorrência de culpas

- Apesar de não vir apurada a velocidade concreta a que circulava a composição que conduzia, já que apenas vem provado que a mesma não era superior a 60/70 km/h, verifica-se que, o maquinista, quando percebeu o falecido na linha, não só não

abrandou a velocidade da referida composição, como também não fez uso do sinal acústico da mesma, sendo certo, por outro lado, que, configurando-se o local como uma recta, com cerca de 2 km, em que aquele maquinista poderia avistar a linha em toda a sua largura e extensão, e a vítima caso naquela se encontrasse, esta, porém, foi colhida quando se encontrava na borda da via férrea.

- No que respeita ao comportamento da vítima, haverá, sem dúvida, a considerar, que, ao sair da estação, o maquinista fez accionar o sinal acústico da composição, audível a uma distância superior a 400 m, não tendo o falecido percebido, quer por via auditiva, quer visualmente, visualização esta que lhe era facultada relativamente a uma distância superior a 100 m, a aproximação da referida composição, sendo certo que o trabalho de sinalização que aquele desenvolvia é insusceptível, de acordo com as regras mínimas de segurança, de se poder compadecer com a hipotização do desconhecimento, pela sua parte, do comum trânsito ferroviário que no local se processava, não se mostrando provado que o mesmo sofresse de perturbações a nível visual ou auditivo, que o impedissem da referida percepção à distância a que se encontrava.

- Temos, portanto, que, perante a reduzida precisão factual apurada, relativamente aos específicos movimentos do falecido no período temporal imediatamente anterior à ocorrência do trágico acidente que o vitimou, que se considere como adequada, sopesados os factos que vem de enumerar-se, a fixação do grau de culpa daquele e do maquinista, em metade para cada um dos mesmos - art. 487.º, n.º 2, do CC.

09-05-2006

Revista n.º 856/06 - 6.ª Secção

Sousa Leite (Relator), Salreta Pereira e João Camilo

Acidente de viação

Culpa exclusiva

Concorrência de culpas

Litigância de má fé

- Embora se tenha provado que o condutor do veículo segurado na Ré saiu de um parque de estacionamento e iniciou a marcha sem se certificar que o podia fazer sem perigo, parando depois o veículo de modo a ocupar a faixa de rodagem direita da via, atento o sentido de marcha do motociclo conduzido pelo Autor, daí não decorre necessariamente a culpa daquele condutor na colisão que veio a acontecer.

- Com efeito, não se tendo provado o que foi alegado na PI, ou seja, que o referido veículo interceptou súbita e inesperadamente a linha de marcha do Autor, antes se provando que iniciou a manobra de mudança de direcção 7 ou 8 minutos antes do acidente, encontrando-se na altura do choque, parado na via, à espera que 3 veículos pesados entrassem no acesso ao cais da empresa para o qual também pretendia entrar, constituindo a sua presença na faixa de rodagem um obstáculo visível para quem circulasse no sentido do Autor a cerca de 150 metros, foi a conduta deste, ao não parar o motociclo ou ao não se desviar, quando o podia fazer, que deu causa ao acidente.

- O acidente só pode ter resultado da velocidade a que seguia o Autor ou da sua falta de atenção ao que se passava à sua frente ou ainda de imperícia, o que constitui negligência causal do acidente.

- Justifica-se a condenação do Autor como litigante de má fé porquanto resultaram provados factos que relevam uma dinâmica do acidente completamente diferente, mesmo contrária, da versão oferecida na PI, factos pessoais que o Autor não podia ignorar.

20-06-2006

Revista n.º 1466/06 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Camilo Moreira Camilo

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Concorrência de culpas

Culpa da vítima**Culpa do lesado****Culpa do sinistrado****Danos não patrimoniais**

- A regra de que o condutor deve especialmente fazer parar o veículo no espaço livre à sua frente significa dever assegurar-se de que a distância entre ele e qualquer obstáculo visível é suficiente para o fazer parar em caso de necessidade, regendo especialmente para a circulação com veículos automóveis à sua vanguarda, pressupondo a não verificação de condições anormais ou obstáculos inesperados, sobretudo os derivados da imprevidência alheia.

- A expressão “não conduzia a mais de sessenta quilómetros por hora” deve ser interpretada, no contexto envolvente, no sentido de que seguia a sessenta quilómetros por hora.

- Ocorrendo o embate com o peão, que atravessava de noite, em passo acelerado, a faixa de rodagem, da esquerda para a direita segundo o sentido de marcha do veículo - que vinha a 60 quilómetros por hora, mais dez do que o permitido no local, com os faróis médios acesos, em zona de boa visibilidade natural e de iluminação pública fraca - a meio da mão de trânsito do veículo, com três metros e meio de largura, a culpa do peão supera a do condutor do veículo em dez por cento.

- A apreciação da gravidade do dano não patrimonial, embora deva assentar no circunstancialismo concreto envolvente, deve operar sob um critério objectivo, num quadro de exclusão, tanto quanto possível, da subjectividade inerente a particular sensibilidade.

- Justifica-se a compensação por danos não patrimoniais no montante de € 30.000 ao lesionado, com 65 anos, que no acidente sofreu traumatismo craniano, ferida do couro cabeludo, fractura do fémur esquerdo e do antebraço direito, secção dos extensores de dois dedos da mão direita, ferida no dorso desta, e que, por isso, esteve hospitalizado durante 41 dias, teve alteração na sua capacidade mental, e física no plano da movimentação, necessidade de

assistência de uma pessoa durante duas horas diárias, incapacidade permanente geral de 60% e mudança de humor e fácil irritação.

- A liquidação de sentença proferida depois de 15 de Setembro de 2003, em acção proposta no dia 21 de Dezembro de 1999, deve ocorrer no incidente a que se reporta o art. 378.º, n.º 2, do CPC.

06-07-2006

Revista n.º 2216/06 - 7.ª Secção

Salvador da Costa (Relator) *, Ferreira de Sousa e Armindo Luís

Seguro automóvel**Reboque****Acidente de viação****Concorrência de culpas****Danos não patrimoniais**

- O reboque está abrangido por uma obrigação própria de seguro, embora este seja feito na mesma apólice do veículo rebocador e o capital seguro seja único para o conjunto rebocador e reboque (arts. 4.º, n.º 5.1, e 11.º, Risco I, al. b), da Tarifa do Ramo Automóvel).

- Deve considerar-se que a vítima e o réu contribuíram em igual medida para a ocorrência do acidente de viação que aconteceu, de acordo com os factos provados, da seguinte forma: o réu conduzia um tractor agrícola levando atrelado um reboque, pela

E.N. 209, no sentido Sobrão-Lustosa; porque um dos pneus tivesse furado, retirou o reboque, que se encontrava carregado, e deixou-o aí estacionado, ocupando a totalidade da berma direita atento o sentido indicado e ainda cerca de 40-50 cm da hemifaixa direita; este local configura uma recta, provida de iluminação pública, na qual existem casas de ambos os lados, existindo ainda uma exposição de móveis, embora a zona onde estava estacionado não estivesse directamente abrangida pela iluminação dos candeeiros públicos; o reboque, de cor vermelha escura e baça, não estava sinalizado com o triângulo de pré-sinalização, nem com qualquer luz acesa na

retaguarda, dispendo de dois triângulos reflectores colocados na traseira, um do lado direito e outro do lado esquerdo da matrícula; no dia seguinte, pelas 23 h, a vítima circulava pela mesma estrada, tripulando um motociclo, no sentido Sobrão-Lustosa e foi embater no ângulo esquerdo da retaguarda, numa das arestas, do reboque.

- Na verdade, o réu preteriu um especial dever de cuidado e diligência ao abandonar o reboque no concreto local durante, no mínimo, 23 horas, com especial incidência durante a noite, e acabou por potenciar um perigo real para a circulação rodoviária.

- Também a vítima não foi diligente, pois não se apercebeu com a devida antecedência do reboque, o qual estava estacionado numa recta, iluminada e encontrava-se dotado de dois reflectores colocados na traseira, um em cada um dos lados, e ocupando apenas 40 a 50 cm da hemi-faixa de rodagem.

- Afigura-se justo e equitativo o montante indemnizatório de 20.000,00 € destinado a ressarcir os danos não patrimoniais sofridos pela autora com a morte súbita e violenta do seu marido, traduzidos numa forte dor moral e num vazio existencial que ainda hoje perduram.

12-10-2006

Revista n.º 2890/06 - 7.ª Secção

Alberto Sobrinho (Relator), Oliveira Barros e Salvador da Costa

Acidente de viação

Excesso de velocidade

Culpa da vítima

Concorrência de culpas

Dano morte

Danos patrimoniais

Danos não patrimoniais

- Considerando que o condutor do veículo seguro na Ré circulava dentro duma localidade, acabando de descrever uma curva à direita, era noite escura e a lâmpada do candeeiro de iluminação pública existente perto do local estava fundida, é de concluir que a velocidade a que a seguia, na

ordem dos 70 a 80 km/hora, era excessiva, representando um perigo acrescido de acidente, como veio a acontecer com o atropelamento do marido e pai das Autoras.

- A circunstância de a vítima ter sido “transportada” no “capot” do carro durante 25 metros e depois projectada para a valeta do lado esquerdo evidencia que a velocidade de que a viatura ia animada sofreu uma diminuição insignificante antes do embate, se realmente chegou a suceder, considerando que a vítima apareceu cerca de 10 metros à frente do veículo, que há um tempo de reacção normal de qualquer condutor face ao surgimento de um obstáculo na estrada e que nesse período a viatura percorreu necessariamente alguns metros (14,6 a 70 km/hora e 16,7 a 80 Km/hora, segundo dados constantes de tabela inserida em autorizado estudo técnico).

- É seguro afirmar que se tivesse tido o cuidado de moderar a velocidade, o condutor do veículo poderia, com toda a probabilidade, mesmo sem parar, ter evitado o choque (desviando-se da vítima de maneira a passar-lhe pela frente ou por detrás) ou reduzido a violência do impacto.

- Tendo a vítima atravessado a estrada em violação do disposto no art. 101.º, n.º 1, do CESt, quando tudo aconselhava que tivesse escolhido outro local para fazer a travessia da faixa de rodagem em condições de maior segurança, isto é, de modo a ver o trânsito que se processava na via e a poder ser avistado por quem ali circulasse, é de concluir que ambos os intervenientes no acidente contribuíram causalmente para o mesmo, equivalendo-se o grau de censura ético-jurídica que merecem: 50% para o condutor e 50% para a vítima.

- Em relação aos danos patrimoniais futuros, atendendo a que a vítima faleceu com a idade de 26 anos e auferia um salário líquido mensal de 1600 €, do qual as Autoras (mulher e filhas) dependiam, afigura-se equitativamente adequado fixar o montante daqueles em 232.000 €, com a conseqüente redução proporcional da indemnização arbitrada, conforme determinado pelo art. 570.º, n.º 1, do CC.

- A indemnização do dano morte, atendendo

a que se trata do bem jurídico supremo, um valor absoluto cuja compensação tem vindo a aumentar gradualmente, situa-se agora num patamar que raramente fica abaixo dos 50.000 €.

- O sofrimento moral da vítima ante a iminência da morte nos 30 minutos decorridos após o acidente é uma evidência - é, por si só, um facto notório, dispensado de alegação e prova, e que não pode deixar de ser valorizado em sede de indemnização por danos não patrimoniais, cujo valor terá também redução proporcional, conforme determinado pelo art. 494.º do CC.

07-11-2006

Revista n.º 2873/06 - 6.ª Secção

Nuno Cameira (Relator), Sousa Leite e Salreta Pereira

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Sentença

Caso julgado penal

Culpa exclusiva

Concorrência de culpas

- Nos termos do art. 674.º-A do CPC na redacção do DL n.º 329-A/95, de 12-12, a condenação definitiva proferida em processo penal constitui, em relação a terceiros, presunção ilidível no que se refere à existência dos factos que integram os pressupostos da punição e os elementos do tipo legal, bem como dos que respeitam às formas do crime, em quaisquer acções civis em que se discutam relações jurídicas dependentes da prática da infracção.

- A sentença penal que condenou o segurado não constitui caso julgado em relação à seguradora, demandada na acção cível: essa condenação, por falta de eficácia erga omnes, apenas constitui, em relação a ela, presunção ilidível.

- Acresce que tal presunção só funciona relativamente à existência dos factos que integram os pressupostos da punição e os elementos do tipo legal, bem como dos que respeitam às formas do crime.

- A graduação de culpas dos condutores intervenientes num dado acidente de viação

operada no processo crime, com base nos factos que neste foram apurados e para efeitos de dosimetria da pena a aplicar, não tem qualquer eficácia na acção cível relativamente à seguradora de um daqueles.

- Não se estando perante uma decisão actualizadora do quantum indemnizatório, não lhe é aplicável a doutrina do AC UNIF JURISP n.º 4/2002 e, conseqüentemente, os juros moratórios referentes à concreta indemnização pelos danos não patrimoniais começam a contar-se desde a data da citação para a acção (art. 805.º, n.º 3, do CC).

09-11-2006

Revista n.º 3338/06 - 7.ª Secção

Alberto Sobrinho (Relator), Oliveira Barros e Salvador da Costa

Acidente de viação

Prioridade de passagem

Concorrência de culpas

Dano morte

Danos não patrimoniais

- Considerando que a filha dos Autores não cedeu, no entroncamento à sua direita, a passagem ao veículo pesado segurado na Ré, como devia, e que o condutor deste realizou a manobra de mudança de direcção para a esquerda em diagonal, não respeitando o preceituado pelo art. 44.º do CESt, nem reduzindo a velocidade em ordem a facilitar o seu avistamento a quem circulava pela via onde seguia o motociclo conduzido pela vítima, é adequada a repartição da culpa na proporção de 60% para esta última e 40% para o condutor do veículo pesado.

- Mostram-se equitativos os valores de 10.000 e 5.000 contos para compensar, respectivamente, o dano da morte da filha dos Autores (perda do direito à vida) e o desgosto sofrido por cada um dos Autores pela referida morte. Considerando a contribuição de 60% de culpa da vítima, a Ré seguradora só terá de pagar 40% de cada um dos referidos valores indemnizatórios.

14-11-2006

Revista n.º 3485/06 - 6.ª Secção
Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e
Afonso Correia

Acidente de viação

Veículo automóvel

Motociclo

Prioridade de passagem

Infracção estradal

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- Deve ser tido como único e exclusivo culpado na conflagração de um acidente de viação o condutor de um automóvel que, circulando na Rua A no sentido nascente - poente, ao chegar ao cruzamento dessa mesma rua com a Rua B e a Rua C, e pretendendo mudar de direcção à esquerda, a fim de passar a circular na Rua C, aproximou-se do eixo da via e veio a colidir com o motociclo que circulava em sentido contrário, no sentido poente - nascente, exactamente na via de trânsito destinada aos veículos que circulam no sentido poente - nascente.

- Com efeito, o condutor do automóvel avançou na travessia da faixa de rodagem contrária àquela em que circulava por forma a embaraçar ou fazer perigar o trânsito que nessa via circulava (art. 35.º do CESt) e ao qual, de acordo com o comando do art. 30.º do CESt, devia ceder passagem, pois ao efectuar a manobra de mudança de direcção à sua esquerda, pela direita se lhe deparava o trânsito que, como o motociclo, circulava na Rua A no sentido poente - nascente.

- Não pode ser tida como (con)causal do acidente a simples actuação do condutor do sobredito motociclo que, no momento do acidente, circulava por uma via exclusivamente constituída por uma corredor de circulação BUS, com o trânsito no sentido em que seguia proibido a quaisquer veículos que não BUS.

16-11-2006

Revista n.º 2593/05 - 7.ª Secção
Pires da Rosa (Relator), Custódio Montes e
Mota Miranda

Acidente de viação

Motociclo

Mudança de direcção

Responsabilidade extracontratual

Concorrência de culpas

Cálculo da indemnização

Prescrição Responsabilidade criminal

- Se o condutor de um motociclo pretende mudar de direcção e, depois de fazer a necessária sinalização luminosa e se aproximar do eixo da via, ocupa a faixa de sentido contrário, no momento em que aí passa um veículo automóvel que circula junto de tal eixo, apesar da via estar toda desimpedida, o embate entre ambos resulta de culpa de ambos os condutores.

- Sendo que é de atribuir essa culpa em proporções idênticas - 50%.

- Quando o art. 498.º, n.º 3, do CC prevê que o facto ilícito constitua crime, para efeitos dum prazo prescricional mais longo, não se reporta à efectiva responsabilidade criminal do agente, mas, objectivamente, à qualificação jurídico- criminal dos factos.

- A indemnização não pode ser moderada atendendo à culpa do lesado, se já foi reduzida pela percentagem de culpa a ele atribuída.

14-12-2006

Revista n.º 2380/06 - 2.ª Secção
Bettencourt de Faria (Relator) *, Pereira da
Silva e Rodrigues dos Santos

Gravação da prova

Gravação da audiência

Arguição de nulidades

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Concorrência de culpas

Culpa do lesado

- De acordo com os arts. 7.º e 9.º do DL n.º 39/95, de 15-02, incumbia à autora, uma vez verificada a deficiência da gravação da prova, arguir o vício e requerer a repetição da diligência na 1.ª instância, no prazo de dez dias.

- Como assim não procedeu, limitando-se a

invocar a deficiente gravação do depoimento (da testemunha) nas alegações do recurso de apelação, a existir tal vício processual, sanado está, pelo que não podia a recorrente arguir a nulidade em sede de recurso - arts. 153.º, n.º 1, 201.º, 202.º, 203.º e 205.º, n.º 1, todos do CPC.

- A autora recorrente violou o dever imposto pelo art. 104.º, n.ºs 3 e 4, do CESt, ao efectuar o atravessamento da rua fora da passadeira a isso destinada, existente a menos de 50 metros, e ao parar na faixa de rodagem, encostada à carroçaria do camião.

- Por sua vez, apurou-se que o camião avançou logo que o semáforo passou para verde, sem que o seu condutor se tivesse apercebido que a autora estava encostada à carroçaria, arrastando-a; o condutor do camião retomou a marcha sem previamente, e em especial, ter olhado pelos retrovisores, infringindo o preceituado no art. 12.º, n.º 1, do CESt.

- Assim, o acidente deveu-se à concorrência de culpas efectivas da autora e do condutor do camião, sendo correcta a distribuição das culpas na proporção respectiva de $\frac{3}{4}$ e $\frac{1}{4}$.

08-02-2007

Revista n.º 4782/06 - 7.ª Secção

Ferreira de Sousa (Relator), Armindo Luís e Pires da Rosa

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Lucros cessantes

Cálculo da indemnização

- Em princípio, os peões têm de transitar pelos locais que lhes estão destinados. Se não existirem esses locais próprios, poderão então utilizar a faixa de rodagem, mas sempre evitando prejudicar o trânsito automóvel - caminhando pelo lado esquerdo, pois assim há melhor visibilidade e maiores probabilidades de evitar acidentes - e usando da prudência que esta

actuação impõe.

- Resultando dos factos provados que existia um passeio, mas ainda assim o autor (atropelado) utilizou a faixa de rodagem (via de sentido único) para se locomover, fazendo-o de costas para o trânsito e pelo lado direito daquela, onde havia veículos estacionados, forçoso é de concluir que a conduta da vítima foi temerária, potenciadora de reais riscos de acidente.

- O autor agiu, pois, culposamente ao assim transitar sobre a faixa de rodagem e provocar o atropelamento de que foi vítima.

- Mas também agiu com culpa o condutor do veículo atropelante, o qual podia aperceber-se da presença do peão a uma distância de 100 metros e ainda assim não tomou as cautelas precisas para evitar o embate no peão, quer travando, quer contornado a vítima, como o podia fazer, pois a visibilidade era boa e o espaço (largura da faixa de rodagem - 6,30 m) suficiente.

- Cabia ao autor o ónus de demonstrar a existência de qualquer circunstância que o impedisse de circular pelo local adequado existente no local - passeio -, pois a violação dos comandos referidos em I apontam (fazem presumir) no sentido da sua culpa.

- Revelando os factos provados que o autor, em consequência do acidente, ficou com sequelas anátomo-funcionais que lhe conferem uma IPP genérica de 5%, incapacidade essa que se reflecte na profissão de empresário, exigindo alguns esforços suplementares no seu exercício, e não se tendo apurado que, não obstante tal incapacidade, o autor viu diminuídos os seus ganhos, afigura-se equilibrado e equitativo o montante indemnizatório de 5.000,00 € fixado a título de danos futuros (lucros cessantes).

22-02-2007

Revista n.º 84/07 - 7.ª Secção

Alberto Sobrinho (Relator), Gil Roque e Salvador da Costa

Acidente de viação

Atropelamento

Concorrência de culpas

- Atenta a exigência da lei no que diz respeito à circulação dos peões nas vias de comunicação, é fácil de ver que ao A., enquanto titular do direito de indemnização invocado, cabia a alegação e prova de que o acidente se ficou a dever única e exclusivamente ao condutor do velocípede. Tal teria de significar que da parte da vítima tinha havido um total respeito pelas normas estradais.

- Provado que a vítima atravessou a estrada da esquerda para a direita, atento o sentido de marcha do veículo, próximo de um abrigo para passageiros de autocarro, em local não permitido, existe culpa da própria na produção do trágico evento.

- Mas culpa também do condutor do veículo seguro na R., porquanto muito embora o acidente se tenha verificado na hemi-faixa direita de trânsito, o que permite concluir que o motociclo seguia “na sua mão”, o certo é que o fazia próximo do eixo da via, em nítida transgressão ao art. 13.º, n.º 1, do CESt, o mesmo é dizer que não circulava o mais próximo possível da berma da estrada e conservando uma distância que lhe permitisse evitar o acidente.

- Mostra-se adequada a decisão da Relação que, sem deixar de considerar ter a conduta da vítima contribuído para a produção do acidente, não deixou de manifestar que o segurado da R. teve igual quota-parte no evento e daí partiu para a atribuição ao de uma indemnização correspondente a metade dos valores por este peticionados.

01-03-2007

Revista n.º 135/07 - 1.ª Secção

Urbano Dias (Relator), Paulo Sá e Borges Soeiro

Acidente de viação

Velocípede

Concorrência de culpas

Iluminação

Menor

Danos não patrimoniais

Incapacidade permanente parcial

Cálculo da indemnização

- O condutor do veículo automóvel ligeiro circulava fora da sua mão de trânsito, numa curva à esquerda, embora pouco acentuada, de noite e a chover, num local onde havia iluminação pública; o embate com o velocípede sem motor (bicicleta) ocorreu dentro da metade esquerda da faixa de rodagem, próximo da linha divisória das duas faixas.

- O condutor do velocípede circulava sem que estivesse provido de qualquer fonte de iluminação; atento o seu sentido de marcha, não circulava totalmente à direita.

- Assim, mostra-se correcta a fixação das culpas dos intervenientes em 70% para o condutor do veículo automóvel e 30% para o condutor do velocípede.

- O condutor do velocípede, menor à data do acidente, sofreu escoriações em todo o corpo e fracturou a perna direita (tíbia), sendo sujeito a imobilização com aparelho gessado; ficou com uma incapacidade permanente geral de 3%, tendo um encurtamento da perna de um centímetro.

- O valor de 15.000,00 €, fixado nas instâncias a título de danos não patrimoniais, que por força do aludido grau de culpabilidade de 30% passa para a quantia de 10.500,00 €, mostra-se equilibrado e justo.

10-05-2007

Revista n.º 1205/07 - 7.ª Secção

Gil Roque (Relator), Maria dos Prazeres Beleza e Salvador da Costa

Acidente de viação

Peão

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

- A vítima escolheu a pior altura para atravessar a via - a meio da passagem de dois veículos; acresce que o peão atropelado tinha melhores condições para avistar o veículo automóvel do que o condutor deste a ele, violando o disposto no art. 101.º, n.ºs 1, 2 e 3, do CESt.

- Por sua vez, aquele veículo transitava a 100 km/h, velocidade excessiva para o local.

- Assim, a culpa na eclosão do acidente deve ser repartida em 50% para cada um dos

intervenientes (condutor e peão).

13-09-2007

Revista n.º 4566/06 - 2.ª Secção

Rodrigues dos Santos (Relator), Oliveira Rocha e João Bernardo

Acidente de viação

Entroncamento

Velocípede

Concorrência de culpas

Comissão

- Limitando-se a Relação a considerar que determinada confluência de vias não é um entroncamento, ao invés do que fora declarado no tribunal da primeira instância, não alterou a decisão da matéria de facto, nem incorre em contradição ao expressar a existência de entroncamento e ao negar a sua existência, por no primeiro caso se referir a uma realidade de facto e, no último, a uma realidade de direito.

- É de qualificar entroncamento, para efeito do regime previsto no Código da Estrada, a bifurcação de uma estrada de terra batida, em relação à qual não haja prova de não estar aberta ou afectada ao público, com uma estrada nacional.

- Se a colisão ocorreu quando o condutor de um veículo pesado de mercadorias, sob uma relação de comissão, realizou, em plena zona de entroncamento, a manobra de ultrapassagem de um ciclomotor conduzido pela vítima, na altura em que esta, sem tomar previamente o eixo da via, ia mudar de direcção para entrar na mencionada estrada de terra batida situada, do lado esquerdo da via, ambos concorreram para ela com igual culpa inconsciente.

13-09-2007

Revista n.º 2480/07 - 7.ª Secção

Salvador da Costa (Relator) *, Ferreira de Sousa e Armindo Luís

Admissibilidade de recurso

Sentença

Trânsito em julgado

Caso julgado

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Limites da condenação

- Atendendo a que a 1.ª instância atribuiu culpa exclusiva ao condutor do veículo segurado na 2.ª Ré, enquanto a Relação, no recurso interposto por esta Ré, após proceder a alterações na matéria de facto, concluiu pela concorrência de culpas, em igualdade, atribuindo 50% ao referido condutor e 50% ao condutor do veículo segurado na 1.ª Ré, e não tendo os Autores interposto recurso subordinado da sentença, a fim de prevenir a hipótese de a Relação alterar o anteriormente sentenciado, julgando total ou parcialmente procedente a apelação, impõe-se concluir que transitou em julgado a decisão da 1.ª instância na parte respeitante à absolvição da 1.ª Ré do pedido (cfr. arts. 671.º, n.º 1, 682.º, n.º 1, e 684.º, n.º 4, do CPC).

- Logo, apesar do decidido pela Relação quanto à responsabilidade da 2.ª Ré, essa decisão não poderá reflectir-se na 1.ª Ré, a qual não tem, por isso, legitimidade para interpor recurso do acórdão, uma vez que não ficou vencida (cfr. art. 680.º, n.º 1, do CPC). Assim, o recurso que interpôs não poderá ser objecto de apreciação, por inadmissibilidade legal do mesmo.

- O art. 497.º do CC não se aplica nas situações, como a dos autos, em que foram demandadas duas seguradoras - de cada um dos veículos intervenientes no acidente -, dispondo o tribunal de todos os elementos para condenar uma delas ou ambas, na proporção da sua responsabilidade.

- Tendo a Relação entendido ser de aplicar o regime do art. 497.º acabou por dar oportunidade à 2.ª Ré, ora recorrente, de exigir da sua co-Ré, em via de regresso, o montante correspondente aos 50% de culpa do condutor do veículo segurado nesta última, quando já tinha transitado em julgado a decisão absolutória de que esta beneficiou.

- Por isso, e uma vez que ambos os condutores contribuíram em igual medida para a produção do acidente, terá de ser reduzido a metade o valor da indemnização a pagar pela 2.ª Ré aos Autores.

18-10-2007

Revista n.º 2995/07 - 1.ª Secção

Moreira Camilo (Relator), Urbano Dias e Paulo Sá

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Dano morte

Direito à vida

Danos não patrimoniais

Danos futuros

Cálculo da indemnização

- Provado que o veículo automóvel tipo retro-escavadora, conduzido pelo segurado da ré, que se encontrava estacionado no interior de um parque de estacionamento, ao efectuar a manobra de saída desse parque para a EN, sem ter qualquer tipo de iluminação, ocupou a via no sentido em que circulava o condutor do veículo ligeiro de mercadorias, à velocidade aproximada de 120 km/h, mostra-se adequada a repartição de culpa efectuada (80%/20%).

- No tocante ao direito à vida, o facto de a vítima também ser responsabilizada pelo acidente apenas releva para efeitos de redução do montante atribuído, na respectiva proporção, e não para o montante da indemnização a atribuir.

- Tendo em conta os parâmetros actuais que têm sido seguidos nos nossos tribunais, a que acresce o facto de se tratar de um valor actualizado à data da sentença proferida na 1.ª instância (cfr. art. 566.º, n.º 2, do CC) - logo, com juros só desde essa data -, afigura-se-nos perfeitamente equilibrada a verba arbitrada pela Relação, ou seja, € 50.000,00.

- Como compensação dos danos não patrimoniais sofridos pela viúva, ora autora, entende-se mais equitativa do que a verba de € 30.000,00 fixada pela Relação, a importância de € 20.000,00, reputando-se adequada a quantia de € 15.000,00, arbitrada a cada um dos filhos menores.

- Relativamente ao dano não patrimonial devido ao falecido pelo sofrimento até à sua morte, resultando dos factos apurados apenas que "as lesões causadas pelo

embate e sofridas pela vítima foram causa directa, adequada e necessária da sua morte", que o autor se apercebeu da iminência do sinistro, pois tentou desviar-se da retro-escavadora e ainda que foi transportado para o centro de saúde, tendo falecido, presume-se a existência de sofrimento, concordando-se com a arbitrada quantia de € 5.000,00.

- Provado que o marido da autora e pai dos autores tinha 33 anos quando faleceu, tinha um rendimento mensal de, pelo menos, € 500,00, com o qual contribuía para o sustento da sua mulher e dos seus filhos, despendendo cerca de 1/3 de tal rendimento consigo, considerando-se como limite de vida activa a idade de 70 anos, e uma taxa de juro de 5%, e de acordo com a equidade, a verba mais ajustada para a compensação da perda da capacidade de ganho é a de € 100.000,00.

22-11-2007

Revista n.º 3688/07 - 1.ª Secção

Moreira Camilo (Relator), Urbano Dias e Paulo Sá

Acidente de viação

Comboio

Veículo automóvel

Passagem de nível

Concorrência de culpas

- Tendo em conta as obrigações legais a que a REFER estava sujeita no sentido de garantir a segurança da circulação rodoviária - art. 3.º do DL n.º 104/97, de 29-04, ao não proceder à eliminação dos obstáculos visuais ao seguro atravessamento das passagens de nível sem guarda, violou os deveres legais a que está sujeita, deveres estes estabelecidos para a defesa dos direitos dos cidadãos que fazem o atravessamento das referidas passagens de nível, actuando assim de forma ilícita e culposa.

- O não cumprimento daqueles deveres de remover e limpar a barreira morfológica, contribuiu de forma decisiva para a colisão dos veículos, pois a existência do local com melhor visibilidade permitiria à vítima

visualizar antecipadamente a locomotiva e, assim, evitar ser colhida por esta.

- O facto de a vítima conhecer o local - logo conhecendo as condições de visibilidade fracas e até censuráveis, como dissemos já -, impunha-lhe um redobrar das cautelas e não deixar imobilizar o veículo na via. Desta forma a conduta da vítima contribuiu para a colisão, sem embargo de as condições de visibilidade da passagem de nível também terem contribuído para tal.

- As disposições do CC respeitantes à responsabilidade civil por factos ilícitos e pelo risco são também aplicáveis aos acidentes de viação ocorridos em passagens de nível entre comboios e veículos automóveis - o n.º 3 do art. 508.º do CC refere-se expressamente aos acidentes em que entrem composições ferroviárias.

- Provado que o condutor do comboio cumpriu os deveres de cuidado gerais, ao circular com velocidade abaixo do máximo legal, ao travar o comboio quando avistou a vítima e ao accionar os estridentes sinais acústicos com bastante antecedência antes da passagem de nível, a ré CP afastou a presunção de culpa que impedia sobre ela nos termos do art. 503.º, n.º 3, do CC, por a sua composição ser conduzida por um seu comissário.

04-12-2007

Revista n.º 3040/07 - 6.ª Secção

João Camilo (Relator), Fonseca Ramos e Rui Maurício

Acidente de viação

Prioridade de passagem

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

- O juízo de censura que está na base da culpa deve distribuir-se igualmente por ambos os condutores quando teve o mesmo peso a contribuição de cada um deles para o facto danoso.

- Tal acontece quando é certo que o acidente não teria ocorrido se a prioridade do autor tivesse sido acatada, mas também é exacto que se o autor circulasse à velocidade permitida no local o choque,

muito provavelmente, não aconteceria, e, se acontecesse, não assumiria para o lesado as consequências que assumiu.

13-12-2007

Revista n.º 3686/07 - 6.ª Secção

Nuno Cameira (Relator), Sousa Leite e Salreta Pereira

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Decisão penal condenatória

Danos futuros

Centro Nacional de Pensões

Subsídio por morte

Pensão de sobrevivência

Sub-rogação

- O acidente ficou a dever-se não só à deficiente e contraditória sinalização existente no local, mas também ao excesso de velocidade a que seguia o condutor do veículo RS, podendo afirmar-se, como nas instâncias, que, se não fosse a velocidade excessiva - mais do que 100 km/h face à proibição de exceder os 40 km/h - a que circulava o condutor, o acidente teria ocorrido de forma diferente, sendo outros os danos e decerto menos gravosos, sendo correcto repartir a responsabilidade pelos danos na proporção de 70% para o condutor do veículo e de 30% para os réus (que efectuavam trabalhos de reparação na estrada).

- Não tendo, hoje, eficácia erga omnes a decisão penal condenatória, a condenação criminal do segurado constitui apenas, em relação às seguradoras na acção cível conexa, como terceiros, uma presunção ilidível.

- O falecido condutor, na altura com 33 anos de idade, exercia uma actividade profissional pela qual auferia um salário mensal de 648,44 €; assim, mostra-se conforme à equidade o montante encontrado pelo acórdão recorrido - 166.000,00 €, reduzidos à percentagem de culpa que foi imputada à seguradora da ré Companhia de Seguros -, atribuído, a título de danos patrimoniais futuros, quer à viúva,

quer aos filhos menores.

- Às importâncias atribuídas a título de indemnização pelos danos patrimoniais a pagar pela seguradora aos lesados - viúva e filhos menores - serão subtraídas as quantias pagas pelo Centro Nacional de Pensões, a título de subsídio por morte e pensões de sobrevivência já pagas.

10-01-2008

Revista n.º 4486/07 - 2.ª Secção

Oliveira Rocha (Relator), Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Acidente de viação

Menor

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

- No momento em que o menor iniciou a travessia da rua da direita para a esquerda da condutora do veículo QE, surgindo subitamente pela traseira de um carrinha estacionada, que o encobria totalmente aos olhos daquela condutora, foi colhido por aquela viatura quando ela circulava pela metade esquerda da faixa de rodagem, atendendo ao sentido em que seguia.

- E que circulava por esta metade em virtude da presença desse veículo estacionado, que obrigou a sua condutora a guinar o veículo para a sua esquerda; por não ter visto o menor, a condutora do veículo não travou nem abrandou a marcha do veículo.

- Assim, a repartição da culpa na ocorrência do acidente deve ser igual para a condutora do veículo e para o menor, ou seja, metade para cada um.

- À data do acidente, o menor tinha 4 anos de idade e, em consequência das lesões, ficou a padecer de uma incapacidade permanente geral de 25%, à qual acresce, a título de dano futuro, mais 5%.

- Sofreu várias lesões, nomeadamente fractura craniana, fractura e perda de três dentes, fractura do externo da clavícula esquerda, fractura do ramo isquiopúbico;

esteve internado em hospitais, registando um coma profundo durante vários dias; foi submetido a diversas e delicadas intervenções cirúrgicas; ficou com cicatrizes que constituem defeito estético notório e apreciável; sofreu dores com as lesões e com os tratamentos.

- Assim, mostram-se equitativos os montantes fixados a título de danos futuros e danos não patrimoniais, respectivamente de 120.000,00 € e 100.000,00 € - destes montantes há que deduzir metade, uma vez que o autor foi considerado responsável pela ocorrência do acidente na proporção de 50%.

10-01-2008

Revista n.º 4518/07 - 2.ª Secção

Oliveira Vasconcelos (Relator), Duarte Soares e Serra Baptista

Acidente de viação

Responsabilidade pelo risco

Culpa

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Danos não patrimoniais

- O art. 508.º, n.º 1, do CC tem o seu âmbito de aplicação cingido aos acidentes de viação sem culpa dos responsáveis, isto é, aos casos de responsabilidade pelo risco ou objectiva.

- Estando assente que o embate entre os dois velocípedes se deu quando os respectivos condutores se cruzaram ao descrever uma curva na zona do eixo da via, é manifesto que ambos transgrediram o preceituado nos arts. 3.º e 13.º, n.º 1, do CEst aprovado pelo DL n.º 114/94, de 03-05 (então vigente) e concorreram causalmente para a eclosão do acidente, com culpa.

- Considerando que o velocípede A circulava com um passageiro, sendo um veículo de apenas um lugar, deve-se entender que o risco dele na produção do acidente é maior, pois o passageiro atrapalha o condutor, aumenta o peso do veículo e põe em causa a sua estabilidade.

- Conclui-se, pois, pela atribuição ao

condutor do velocípede A de 60% de culpa na eclosão do acidente e de 40% ao condutor do velocípede B.

- Tendo a autora ficado a padecer, em consequência do acidente, de extensas e visíveis cicatrizes, dores e tristeza muito intensas e dificuldades de locomoção e flexão do joelho esquerdo, e atendendo ainda à sua idade (15 anos), tem-se por equitativa a quantia de 30.000,00 € e destinada ao ressarcimento dos danos não patrimoniais.

- Revelando os factos provados que a autora tinha 15 anos à data do acidente, entraria no mercado de trabalho aos 18 anos, auferiria (pelo menos) o salário mínimo nacional (fixado em 1999 em 61.300\$00) e ficou a padecer de uma IPP de 30 %, cifrando-se nos 65 anos de idade a expectativa da sua vida activa, tem-se por adequada a indemnização de 50.000,00 € (e não 60.000,00 €, conforme entendeu a Relação) destinada ao ressarcimento dos danos patrimoniais futuros.

17-01-2008

Revista n.º 4527/07 - 7.ª Secção

Ferreira de Sousa (Relator), Armindo Luís e Pires da Rosa

Acidente de viação

Dano morte

Danos futuros

Reparação do dano

Concorrência de culpas

Culpa da vítima

Capacete de protecção

Excesso de velocidade

Mudança de direcção

Presunções judiciais

Nexo de causalidade

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Indemnização

Cabeça de casal

- Provando-se que o condutor do motociclo, falecido marido da Autora, circulava a mais de 100 km/hora num local onde apenas podia circular a 50 km, quando se deparou, na sua faixa de rodagem, com a “intrusão” do veículo segurado na Ré, que circulava em

sentido contrário e efectuava a mudança de direcção à esquerda, sinalizando a manobra e estando prestes a consumá-la, mas não se tendo provado se, atento o campo visual de 111 metros de que o condutor deste último dispunha até à curva de onde surgiu o motociclo, atentou no trânsito que circulava em sentido contrário, consideramos que se está perante culpas concorrentes, sendo de atribuir 60% ao condutor do veículo segurado na Ré e 40% ao condutor do motociclo.

- As presunções judiciais são ilações que o julgador tira de um facto conhecido (facto base da presunção) para afirmar um facto desconhecido (facto presumido), segundo as regras da experiência da vida, da normalidade, dos conhecimentos das várias disciplinas científicas, ou da lógica.

- O STJ não pode sindicar o juízo de facto formulado pela Relação para operar a ilação a que a lei se reporta, salvo se ocorrer a situação prevista na última parte do n.º 2 do art. 722.º do CPC (arts. 729.º, n.ºs 1 e 2, do CPC e 26.º da LOFTJ). Mas é questão de direito, da competência do STJ, a da admissibilidade ou não das ilações, face ao disposto no art. 351.º do CC, podendo o Supremo sindicar a indevida consideração da prova por presunção usada pela Relação, designadamente quando viole normas de experiência comum, ou partindo de factos provados os deles inferidos exorbitem o seu âmbito.

- Tendo a Relação, no âmbito da sua competência, socorrendo-se de regras de experiência - presunções judiciais -, concluído que, como as lesões traumáticas do condutor do motociclo ocorreram na cabeça, a falta de capacete agravou as mesmas, sendo esse agravamento de imputar ao malgrado condutor do motociclo, pode o STJ conhecer desta matéria, já que aqui se “caldeou” o uso de presunções judiciais com a questão do nexo de causalidade.

- Com efeito, é impossível saber em que medida, das duas lesões graves (crâneo-encefálicas e torácicas) que causaram a morte, qual delas em maior ou menor grau foi determinante para o decesso; esta questão é de nexo de causalidade e com ela

se relaciona a questão de saber se a falta de capacete contribuiu de maneira invencível para a morte.

- Daí que, ante a dificuldade de apurar qual a medida do agravamento da responsabilidade do condutor vítima letal, que sofreu lesões na cabeça e conduzia sem capacete de protecção, a questão não deva ser resolvida mediante um aleatório agravamento percentual do seu grau de culpa, devendo esse facto omissivo ser considerado na fixação da indemnização, segundo o critério do art. 494.º do CC. Por isso, mantendo a proporção indicada em I, ante a culpa concorrente dos protagonistas do acidente (art. 570.º do CC) será na indemnização a fixar que se repercutirá a “sanção” para o comportamento omissivo da vítima condutor do motociclo.

- O motociclo que ficou parcialmente destruído pertence agora à herança indivisa aberta por óbito da vítima, com quem a Autora foi casada e, por isso, a exigência da condenação da Ré a pagar o valor de 4.419,20€, respeitante ao conserto do veículo, terá que se aferir à luz das competências legalmente atribuídas à cabeça-de-casal. Mesmo entendendo que se trata de uma dívida para com a herança, ela só poderá ser exigida por todos os herdeiros (art. 2091.º do CC) ou pela cabeça-de-casal “quando a cobrança possa perigar com a demora” (art. 2089.º do CC). Como a Autora não alegou este último requisito e não se vislumbra que a Ré - uma seguradora - não seja uma entidade solvível, ainda que haja demora, o crédito da herança não perigar.

- O facto de a Autora à data da morte ser casada com a vítima e esta ter um salário que, por força do regime matrimonial do casamento, é bem comum, a respectiva privação constitui a perda de um ganho futuro; ademais, por força do dever matrimonial de assistência - art. 1675.º, n.º 1, do CPC - tem de concluir-se que, mesmo que a relação conjugal estivesse em crise, a privação dos rendimentos salariais do falecido marido constitui a perda de um ganho futuro. O facto de não se saber qual a exacta medida da contribuição do salário auferido para a vida familiar não impede

que se fixe a indemnização por dano patrimonial, com base na equidade – art. 566.º, n.º 3, do CC.

- Considerando que, à data do acidente, o marido da Autora tinha 21 anos de idade e auferia o vencimento mensal de 548,68 €, que o período de vida laboral activa se prolongaria até aos 65 anos, mais 44 anos, tendo em conta a idade da vítima, e que durante ele seria expectável a contribuição para as despesas da economia do casal, sendo usual em termos de equidade, fixar-se essa contribuição em 2/3 dos réditos auferidos, considerando a provável actualização do salário durante o tempo de vida activa, consideramos equitativo fixar em 74.819,68 € os danos futuros (perda de rendimentos) do casal.

- Ascendendo a indemnização total a 139.819,60€, deverá, tendo em conta o grau de culpa antes fixado de 60% para o condutor do veículo segurado (pelo qual responderá a Ré) e de 40% para a vítima, ser a Ré condenada a pagar à Autora a quantia de 83,891,80 €.

29-01-2008

Revista n.º 3014/07 - 6.ª Secção

Fonseca Ramos (Relator), Rui Maurício e Cardoso de Albuquerque

Acidente de viação

Mudança de direcção

Menor

Teoria da causalidade adequada

Concausalidade

Concorrência de culpas

- Provado que a autora, ao tempo menor de 12 anos de idade, conduzia um velocípede sem motor e, pretendendo mudar de direcção para a esquerda, não se aproximou previamente do eixo da via; não sinalizou a manobra com o braço; não olhou para trás; não se certificou da presença do veículo na via; o velocípede colocou-se à frente do veículo; invadiu a metade direita da faixa de rodagem e, de imediato, atravessou o eixo da via em posição perpendicular ao sentido levado pelo veículo; a manobra do velocípede cortou a linha de marcha do

veículo; é inquestionável que esta actuação é, no mínimo, concorrente para a eclosão do acidente.

- Provado ainda que A condutora segurada da Ré seguia a mais de 60 km /hora, num local que era uma recta; aquando da manobra da Autora, travou deixando um rasto do rodado do lado direito do seu veículo a dois metros da berma do seu lado direito; deixou marcado no pavimento um rasto de travagem com a extensão de 20 metros; o velocípede foi projectado à distância de 15,90 metros; a Autora foi embatida na parte lateral esquerda, de trás, do velocípede pela parte da frente do lado esquerdo, junto ao farol esquerdo do veículo; o embate ocorreu junto ao eixo da via; o embate ocorreu no decurso dos 20 metros de travagem que o veículo deixou marcados no piso da via; tudo leva a concluir que a menor estava quase a alcançar a hemi-faixa contrária para mudar de direcção. Temos assim que, se a condutora segurada da Ré circulasse a velocidade mais moderada, teria podido travar com mais eficácia e quiçá prevenir o acidente.

- Na dinâmica da circulação e, sopesando os factos disponíveis, afigura-se-nos adequado atribuir 80% de culpa à Autora e 20% à condutora segurada da Ré.

28-02-2008

Revista n.º 4796/07 - 6.ª Secção

Fonseca Ramos (Relator), Rui Maurício e Cardoso de Albuquerque

Acidente de viação

Mudança de direcção

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

- Provado que a manobra de mudança de direcção realizada pelo condutor do veículo segurado na ré foi determinante para o eclodir do acidente, nela radicando o despoletar do processo causal que sem nenhuma quebra levou em seguida à respectiva consumação; e que o ora autor circulava a "uma velocidade seguramente na ordem dos Km/h", quando no local a

máxima legalmente permitida era de 60, também contribuiu culposamente para o desastre porque interferiu em termos causais no acidente, embora em medida inferior à contravenção cometida pelo outro condutor.

- Assim, reputa-se ajustada a repartição das culpas operada pela 2.ª instância, e acertada, de igual modo, a aplicação que foi feita do art. 570.º do CC: atenta a gravidade das culpas das partes envolvidas e as consequências delas resultantes, justo é retirar 20% ao montante total dos prejuízos sofridos pelos lesados atribuindo-lhes indemnizações correspondentes a 80% daquele valor.

28-02-2008

Revista n.º 4663/07 - 6.ª Secção

Nuno Cameira (Relator), Sousa Leite e Salreta Pereira

Veículo automóvel

Tractor agrícola

Reboque

Acidente de viação

Seguro automóvel

Concorrência de culpas

- Uma enfardadeira, transitando atrelada a um veículo tractor, constitui uma unidade circulante.

- Para que um acidente provocado por um veículo automóvel ou por uma qualquer unidade circulante possa ser qualificado de acidente de viação, exige-se sempre que o veículo tenha sido causa, directa ou indirecta, do evento, ou seja, que resulte da função que lhe é própria (a função de veículo circulante).

- Revelando os factos provados que, no momento do acidente, o tractor rebocava uma máquina agrícola do tipo enfardadeira e, quando efectuava a manobra de enfardamento com a referida máquina, o seu condutor não reparou que, nas proximidades do tractor, se encontrava uma menor de 13 anos de idade, a ver os trabalhos a ser realizados, acabando por colhê-la quando esta, ao desviar-se do veículo, caiu sobre o veio de

ligação/transmissão desse tractor à máquina que rebocava, deve entender-se que o condutor em causa desenvolvia uma actividade reconhecidamente perigosa para qualquer pessoa que permanecesse junto do local onde estava a ser levada a cabo essa tarefa e, muito mais, tratando-se de crianças.

- As mais elementares regras de prudência exigiam-lhe que mandasse afastar a criança desse local ou, no mínimo, tivesse o cuidado de não a atingir.

- A actuação do condutor em causa revela-se, sem dúvida, temerária e manifestamente reprovável, sendo a sua contribuição para a produção do sinistro muito maior (3/4) do que a da menor (1/4), que apenas se colocou na proximidade do tractor.

13-03-2008

Revista n.º 612/08 - 2.ª Secção

Oliveira Rocha (Relator), Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Matéria de facto

Presunções judiciais

Poderes da Relação

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Acidente de viação

Excesso de velocidade

Peão

Concorrência de culpas

- O STJ pode exercer censura, sobre as ilações tiradas pela Relação quanto à proximidade do local de embate à vedação e sobre a pouca previsibilidade da travessia do peão naquele local, as quais não são aceitáveis uma vez que do croquis não se retiram elementos objectivos e não impugnados sobre o local do embate e a ilação relativa à pouca previsibilidade está em contradição com a resposta restritiva ao quesito 12.º.

- Logo, tais ilações devem excluir-se por não serem uma decorrência lógica dos factos provados e por contrariarem as respostas aos quesitos.

- Não havendo razões de falta de visibilidade, atmosféricas ou de piso a contribuir para retardar ou impedir uma

reação ao aparecimento do obstáculo, a principal causa para a ocorrência do acidente é o excesso de velocidade, já que o veículo circulava excedendo em mais de 30 Km o limite máximo permitido no local.

- Quanto ao peão, reconhece-se a imprudência da travessia daquele local (saltou por cima da vedação da linha-férrea para a Av. de Brasília), mas nenhum outro elemento de relevância, para definir melhor a sua culpa, se extrai dos autos.

- Considera-se adequada a repartição de culpas a que procedeu a primeira instância e a consequente condenação da Ré em suportar 80% do pedido, e os respectivos juros moratórios.

08-04-2008

Revista n.º 487/08 - 1.ª Secção

Paulo Sá (Relator), Mário Cruz e Garcia Calejo

Acidente de viação

Velocípede

Dever de diligência

Culpa

Concorrência de culpas

- Os dois veículos circulavam por uma via de traçado recto, com a largura de 6,70 m, no mesmo sentido de trânsito, pelo lado direito da faixa de rodagem, seguindo o veículo automóvel atrás do velocípede.

- O velocípede, que estava equipado com reflectores nos pedais e nas rodas e tinha um farolim vermelho na traseira, circulava desviado da berma do seu lado direito entre 1,5 a 2 m; por sua vez, o veículo automóvel circulava a cerca de 50 km/h e deixou um rasto de travagem com 19,70 m.

- Ambos os condutores contribuíram para o acidente, o ciclista por infracção do n.º 1 do art. 13.º do CESt, ao circular afastado da berma do seu lado direito, e o condutor do veículo automóvel por omissão da diligência exigível.

- E a proporção de culpas entre a actuação do ciclista que circulava desviado entre 1,5 a 2 m da berma do seu lado direito, sendo a visibilidade ainda reduzida, e a do condutor do veículo automóvel que, numa recta de

mais de 100 m de comprimento, embate contra a traseira daquele velocípede, que incorporava alguns ténues sinais luminosos, tendo livre cerca de metade da sua hemi-faixa de rodagem, afigura-se-nos igual, cada um deles tendo contribuído em igual medida para a produção do evento.

17-04-2008

Revista n.º 4679/07 - 7.ª Secção

Alberto Sobrinho (Relator), Maria dos Prazeres Beleza e Salvador da Costa

Acidente de viação

Peão

Atropelamento

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

- Se o condutor da viatura circulava com excesso de velocidade "subjectivo", um excesso que não lhe permitiu parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente (art. 24.º, n.º 1, do CESt), concorreu em termos causais para a verificação do facto - atropelamento - porque a paragem teria sido possível se circulasse mais devagar, uma vez que o piso estava seco, a visibilidade era perfeita e apercebeu-se da autora a atravessar a faixa de rodagem a uma distância de pelo menos 31 metros.

- A vítima, contudo, também deu causa ao acidente, na medida em que encetou a travessia da rua quando o sinal luminoso estava na posição de verde para os veículos e claramente fora da passadeira para os peões, que se encontrava a mais de duas dezenas de metros de distância, procedimento em infracção ao disposto nos arts. 102.º, n.º 1, e 104.º, n.º 3, do CESt, e que não pode reputar-se indiferente à eclosão do acidente, antes devendo considerar-se integrado no seu processo causal.

- Tudo ponderado, entende-se que é justo repartir as culpas na proporção de 50% para a vítima e 50% para o condutor do veículo, por ser sensivelmente idêntica a contribuição de um e do outro para o sucedido.

06-05-2008

Revista n.º 1055/08 - 6.ª Secção

Nuno Cameira (Relator), Sousa Leite e Salreta Pereira

Acidente de viação

Culpa exclusiva

Concorrência de culpas

Sinal de STOP

Ultrapassagem

Excesso de velocidade

Privação do uso de veículo

- As infracções estradais praticadas pelos intervenientes em acidente de viação podem nada ter a ver com a ocorrência do mesmo. O que há a considerar, em todos os casos, é a gravidade das infracções e a forma determinante, num juízo de causalidade, que as mesmas tiveram na produção do sinistro. A violação cumulativa de duas regras de trânsito não implica a culpa na produção do acidente, como se esta se pudesse apurar em função de uma mera soma aritmética de infracções.

- Perante o sinal de Stop, a condutora do veículo segurado na R. tinha a obrigação de parar antes de entrar na intersecção junto do qual o sinal se encontrava colocado e ceder a passagem a todos os veículos que transitassem na via para a qual ia entrar, mesmo aos que estivessem nesse momento a efectuar aí uma manobra de ultrapassagem.

- Incluindo, portanto, o veículo do Autor que circulava nessa via, a cerca de 70 Km/hora, excedendo é certo o limite máximo dos 50 Km/hora imposto pelo n.º 1 do art. 27.º do CESt, apenas invadindo a hemi-faixa esquerda de rodagem pela singela razão de se encontrar um outro veículo parado junto à berma do lado direito, tendo, antes de iniciar tal manobra, tido o cuidado de se assegurar previamente de que não rodava qualquer veículo em sentido oposto, na mesma via, uma recta com cerca de 1.000 metros.

- As infracções ao direito estradal resultantes da condução do A. não podem ser consideradas causais do acidente: desde logo, porque, em relação à velocidade, nada

nos garante que ele não pudesse parar o veículo caso uma qualquer pessoa se apresentasse na respectiva passadeira a atravessar a via, certo que era à R. que competia a alegação e prova disso mesmo.

- Por outro lado, o facto de não ter respeitado o sinal contínuo também não afectou em nada o curso da sua circulação, sendo razoável considerar que, perante um qualquer obstáculo, seja um veículo parado ou outro qualquer, inclusive um buraco na estrada, o condutor não pode estar indefinidamente à espera que a situação na sua hemi-faixa volte à normalidade. Neste caso, o que se exige é que o condutor tome todas as cautelas - se possível mais cautelas que o normal - e ultrapasse rapidamente a situação.

- A simples privação do uso de veículo constitui uma ofensa ao direito de propriedade na medida em que o seu dono fica privado do respectivo uso. Mas dificilmente se poderá, na maior parte dos casos, encontrar o valor exacto de tal prejuízo. Daí que se deva falar antes de atribuição de uma compensação, que deverá ser determinada por juízos de equidade e tendo em conta as circunstâncias concretas do caso. O apelo a estes factos com vista a apurar o quantum devido resulta do disposto no n.º 3 do art. 566.º do CC.

- Apenas se provando que a R. não aceitou suportar os custos de reparação do veículo do A. e que este ainda não foi reparado, não podendo rodar desde o dia do acidente, é de concluir serem insuficientes os elementos de facto norteadores para a fixação de uma indemnização com base na privação do uso do veículo, ainda que por recurso à equidade.

- Com efeito, atribuir ao A. uma indemnização pela privação do uso do veículo, quando ele não fez a mínima prova dos factos alegados, é ir ao encontro da arbitrariedade e não da equidade.

- Tão pouco se pode considerar, atenta a factualidade provada, verificado um dano não patrimonial que assuma gravidade bastante para ser atribuída indemnização a esse título.

06-05-2008

Revista n.º 1279/08 - 1.ª Secção

Urbano Dias (Relator), Paulo Sá e Mário Cruz

Acidente de viação

Concorrência de culpas Terceiro

Excesso de velocidade

- O Tribunal deve reconhecer o grau de culpa na produção do acidente e dos danos de quem efectivamente a tem, seja ou não parte na acção, porque o facto lesivo tem que ser julgado no seu todo, na sua globalidade, apreciando-se autonomamente a culpa de cada um dos intervenientes ainda antes de quantificar os danos a indemnizar e sem curar de saber se, por todos estarem em juízo, a sua concreta responsabilização em função da culpa fixada é viável.

- Entendendo-se que há um nexo de concausalidade entre os factos - da segurada lesante (cuja responsabilidade está transferida para a Ré), da Autora lesada e da Câmara Municipal, que não é parte na causa - e que é idêntica, de 1/3 para cada qual, a gravidade das culpas com que todos agiram, isto implica, tomando como referência o valor total dos danos provados, a redução da indemnização a arbitrar no correspondente a 2/3.

- Há actuação culposa do condutor da viatura pertencente à segurada face ao excesso de velocidade relativa com que circulava, não a adaptando às particulares condições do local, um corredor delimitado por pinos aberto à circulação minutos antes do embate e a presença no local de painel publicitário que, pela sua dimensão, não podia deixar de ser avistado por um condutor minimamente avisado, em particular, como era o caso, duma viatura pesada de passageiros.

- A Autora, dona do painel publicitário, devia tê-lo removido do local antes da abertura do corredor, por ter sido avisada pela autarquia para o fazer, não podendo desconhecer que mantendo ali o painel aumentava o risco de verificação de acidentes com veículos de altura igual ou superior a 2,3 metros, como veio a suceder.

- A autarquia, sob cuja responsabilidade e

direcção estavam a realizar-se as obras de alargamento da estrada e de criação de novas zonas de estacionamento, tinha o dever, não apenas de avisar a Autora para retirar o anúncio do local, mas ainda e sobretudo de impedir que a abertura do corredor de circulação se consumasse sem estar concretizada tal remoção.

03-06-2008

Revista n.º 880/08 - 6.ª Secção

Nuno Cameira (Relator), Sousa Leite e Azevedo Ramos

Acidente de viação

Atropelamento

Entroncamento

Peão

Sinal vermelho

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

Amputação

Incapacidade permanente parcial

- Deve considerar-se em igual medida a repartição das culpas (50%) entre o condutor do veículo que conduz de noite, numa cidade, aproximando-se de um entroncamento, com semáforos, onde existe uma travessia para peões, a velocidade não inferior a 90Km/hora e que deixa rastros de travagem de 5,70 m antes da passadeira, mais 25,50 m depois dela e apenas se imobiliza 98 metros depois; e os peões que, com sinal vermelho, invadem a hemifaixa de rodagem por onde circulava o veículo, podendo ser vistos a mais de 30 metros.

- Deve quantificar-se em cerca de 120.000,00 € o dano moral de uma das vítimas - mulher de 27 anos de idade - que sobrevive com gravíssimos ferimentos, destacando-se a amputação do membro inferior direito, o prejuízo estético e funcional, a afectação sexual, a auto-estima, as operações a que teve que se sujeitar, os sofrimentos físicos e psíquicos que teve e continua a ter, as intervenções cirúrgicas, a IPP de que ficou a padecer - 70%.

- Porém, atenta a culpa da lesada na eclosão

do acidente, a referida indemnização deve ser reduzida, nos termos do art. 570.º do CC, para a quantia de 100.000,00 €, cabendo-lhe 50% desse montante.

19-06-2008

Revista n.º 1841/08 - 7.ª Secção

Custódio Montes (Relator) *, Mota Miranda e Alberto Sobrinho

Acidente de viação

Manobra perigosa

Mudança de direcção

Condução sob o efeito do álcool

Concorrência de culpas

Sinais de trânsito

Sinal vermelho

Homicídio por negligência

Processo penal

Prescrição

Direito à indemnização

- Constitui manobra potencialmente perigosa a saída de um autotanque de um parque privativo dos Bombeiros para ocupar e atravessar a via pública e mudar de direcção para a esquerda.

- Há concorrência de culpas na colisão, por igual, do condutor do motociclo, com elevada taxa de alcoolemia no sangue, que não o imobilizou ao sair de uma rotunda existente na via pública, não obstante a sinalização luminosa vermelha implantada no exterior das instalações dos Bombeiros, e do condutor do seu autotanque, que saía para a via pública em serviço não urgente, por portão com sinal de proibição para o efeito, sem se inteirar da aproximação do motociclo.

- Independentemente da instauração ou não de processo-crime pelos referidos factos, integrando eles o crime de homicídio culposo, o prazo de prescrição do direito de indemnização é de cinco anos.

26-06-2008

Revista n.º 1832/08 - 7.ª Secção

Salvador da Costa (Relator) *, Ferreira de Sousa e Armindo Luís

Acidente de viação**Dano morte****Danos não patrimoniais****Montante da indemnização****Transporte de passageiros****Transporte gratuito****Veículo automóvel****Motociclo****Concorrência de culpas**

- A quantia de 50.000,00 € atribuída pela morte das vítimas de acidente de viação que tinham, à data do mesmo, 33 e 27 anos de idade, é adequada e justa, sendo de manter a importância fixada pelas instâncias.

- Também a quantia de 12.500 € atribuída a cada um dos progenitores pelo sofrimento com a morte dos seus filhos, parece-nos justa e equilibrada, sendo de manter.

- Tendo-se provado apenas que os filhos dos autores entraram no Hospital já cadáveres e que após o acidente ficaram os dois caídos no chão a sangrar, e não se tendo demonstrado que as lesões sofridas provocaram-lhes dores intensas, sentindo-se definhando minuto a minuto, as forças a fugirem-lhes e sentido a morte a aproximar-se, o que lhes provocou uma grande angústia e sofrimento, parece-nos certo que não se indicia que tenham sofrido psicologicamente nos momentos que antecederam a sua morte, sendo correcta a posição das instâncias que não atribuíram indemnização pelo dano não patrimonial das próprias vítimas pela percepção da iminência da morte.

- Face à actual redacção do art. 504.º do CC (introduzida pelo DL n.º 14/96, de 06-03) em relação aos danos pessoais do passageiro transportado gratuitamente, ambos os condutores respondem objectivamente, e, no caso de transporte derivado de contrato, essa responsabilidade abrange ainda as coisas levadas pelo passageiro.

- Não havendo contrato e não existindo culpa de qualquer dos condutores, nenhuma responsabilidade haverá de qualquer deles, no que toca aos danos das coisas transportadas pelo passageiro (transportado gratuitamente).

- Mas evidentemente que a imputação em relação ao campo de acção de

responsabilidade, ela será correspondente às quotas de risco de cada condutor, como determina o art. 506.º do CC.

- Como é facto notório, um veículo ligeiro tem um volume, um peso e uma potência muito maior que uma simples motorizada. Igualmente o ligeiro tem uma estrutura muito mais robusta que um ciclomotor. Um choque frontal entre viaturas com estas características, tinha que produzir (como produziu) um muito maior dano no velocípede com motor e nos seus ocupantes. Por outro lado, enquanto o ligeiro descia, a motorizada subia. Sem dúvida apreciável, poderemos dizer que foi o automóvel ligeiro que contribuiu decisivamente para os sérios danos resultantes do acidente. A proporção de culpa (80% - 20%) a que chegaram as instâncias parece-nos, pois, correcta.

09-09-2008

Revista n.º 1995/08 - 1.ª Secção

Garcia Calejo (Relator), Mário Mendes e Sebastião Póvoas

Inspeção judicial**Auto****Nulidade sanável****Matéria de facto****Prova por inspeção****Reapreciação da prova****Poderes da Relação****Acidente de viação****Condução sob o efeito do álcool****Prova da culpa****Presunções judiciais****Poderes do Supremo Tribunal de Justiça****Culpa exclusiva****Concorrência de culpa e risco**

- Realizada a diligência de inspeção judicial sem que tenha sido lavrado o respectivo auto, tal situação não consubstancia qualquer nulidade da sentença ou do acórdão, mas, quando muito, uma nulidade processual, nulidade essa que há muito está sanada por não arguida tempestivamente (arts. 201.º, 202.º e 205.º do CPC).

- A prova por inspeção tem essencialmente por fim proporcionar ao julgador a

percepção directa dos factos, de modo que, nessa perspectiva, não se vê como poderia ser tida em conta pela Relação, em sede de reapreciação da prova.

- Não existe qualquer presunção de culpa a onerar os condutores que conduzam com uma TAS superior à legal, em violação da proibição prevista no art. 81.º do CEst.

- Por isso, não pode o julgador, perante uma taxa de álcool ilegal, presumir a culpa na produção do acidente ou de qualquer outro evento produtor de danos, pondo a cargo do lesante o ónus de provar que o evento não resultou do seu estado de alcoolemia.

- No domínio da responsabilidade civil extracontratual a culpa não se presume, incumbindo ao lesado provar a culpa do autor da lesão (arts. 483.º e 487.º, n.º 1, do CC).

- O que acaba de dizer-se não exclui o uso das chamadas presunções naturais ou presunções de facto, que o art. 351.º do CC admite expressamente nas mesmas circunstâncias em que é admissível a prova testemunhal, cujo controle, regra geral, escapa ao conhecimento do STJ, que, por isso mesmo, também não as pode utilizar.

- Provado que foi a conduta contraordenacional e negligente do condutor do veículo automóvel, ao circular parcialmente pela metade esquerda da via, atento o seu sentido de marcha, a causa adequada e exclusiva do acidente, não podendo imputar-se ao condutor do motociclo qualquer comportamento causal concorrente para a produção do acidente, não é possível equacionar a questão da concorrência entre culpa e risco.

30-09-2008

Revista n.º 2323/08 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Moreira Camilo

Acidente de viação

Veículo prioritário

Presunção de culpa

Concorrência de culpas

- Sobre o condutor da ambulância recai a presunção legal de culpa prevista no art.

500.º, n.º 3, do CC, competindo à R. ilidir tal presunção, demonstrando que o acidente não ocorreu por culpa do condutor da ambulância ou não ocorreu por sua culpa exclusiva.

- Tendo o embate ocorrido na metade direita da faixa de rodagem; estando aceso o sinal vermelho do semáforo para a ambulância que anunciava a marcha urgente de socorro, levando accionado não só o sinal de aviso luminoso como ainda o sinal sonoro, não estando o condutor da ambulância obrigado a parar, atento o disposto no art. 64.º, n.º 1, do CEst, o certo é que, ao “passá-lo” deveria ter tomado as precauções devidas de molde a evitar qualquer acidente, como o determina o n.º 2 do mesmo artigo.

- Mas também a conduta do outro condutor interveniente não está isenta de crítica: é que, não obstante se deparar com o sinal verde, a permitir-lhe a passagem, competia-lhe ceder a passagem, tal como prescreve o art. 65.º, n.º 1, do CEst., não havendo motivo para censurar o juízo que as instâncias formularam sobre a repartição equitativa de culpas na produção do acidente.

30-09-2008

Revista n.º 2636/08 - 1.ª Secção

Urbano Dias (Relator), Paulo Sá e Mário Cruz

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

Culpa da vítima

Culpa do lesado

- É certo que o veículo atropelante - ligeiro de passageiros - se apresenta como meio de maior perigosidade, quando em circulação, tendo-se provado que circulava a velocidade superior à legalmente permitida para o local - limite de 50 km/h.

- Também se provou que o peão fez a travessia de uma via com quatro faixas de rodagem, na Avenida do Campo Grande, às 16.30 horas; foi atropelado quando se

encontrava na 4.ª faixa.

- Por se tratar de via com muito movimento, claramente larga, e de difícil conciliação entre a travessia e o movimento de veículos automóveis, dadas as várias faixas de rodagem, e tendo o peão 65 anos de idade, é notório que tal lhe retira rapidez de movimentos e lhe coarctas os reflexos, é de concluir que o local da travessia não deveria ser aquele.

- Entende-se, pois, que, havendo concorrência de culpas - art. 570.º do CC - de ambos os intervenientes no acidente, esta concorrência se deve quantificar em 50% para cada um deles.

02-10-2008

Revista n.º 1998/08 - 7.ª Secção

Lázaro Faria (Relator), Salvador da Costa e Ferreira de Sousa

Acidente de viação

Acidente de trabalho

Fundo de Garantia Automóvel

Motociclo

Atropelamento

Morte

Excesso de velocidade

Ultrapassagem

Condutor por conta de outrem

Presunção de culpa

Concorrência de culpas

Dano morte

Danos patrimoniais

Danos futuros

Danos não patrimoniais

Prescrição

Pensão de sobrevivência

- Imediatamente antes do local onde ocorreu o embate, um condutor não identificado efectuou uma manobra de ultrapassagem; por via disso, o veículo - cuja matrícula também não se apurou - foi embater no ciclomotor, derrubando-o e atirando para o solo o seu condutor, que ficou prostrado na faixa de rodagem, assim como um seu acompanhante, que foi projectado para a berma direita da via; após o embate, aquele condutor não identificado pôs-se em fuga.

- Apercebendo-se da aproximação do veículo RS, o referido passageiro conseguiu levantar-se, dirigir-se para a faixa de rodagem e fazer sinais ao condutor do referido veículo para abrandar e parar o mesmo; o veículo RS seguia a uma velocidade de cerca de 80 km/h e o seu condutor não conseguiu imobilizar o veículo antes de embater no ciclomotor e respectivo condutor.

- O condutor do veículo RS, que o conduzia por conta de outrem, está onerado com uma presunção de culpa que não se mostra ilidida; relativamente ao condutor que se pôs em fuga e o condutor do veículo RS, é razoável distribuir em metade o grau de culpa pela eclosão do acidente.

- O condutor do ciclomotor, que veio a falecer, tinha então 44 anos de idade, era casado, alegre, saudável e trabalhador, auferindo um rendimento líquido mensal de 1.080,00 €; a título de compensação pela perda do direito à vida fixa-se a quantia de 60.000,00 €.

- Os autores, mulher e dois filhos menores, sofreram e sofrem profunda dor e desgosto com a perda do seu marido e pai; a título de danos não patrimoniais fixa-se o montante de 30.000,00 € para a mulher e 20.000,00 € para cada um dos filhos.

- Concorde-se com o montante de 160.000,00 € fixado pelas instâncias a título de danos patrimoniais futuros, deduzindo-se os montantes de 26.048,73 € e 17.140,61 €, respeitando o primeiro ao valor de remição das pensões anuais e vitalícias fixadas no processo laboral e o segundo ao valor das pensões de sobrevivência pagas pela Segurança Social.

- Só a partir da data em que foi citada para deduzir o reembolso - em cumprimento do disposto no n.º 2 do art. 1.º do DL n.º 59/89, de 22-02 - é que a Segurança Social podia exercer o seu direito pelo que nunca poderia ter decorrido qualquer prazo prescricional.

- O alongamento do prazo de prescrição previsto no n.º 3 do art. 498.º do CC aplica-se aos responsáveis meramente civis, bastando que haja, em princípio, a possibilidade de instauração do procedimento criminal, ainda que, por

qualquer circunstância, ele não seja ou não possa ser efectivamente instaurado.

18-11-2008

Revista n.º 3422/08 - 2.ª Secção

Oliveira Vasconcelos (Relator), Serra Baptista e Duarte Soares

Acidente de viação

Sinal de STOP

Ultrapassagem Motociclo

Prioridade de passagem

Concorrência de culpas

- A ultrapassagem por uma mota de uma longa fila de veículos em marcha lenta cria a dificuldade em se poder completar a manobra e ou se poder desviar de eventuais obstáculos designadamente em cruzamentos ou entroncamentos, sendo certo que o direito de prioridade, no caso compatível com a ultrapassagem, não dispensa as devidas cautelas pelo respectivo titular.

- Provado que o A. não se apercebeu da aproximação junto ao entroncamento da viatura conduzida pelo segurado da R., por lhe haver sido facultada a passagem pelo veículo automóvel que o A. se preparava para ultrapassar, e por isso não adequou a velocidade de que vinha animado por forma a poder deter a mesma em tempo útil, há uma desatenção da sua parte que não pode ser iludida.

- Também o condutor do veículo segurado na R., apesar de ter parado no sinal de STOP existente na via onde circulava, antes de entrar na via por onde pretendia seguir, justamente por causa da situação complicada de trânsito que nela se verificava, podia e devia assegurar-se que nenhum outro veículo circulava na faixa de rodagem onde o trânsito automóvel se desenrolava de forma lenta ou cautelosamente avançar de forma a ter a necessária visibilidade que lhe permitisse concluir a mesma com inteira segurança.

- O princípio da confiança decorrente da renúncia ao direito de prioridade pelo veículo que se apresentava à sua esquerda numa fila junto ao entroncamento mas em

estrada nacional com prioridade não era só por si de molde a permitir-lhe a intromissão na faixa de rodagem sem se certificar que o podia fazer sem o risco de interceptar a trajectória de outros veículos transitando no mesmo sentido da fila que se imobilizara mas sem nela estarem integrados, por justamente a ela se procurarem adiantar.

02-12-2008

Revista n.º 2647/08 - 6.ª Secção

Cardoso de Albuquerque (Relator), Azevedo Ramos e Salazar Casanova

Acidente de viação

Excesso de velocidade

Condução sob o efeito do álcool

Concorrência de culpas

Teoria da causalidade adequada

Concausalidade

Ónus da prova

- Provando-se que um acidente ocorreu em determinada localidade, e não se suscitando nos autos sequer a questão de que era razoável a convicção dos intervenientes de que, pelas suas características, o local do acidente não se situava numa localidade, o facto de não estar provado que estivessem assinalados os sinais regulamentares destinados a indicar o seu princípio e fim, não exime o condutor de veículo de respeitar os limites de velocidade que a lei (art. 27.º do CESt) prescreve para a condução em localidades.

- Há concorrência de culpas quando um ciclomotor percorre a faixa de rodagem em sentido transversal, da esquerda para a direita, considerado o sentido de marcha do veículo, entrando na faixa de rodagem por onde este circulava (arts. 12.º, n.º 1, 2.ª parte, 29.º, n.º 1, 35.º, n.º 1, do CESt de 1994) e quando este, animado de velocidade excessiva, não apenas por ser superior ao limite de circulação na localidade, mas por se lhe impor especialmente moderação, atentas as condições do local (arts. 25.º e 27.º do CESt), não se detém no espaço em que se deveria deter, se circulasse a velocidade adequada.

- No plano de um juízo atinente à

causalidade adequada, que se insere no âmbito dos poderes de cognição do STJ, a conduta ilícita culposa do sinistrado que invade a faixa de rodagem, implicará a ideia de exclusividade causal naqueles casos em que ocorre uma interrupção súbita do percurso normal do veículo que circula em condições normais de respeito das regras de trânsito.

- No entanto, quando tal não ocorre, então a consideração da causalidade adequada não pode ser afastada, provada a sequência causal no plano naturalístico, a não ser que se demonstre que, independentemente da violação da regra estradal a impor um juízo de culpa, sempre a colisão ocorreria naqueles precisos termos, recaindo sobre o agente que incorreu no facto ilícito culposo o ónus da prova destinada a ilidir a presunção de culpa (art. 350.º, n.º 2 do CC).

02-12-2008

Revista n.º 2096/08 - 6.ª Secção

Salazar Casanova (Relator) *, Sebastião Póvoas e Moreira Alves

Acidente de viação

Prioridade de passagem

Entroncamento

Concorrência de culpas

- Embora a relativa importância das vias não altere, só por si, a regra da prioridade à direita, a experiência mostra-nos ser regra e aconselhável colocar um sinal vertical de “stop” nas vias de menor importância, ou de “aproximação de estrada com prioridade” sempre que aquelas vão entroncar em via de maior intensidade de tráfego.

- A inexistência dos referidos sinais e o escasso movimento do caminho que dá acesso a propriedades agrícolas, leva a que quem circula na estrada municipal lhe dê, naturalmente, pouca atenção, ou por dele não se aperceber com tempo, ou por contar com o especial cuidado dos que nele circulam e que as circunstâncias justificam.

- Consideradas as circunstâncias do caso e a normal diligência de um bom pai de família, concordamos com a percentagem de 50% de culpa atribuída a cada um dos

condutores intervenientes no acidente.

18-12-2008

Revista n.º 3660/08 - 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator), João Camilo e Fonseca Ramos

Acidente de viação

Nexo de causalidade

Concausalidade

Dever de vigilância

Culpa do lesado

Concorrência de culpas

Danos futuros

Menor

Cálculo da indemnização

- O facto que actuou como condição do dano só não deverá ser considerado causa adequada do mesmo se, dada a sua natureza geral e em face das regras da experiência comum se mostra indiferente para a verificação do dano, não modificando o “círculo de riscos” da sua verificação.

- A causalidade adequada não se refere ao facto e ao dano isoladamente considerados, mas ao processo factual que, em concreto, conduziu ao dano no âmbito da aptidão geral ou abstracta desse facto para produzir o dano.

- Ocorrendo concurso de causas adequadas do evento danoso, simultâneas ou subsequentes, qualquer dos autores do facto é responsável pela reparação do dano.

- A violação do dever de vigilância constitui fonte da obrigação de indemnização quando concorra o dever de praticar o acto omitido.

- No dever jurídico de agir, impondo uma acção ou abstenção de acto que obstará ao resultado, reside a ilicitude da omissão.

- Na falta de concretização normativa do conteúdo do direito protegido pelo dever de guarda, tem de lançar-se mão de critérios de normalidade, razoabilidade e proporcionalidade, perante as circunstâncias do caso.

- Sendo causais e culposas as condutas do lesante e do lesado, há necessidade de proceder à graduação prevista no art. 570.º CC, fazendo reflectir na indemnização a conculpabilidade e a contribuição de cada

um para o facto danoso.

- Estando em causa, relativamente a lesado menor, a atribuição de indemnização por incapacidade para o exercício da generalidade das profissões - IPP geral, como incapacidade genérica para utilizar o corpo enquanto prestador de trabalho e produtor de rendimentos -, haverá que considerar essa incapacidade como incidente sobre qualquer profissão acessível ao lesado, sem nenhuma excluir.

- Para efeito de determinação de indemnização por danos patrimoniais futuros será de atender ao salário médio acessível a um jovem dotado de formação profissional média, a partir dos 21 anos de idade, salário que, em termos de normalidade e previsibilidade, é de situar em não menos de 650/700 euros mensais, tendendo a subir ao longo da vida.

13-01-2009

Revista n.º 3747/08 - 1.ª Secção Alves Velho (Relator) * Moreira Camilo Urbano Dias

Acidente de viação

Excesso de velocidade

Mudança de direcção

Concorrência de culpas

Culpa exclusiva

Concausalidade

Auto-estrada

Dever de auxílio

Atropelamento

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Equidade

- A regra de que o condutor deve adoptar velocidade que lhe permita fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente (art. 24.º, n.º I, do CESt), pressupõe, obviamente, na sua observância, que não se verifiquem condições anormais ou factos imprevisíveis que alterem de súbito essa visibilidade ou prosseguimento da marcha.

- Provado que o veículo CV saiu inesperadamente da berma e retomou a sua circulação, no momento em que a viatura OV se ia cruzar com ele, foi o CV que,

infringindo o art. 12.º do CESt, alterou, de súbito, a visibilidade da faixa de rodagem e o prosseguimento da marcha do OV, cortando-lhe a respectiva linha de trânsito, circunstância anormal e manobra imprevisível com que a condutora do OV não era obrigada a contar e que fez com que esta não pudesse parar no espaço livre e visível à sua frente.

- Não se tendo provado a velocidade a que a condutora do OV circulava, nem tão pouco que a velocidade de que seguia animada fosse excessiva para as circunstâncias que concretamente se lhe deparavam, não se apurou que tivesse contribuído com qualquer parcela de culpa para a produção do sinistro.

- Foi a manobra do CV, seguro na recorrente, que foi causal do acidente, tornando o respectivo condutor culpado exclusivo pela sua produção, conforme foi decidido pela Relação.

- Provado que ao avistar o embate da viatura que se despistou e receando pelo estado do seu condutor, a A. Maria Celeste parou o seu veículo, encostando-o na berma direita; em seguida e já depois de ter saído da sua viatura e de terem parado outros veículos, por ter sido acometida de uma tontura, encostou-se aos rails, ali permanecendo apoiada até recuperar daquela súbita indisposição, aí tendo sido atropelada pelo FM, a conduta da A., apesar de objectivamente ser violadora do art. 72.º, n.º I, do CESt, não deve ser considerada ilícita, nem culposa, e antes deve ser considerada justificada, visto que, no fundo, tinha em vista o cumprimento do dever de auxílio a sinistrado que impende sobre a generalidade dos condutores perante um acidente de viação.

- Acresce que esta autora não se encontrava em local próximo da faixa de rodagem (mas junto aos rails), nem estava a impedir ou a dificultar o trânsito. Assim, a

A. é apenas lesada, vítima do acidente provocado, não tendo contribuído para a sua produção, nem para o agravamento dos danos que sofreu.

- O lesado não tem de alegar perda de rendimentos laborais para o tribunal lhe atribuir indemnização por ter sofrido

incapacidade parcial permanente. Apenas tem de alegar e provar que sofreu incapacidade permanente parcial, dano esse cujo valor deve ser apreciado equitativamente.

- Provado que à data do acidente, a autora L tinha 27 anos e frequentava um curso universitário, que já concluiu; que em consequência das lesões sofridas apresenta cervicalgias e síndrome pós traumático, traduzido em cefaleias, insónias, fobias, dores de cabeça, perdas de memória, deficiências de concentração, nervosismo e irritabilidade fácil; ao longo de toda a sua vida terá de suportar frequentes dores de cabeça e tonturas; que tais sequelas acarretam-lhe uma incapacidade parcial permanente para o trabalho de 5 %, repercutindo-se na sua vida diária, provocando-lhe sofrimento físico, e na sua capacidade funcional, exigindo-lhe um maior esforço de concentração, no exercício das suas funções, em prudente arbítrio e com esta fundamentação, julga-se equitativo e razoável manter em 12.500 euros, a indemnização por esse dano patrimonial futuro resultante da IPP de 5% de que esta autora ficou a padecer.

- Provado ainda que a sua irmã tinha 27 anos de idade e a mesma qualificação académica; que em consequência do acidente apresenta lombalgias intensas, agravadas pela bipedestação prolongada e movimentação da coluna lombar, câimbras musculares dos membros inferiores, síndrome pós traumático, com alterações da personalidade, traduzidas em amnésias, nervosismo, irritabilidade fácil, falta de concentração, tonturas, fobia de condução e estados depressivos, bem como cicatrizes viciosas ao nível da região frontal de cerca de 10 cm e 6 cm; e que tais sequelas acarretam-lhe uma incapacidade parcial permanente para o trabalho de 10%, recorrendo à equidade, julga-se também criterioso manter em 25.000 euros a indemnização por este dano patrimonial futuro.

20-01-2009

Revista n.º 3825/08 - 6.ª Secção
Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e

Nuno Cameira

Acidente de viação

Menor

Atropelamento

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

É de manter a proporção de metade na culpa em acidente de viação ocorrido quando o condutor de um veículo que circulava a velocidade excessiva, superior à estabelecida para as localidades, em estrada de piso molhado e que teve a oportunidade de a mais de 200 metros poder avistar um grupo de crianças e rapazes que caminhavam pela sua berma direita, onde se encontrava o menor A. que parara com outros companheiros em ordem a empreender a travessia, não teve em atenção a presença dos mesmos, acabando por atingir o A. num inadvertido e inopinado avanço do menor para a faixa de rodagem em cerca de meio metro.

20-01-2009

Revista n.º 3819/08 - 6.ª Secção

Cardoso de Albuquerque (Relator), Azevedo Ramos e Salazar Casanova

Acidente de viação

Motociclo

Telemóvel

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Danos patrimoniais

Danos futuros

Cálculo da indemnização

- O condutor do veículo HQ, ligeiro de mercadorias, parou a viatura para atender o telemóvel, não tendo sinalizado a paragem; chovia e havia nevoeiro intenso, apenas permitindo visibilidade até 5/7 metros; a via tinha de largura total apenas 5 metros e a berma do lado do veículo HQ apenas tinha de largura 60 centímetros.

- O autor, tripulando um ciclomotor e usando um capacete sem viseiras, não

conseguiu imobilizar o seu veículo, apesar de ter travado, no espaço livre e visível à sua frente, indo embater na traseira do veículo HQ.

- O caso é de concorrência de culpas, mostrando-se adequado fixar em 40% para o autor e 60% para o condutor do veículo HQ a proporção em que cada condutor contribuiu, com culpa, para o acidente.

- À data do acidente, o autor era um jovem saudável e auferia o salário mensal de 375,00 € como fiel de armazém; ficou afectado com uma IPP de 5%.

- A quantia de 15.000,00 €, fixada pelas instâncias a título de danos patrimoniais futuros, revela-se adequada.

19-02-2009

Revista n.º 3504/08 - 7.ª Secção

Lázaro Faria (Relator), Salvador da Costa e Ferreira de Sousa

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Culpa da vítima

Motociclo

Capacete de protecção

Danos não patrimoniais

Dano morte

Direito à vida

- O réu, tripulando um motociclo, não foi capaz de descrever a curva, embatendo numa guia da valeta que ladeava a estrada; por sua vez, a vítima contribuiu para as suas próprias lesões, causadoras da sua morte, pelo facto de, enquanto transportada, não ser portadora de capacete na cabeça, sendo que as lesões fatais se localizaram precisamente nesta parte do corpo.

- Assim, é de fixar a contribuição para os danos em 60% e 40%, para o condutor réu e para a vítima, respectivamente.

- Considera-se adequado o montante compensatório de 50.000,00 € pela perda do direito à vida; é também adequado o montante de 12.500,00 € para cada um dos pais da vítima - de 26 anos de idade - a título de danos não patrimoniais, reduzidos na proporção aludida em II.

19-03-2009

Revista n.º 3007/08 - 7.ª Secção

Lázaro Faria (Relator), Salvador da Costa e Ferreira de Sousa

Acidente de viação

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Cruzamento

Sinal de STOP

Excesso de velocidade

- No direito estradal, o sinal de STOP insere-se entre os “sinais de prioridade” que impõe paragem obrigatória antes de cruzamento ou entroncamento com outras vias e arrasta a perda da prioridade do condutor a ele submetido face à circulação dos veículos que se avizinham. Encontra-se previsto no art. 3.º, n.º 2, B2, do RCEst (redacção da Portaria 46-A/94, de 17-01), e a sua desobediência era considerada pelo CESt vigente à época (DL 265-A/2001, de 28-09) como contra-ordenação grave - art. 146.º, al. i).

- À luz da mesma legislação, era considerada como sendo também contra-ordenação grave a circulação de viatura ligeira a velocidade que excedesse em mais de 30 km/h a velocidade autorizada - art. 146.º, al. b), do CESt.

- Ocorrendo o acidente num cruzamento, em que a condutora do veículo de matrícula CB entrou sem respeito pelo sinal de STOP (arts. 12.º, n.º 1, 29.º, n.º 1, e 35.º, n.º 1, do CESt) e o condutor do veículo de matrícula RZ entrou circulando a 80 km/h (arts. 25.º, n.º 1, als. a), c), f) e i), e 29.º, n.º 2, do CESt), foi da conjugação dessas duas condutas censuráveis e culposas que nasceu o acidente. Assim, encontramos-nos perante um acidente com culpas concorrentes. Se, por um lado, foi a condutora do CB a despoletadora do acidente, importa não perder de vista que o condutor do RZ, pela elevada velocidade com que conduzia, contribuiu também decisivamente para ele, transformando aquilo que poderia ser um acidente de pequena gravidade, num acidente trágico, de enormes proporções.

- Corresponde a um sentido de justiça que a

concorrência de culpas se faça na base de 60% para a condutora do CB, ao entrar no cruzamento sem respeitar o sinal de STOP, precipitando o acidente, e imputando-se 40% de repartição de culpas ao condutor do RZ que, conduzindo com velocidade manifestamente excessiva, causou o elevado agravamento dele.

31-03-2009

Revista n.º 415/09 - 1.ª Secção

Mário Cruz (Relator), Garcia Calejo e Helder Roque

Acidente de viação

Culpa

Matéria de direito

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Incapacidade permanente parcial

Responsabilidade pelo risco

Concorrência de culpas

Danos patrimoniais

Danos futuros

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

Juros de mora

- A determinação da culpa constitui matéria de direito, sujeita à censura do STJ, quando se trate de ajuizar sobre se um certo quadro factual se subsume à “diligência de um bom pai de família” (art. 487.º, n.º 2, do CC).

- Provando-se apenas que o embate se deu entre a roda esquerda da frente do veículo automóvel e o patim esquerdo do motociclo e o pé esquerdo do seu condutor, quando ambos os veículos se cruzaram, não é possível retirar a ilação de que a colisão ocorreu por virtude de o automóvel ter invadido a faixa de rodagem do motociclo.

- Não permitindo o circunstancialismo apurado concluir qual dos veículos mais contribuiu para os danos - designadamente, a velocidade que animava qualquer um deles e se a de um era superior à do outro, as condições de conservação e utilização dos veículos, os danos neles causados pela colisão -, deve concluir-se que ambos contribuíram em igual medida para os danos sofridos pelo condutor do motociclo.

- Resultando dos factos provados que o

autor tinha 28 anos na data do acidente, em consequência deste ficou a padecer de uma IPP de 15%, trabalhava então por conta própria, como trolha, cerca de oito horas por dia, auferindo, pelo menos, a quantia mensal de 750,00 € (12 vezes ao ano), as lesões sofridas implicam um esforço significativamente acrescido, não lhe permitindo acompanhar o ritmo de trabalho dos seus colegas de profissão, e fizeram com que não pudesse assumir com carácter duradouro um trabalho por conta de outrem no serviço que fazia antes do acidente, reputa-se de equitativa a quantia de 45.000,00 € destinada à reparação do dano patrimonial futuro decorrente da perda de capacidade de ganho.

- Revelando ainda os mesmos factos que, em consequência do acidente, o autor sofreu um traumatismo e esfacelamento do seu pé esquerdo, com fractura do colo do 2.º metatarsiano, foi submetido a uma intervenção cirúrgica, mediante osteossíntese da fractura, tem vindo a sofrer dores e inchaços no seu pé esquerdo, teve alta clínica cinco meses depois do acidente, ficou com uma cicatriz no referido membro, dolorosa à apalpação, e deixou de poder praticar qualquer desporto que exija movimentação do pé, afigura-se justa a quantia de 12.000,00 € destinada à reparação dos danos não patrimoniais sofridos pelo autor.

- Constando do acórdão recorrido a referência ao cálculo actualizado da indemnização por danos não patrimoniais, os juros de mora devidos contam-se a partir da data da decisão e não desde a citação.

31-03-2009

Revista n.º 640/09 - 7.ª Secção

Ferreira de Sousa (Relator), Armindo Luís e Pires da Rosa

Dívidas hospitalares

Ónus da prova

Acidente de viação

Atropelamento

Alcoolemia

Concorrência de culpas

Limite da responsabilidade da seguradora

- Com base no art. 5.º do DL n.º 216/99, de 15-06 (que veio estabelecer o regime para cobrança de dívidas pelas instituições e serviços integrados no Serviço Nacional de Saúde, em virtude de cuidados de saúde prestados), tem sido entendido que cabe ao autor a alegação e prova dos cuidados de saúde prestados e a alegação do facto gerador da prestação dos cuidados de saúde, incumbindo à parte contrária a alegação de factos tradutores da sua não responsabilidade e a prova de que não foi culpado no acidente que motivou as lesões determinantes dos serviços prestados pela entidade hospitalar.

- O aparecimento do sinistrado a caminhar de noite pela faixa de rodagem da estrada nacional com o auxílio de uma bengala, por ser deficiente motor, seguindo em sentido contrário o veículo do segurado da ré, tem de ser sempre considerado um obstáculo inesperado que o condutor não era obrigado a prever e com cuja presença não tinha de contar.

- No caso concreto, o sinistrado deslocava-se pela faixa de rodagem, em virtude da berma da estrada ter piso intransitável para si. Só que, sendo um deficiente motor e seguindo com 1,58 g/l de alcoolemia no sangue, pela faixa de rodagem e desviado pelo menos um metro da berma do seu lado esquerdo, relativamente ao seu sentido de marcha, o sinistrado não o fazia com prudência, nem de maneira a não prejudicar o trânsito de veículos - cfr. arts. 99.º, n.º 2, al. b), e 100.º, n.º 3, do CESt.

- Por sua vez, a iluminação do veículo, ainda que este circulasse com as luzes nos médios, permitia que o seu condutor pudesse ter avistado o sinistrado a uma distância de 30 metros (art. 60.º, n.º I, al. h) do CESt), o que também lhe permitiria que se desviasse dele, por forma a evitar a colisão.

- Não podendo afirmar-se que o comportamento de cada um foi indiferente para a produção do acidente, uma vez que nenhum se desviou do outro, é de concluir que ambos contribuíram para a sua ocorrência, julgando-se adequado graduar em 50% a contribuição da culpa de cada um dos intervenientes.

- Assim sendo, a ré seguradora apenas terá

de pagar ao autor metade do valor do pedido.

21-04-2009

Revista n.º 627/09 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e Nuno Cameira

Acidente de viação

Atropelamento

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Danos patrimoniais

Danos futuros

Fundo de Garantia Automóvel

Cálculo da indemnização

- O facto de um peão, pessoa idosa, atravessar descuidadamente a faixa de rodagem, em local de resto não permitido, não dispensa o condutor que teve oportunidade de se aperceber da travessia desde o seu início e a passo lento pela faixa oposta de rodagem, larga de mais de 3 metros, de controlar, de imediato, a marcha do veículo e, inclusive, de sustentar a mesma em face de uma hesitação e paragem deste no eixo da via, prevenindo a necessidade de efectuar travagens ou guinadas bruscas ao aproximar-se do local.

- O condutor mantendo a velocidade de que vinha animado e não a adequando a esse obstáculo à livre progressão da marcha da respectiva viatura torna-se, também, culpado por tardiamente ter que proceder a uma brusca manobra de desvio, devido a uma deslocação inopinada e a curta distância do peão para a hemi-faixa de rodagem por onde circulava, acabando por atingi-lo.

- Em tais circunstâncias, cabe maior percentagem de culpa ao peão, por a sua paragem no meio da estrada induzir que aí se manteria, ante a aproximação do veículo e no desconhecimento da trajectória por este seguida e do seu maior ou menor afastamento do eixo da via.

- Ficando o A., septuagenário, agricultor de profissão e por efeito das lesões sofridas com o acidente, a coxear de uma perna e

com um braço também afectado nos seus movimentos e força muscular e com perturbações circulatórias, obrigado a andar de canadianas, tendo suportado e continuando a suportar dores após um período de internamento e imobilização em casa de cerca de três meses, e sujeito a novos e constantes tratamentos, sofrendo com tal situação, por antes ser pessoa activa e autónoma, mostra-se ajustada, considerando o seu grau de culpa fixado em 60% a atribuição de uma verba de € 10.000,00 para tais danos não patrimoniais.

28-04-2009

Revista n.º 3576/08 - 6.ª Secção

Cardoso de Albuquerque (Relator) *, Salazar Casanova e Azevedo Ramos

Acidente de viação

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Ultrapassagem

Mudança de direcção

- Ocorrendo um embate entre dois veículos pesados de mercadorias, a matéria de facto provada aponta para uma concorrência de culpas de ambos os condutores, se o condutor do pesado PQ iniciou uma manobra de ultrapassagem ao veículo pesado AR, um veículo com 2,20 m de largura, numa estrada com 6,20 m de largura, dentro de uma povoação, a uma velocidade bem superior à legalmente permitida, quando o veículo a ultrapassar tinha um obstáculo no respectivo percurso, um automóvel estacionado na via, que necessariamente o obrigaria a desviar-se para a sua esquerda, a fim de o contornar, circunstância que desaconselharia vivamente a realização de manobra tão arriscada por parte do condutor do PQ; e quando o veículo PQ estava em plena ultrapassagem, lado a lado com o camião, o condutor do pesado AR mudou repentinamente de direcção à esquerda, para ultrapassar o veículo que estava parado na via, embatendo com o lado esquerdo na caixa de carga do lado direito do veículo PQ.

- Ambos os condutores foram pouco diligentes e contribuíram em igual medida para a produção do evento danoso.

07-05-2009

Revista n.º 1/2002.S1 - 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator), João Camilo e Fonseca Ramos

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Terceiro

Estacionamento

Dano morte

Perda do direito à vida

Danos não patrimoniais

Danos patrimoniais

Danos futuros

- Provando-se que, quando circulava na faixa de rodagem, a uma velocidade na ordem dos 45 a 55 Km/hora, pela metade direita da sua faixa de rodagem e ao descrever uma curva para a direita o condutor do veículo pesado CJ se apercebeu da presença do veículo JC imobilizado na sua hemi-faixa de rodagem, quando já se encontrava perto do mesmo, tendo então travado energeticamente, mas o pesado “fugiu-lhe” para a esquerda, seguindo em sentido oblíquo e galgando com os rodados do lado esquerdo o traço descontínuo ao eixo da via, invadindo parcialmente a hemi-faixa de rodagem esquerda, onde se deu um embate entre a frente esquerda de um terceiro veículo (TM) e a carroçaria do CJ, a responsabilidade pelo acidente é imputável, única e exclusivamente, à condutora do JC, por ter imobilizado o seu veículo num local situado a cerca de 20 metros de uma curva (cfr. art. 49.º, n.º 2, al. a), do CESt).

- Nem o facto de essa condutora se ter sentido indisposta permite afastar a sua culpa, pois não ficou provado que estava impedida de agir de outro modo, imobilizando o seu veículo a uma distância superior a 50 metros da dita curva. Também não releva o facto de ter accionado os piscas, pois de nada contribuíram para servir de aviso, face à curta distância a que se encontrava do termo da curva, constituindo

sempre um obstáculo-surpresa.

- O dano pela perda da vida do condutor do TM, que tinha então 52 anos de idade, deverá ser ressarcido com a quantia de 55.000€.

- Tendo este, antes de falecer, mostrado forte e atroz sofrimento, pedindo ajuda, consciente de que a morte se aproxima, deverá ainda ser fixado em 15.000€ o montante dos danos não patrimoniais sofridos pela vítima.

- A cada um dos Autores, viúva e filhos, deverá ser atribuída a indemnização de 25.000€ a título de danos não patrimoniais sofridos (desgosto pela perda do ente querido).

- Considerando que o falecido marido da Autora era empresário em nome individual no ramo da venda de materiais de construção civil e que no exercício dessa actividade obtinha um rendimento médio mensal não inferior a 1.300€ com o que contribuía para o sustento e economia familiar, dele dependendo a viúva, então com 52 anos de idade, deverá esta ser compensada, a título de danos futuros, com a quantia de 125.000€.

21-05-2009

Revista n.º 114/04.8TBSVV.C1.S1 - 1.ª Secção Urbano Dias (Relator), Paulo Sá e Mário Cruz

Acidente de viação

Motociclo

Concorrência de culpas

Culpa do lesado

Excesso de velocidade

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

- O veículo automóvel AR, que estava estacionado do lado esquerdo, iniciou a sua marcha, para o seu lado direito, com o fim de, atravessando a faixa esquerda da via, seguir a sua marcha na faixa direita da mesma, tendo em conta o seu sentido de trânsito; tendo-se apercebido da aproximação do autor, que circulava em

sentido contrário nessa faixa que pretendia atravessar, de imediato o condutor do veículo AR parou a sua marcha; e fê-lo quando ainda apenas ocupava metro e meio dessa mesma faixa de rodagem.

- Foi na posição de parado que foi embatido pelo autor, que conduzia um motociclo, circulando a, pelo menos, 80 km/h e em posição de “cavalinho”, isto é, circulando apenas com a roda traseira apoiada na via; o local de embate situa-se dentro de uma localidade; sendo ambos os condutores culpados, gradua-se as culpas - respectivamente, do condutor do motociclo e do condutor do veículo automóvel AR - em 65% e 35%.

- O acidente ocorreu em Agosto de 2003; o autor nasceu em Setembro de 1981 e ficou afectado de uma IPP de 22%; à data do acidente auferia o vencimento mensal de 467,29 €; sofreu lesões em ambos os joelhos; ficou internado no hospital cerca de um mês; foi submetido a intervenções cirúrgicas, fez fisioterapia, sentiu dores com as lesões e com os tratamentos; ficou com uma cicatriz em cada coxa, entre 16 e 3 cm.

- Por se revelarem adequados, concorda-se com os montantes fixados a título de danos patrimoniais futuros e danos não patrimoniais, respectivamente, de 30.000,00 € e 25.000,00 €.

21-05-2009

Revista n.º 418/09 - 7.ª Secção

Lázaro Faria (Relator), Salvador da Costa e Ferreira de Sousa

Acidente de viação

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Entroncamento

Sinal de STOP

Excesso de velocidade

- O direito de prioridade de passagem não dispensa o condutor da observância das regras de cautela e prudência (art. 29.º, n.º 2, do CEst), designadamente, a de circular à velocidade permitida e aconselhada para o local.

- Revelando os factos provados que: o

motociclo LX do autor seguia pela EN 205 a velocidade não inferior a 70 km/hora; o pesado OO seguro na ré circulava no caminho que entronca à direita da referida EN (atento o sentido levado pelo LX) e pretendia ingressar nesta, para transitar no sentido oposto ao do autor, com sinal STOP à entrada; após ter descrito uma curva para o lado direito, o autor deparou-se com o veículo EI (que circulava uns 50 metros à sua frente) imobilizado na faixa de rodagem e quando distava dele cerca de 40 metros; o EI deteve a sua marcha para que o condutor do OO pudesse fazer a manobra de mudança de direcção à esquerda, o que aconteceu, tendo este último invadido a EN205 e voltado à esquerda; o autor travou e desviou-se para a metade esquerda da faixa de rodagem, procurando passar entre os veículos OO e EI, mas não evitou o embate entre o lado esquerdo do LX e o mesmo lado do OO; o LX deixou no pavimento rastros de travagem com a extensão de 34 metros, a anteceder o local do embate, na zona tracejada que delimita as duas hemi-faixas da EN; deve concluir-se que tanto o autor como o condutor do OO, nos respectivos actos de condução, infringiram, de modo censurável, as regras estradais, pelo que concorreram culposamente para a produção do acidente.

- Perante o quadro de facto descrito, é de manter a medida de contribuição culposa de cada um dos condutores atribuída pelas instâncias: 60% para o condutor do OO e 40% para o autor.

04-06-2009

Revista n.º 189/09.3YFLSB - 7.ª Secção
Ferreira de Sousa (Relator), Armindo Luís e Pires da Rosa

Acidente de viação

Motociclo

Veículo automóvel

Ultrapassagem

Colisão de veículos

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- O condutor do motociclo FE intentou uma

ultrapassagem sem adoptar as devidas cautelas e numa situação de manifesto perigo para a execução da manobra, se decidiu ultrapassar, na esteira do motociclo EP, o veículo automóvel HX, que integrava uma fila de trânsito na hemifaixa de rodagem direita, e ocupou a hemifaixa de rodagem esquerda, quando nesta circulava o veículo HD em sentido oposto, envolvendo tal manobra uma flagrante violação do disposto nos arts. 35.º e 38.º, n.º 1, do CESt então vigente, aprovado pelo DL n.º 114/94, de 03-05 (revisto e republicado pelo DL n.º 2/98, de 03-01).

- No desenvolvimento de tal manobra de ultrapassagem, ocorreu uma colisão frontal entre o motociclo FE e o veículo HD, a qual se deu depois de um outro embate ocorrido entre o motociclo EP e o veículo HD, que determinou que o condutor deste perdesse o seu controle e o veículo sofresse um despiste. Não se discute que o condutor do FE iniciou uma manobra de ultrapassagem sem adoptar as devidas cautelas, mas não foi dessa manobra que resultou o seu embate com o veículo que transitava em sentido oposto, esse embate resultou sim desse veículo ter ficado descontrolado por embatido pelo condutor do EP que também se despistou.

- O condutor do FE deveria ter aguardado a conclusão da manobra de ultrapassagem do motociclo dianteiro antes de ele próprio ocupar a hemifaixa de rodagem esquerda, mas tal em nada elimina que o embate se deu por causa igualmente da manobra gravemente imprudente do condutor desse motociclo EP, pelo se verifica uma manifesta concorrência de culpas, sendo de definir na proporção de metade a culpa assacada a cada um dos condutores dos motociclos.

25-06-2009

Revista n.º 263/09.6YFLSB - 6.ª Secção
Cardoso de Albuquerque (Relator), Salazar Casanova e Azevedo Ramos

Acidente de viação

Auto-estrada

Veículo automóvel

Colisão de veículos

Infracção estradal

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

- Nos acidentes de viação, a culpa do lesante aparece, normalmente, como simples desatenção, imprudência ou imperícia; o resultado ilícito deve-se, normalmente, a falta de cuidado, imprudência, imprevidência ou imperícia. Não obstante, o comportamento é voluntário porque, sendo exigível e tendo o agente a possibilidade de proceder de outra forma, ou simplesmente nada faz ou acaba por optar por outra via contrária ou diferente do que lhe era exigido.

- A violação de uma norma que regula a circulação rodoviária faz presumir, como é jurisprudência pacífica, negligência do infractor e consequentemente culpa na produção do acidente que venha a ocorrer em consequência dessa conduta desconforme com a lei.

- Num embate ocorrido numa auto-estrada, à noite, entre um veículo ligeiro misto e uma auto-grua que seguia à sua frente, circulando aquele veículo a 110 km/h e esta a 30 Km/h, é de imputar o sinistro a presumida distração e velocidade elevada a que transitava o condutor do veículo ligeiro, na via mais à direita da faixa da auto-estrada, e que não permitiu que ele pudesse desviar-se ou travar a tempo quando se apercebeu da presença da máquina, quando é certo que esta levava accionada uma luz amarela rotativa, com alcance até 100 metros (cf. Portaria n.º 851/94, de 22-09), mas também se deve imputar o acidente à excessiva lentidão da marcha da auto-grua e aos riscos de o fazer à noite, com semelhante máquina, em regra proibida de circular em auto-estradas.

- Considera-se criterioso repartir as culpas na proporção de 70% para o próprio lesado e 30% para o condutor da auto-grua, sendo nessa medida que responderá, nos termos do art. 570.º, n.º 1, do CC, a seguradora proprietária da máquina.

14-07-2009

Revista n.º 1842/04.3TBSTS.S1 - 6.ª Secção
Cardoso de Albuquerque (Relator), Salazar

Casanova e Azevedo Ramos

Acidente de viação

Ultrapassagem

Excesso de velocidade

Colisão de veículos

Motociclo

Condução sem habilitação legal

Veículo automóvel

Concorrência de culpas

Amputação

Danos não patrimoniais

Indemnização

- Num embate entre um motociclo e os ganchos de um empilhador, tripulando o autor o motociclo (sem carta de condução), a uma velocidade não inferior a 70/80 Km/h, num troço que findava num talude que haveria de transpor ao fim de uma extensão de cerca de 700 m, estando estacionado um camião, que ultrapassou, tal facto implicava que devesse imprimir ao veículo velocidade bem mais moderada; por outro lado, é censurável a atitude do manobrador do empilhador que encetou a sua manobra em local que não era visível para quem circulava nas circunstâncias em que o fazia o autor, mais a mais porque a máquina surgiu a circular por detrás do camião estacionado, fazendo intrusão da hemi-faixa por onde seguia o autor.

- Ao atravessar a faixa de rodagem por onde seguia o autor, o réu não actuou de modo prudente, já que a encetou sem prevenir o risco de colisão, mormente sem antever que ao sair detrás de um veículo estacionado e ao atravessar a faixa de rodagem por onde o autor seguia, provocava intrusão do espaço por onde este poderia confiadamente seguir.

- A contribuição em termos de culpa para a eclosão do acidente deve fixar-se em 50% para cada um dos condutores, não sendo despidianda a circunstância da colisão se ter dado entre um veículo de duas rodas – notoriamente mais leve e manobrável – e um pesado – empilhador dificilmente manobrável.

- Constitui dano moral grave o facto de o autor ter sofrido amputação completa do

terço superior da perna direita, lesão irreversível que o obrigará toda a vida a usar uma prótese. Ponderando a culpa do autor (50%), em função da gravidade dos danos irreversíveis sofridos, aos 19 anos de idade, o que notoriamente constitui um sério handicap físico e psicológico, entende-se equitativa a compensação de € 15 000 pelo dano moral sofrido pelo autor.

14-07-2009

Revista n.º 920/05.6TBCBR.C1.S1 - 6.ª Secção
Fonseca Ramos (Relator), Cardoso de Albuquerque e Salazar Casanova

Acidente de viação
Responsabilidade extracontratual
Menor
Direito à indemnização
Danos patrimoniais
Danos futuros
Perda da capacidade de ganho
Equidade
Cruzamento
Ultrapassagem
Mudança de direcção
Concorrência de culpas

- Na determinação da indemnização pela perda da capacidade de ganho o recurso a fórmulas constitui um elemento na coadjuvação para a fixação de tal indemnização que não dispensa a intervenção de juízos de equidade.
- Atendendo à idade da autora à data do acidente (14 anos) e à circunstância de a mesma ter ficado com uma IPP de 5% afigura-se adequado o montante indemnizatório, fixado pelas instâncias, de € 8500.
- Não merece censura a fixação da contribuição de 80% e 20% na eclosão do acidente, respectivamente para os veículos FQ e IS, na medida em que, não obstante o veículo IS ter desrespeitado a proibição de ultrapassar em cruzamentos, o grau de inconsideração do condutor do FQ é consideravelmente superior porquanto não só não sinalizou a mudança de direcção para a esquerda, como ainda não sinalizou a

manobra inversa de mudança de direcção para a direita, enganando o condutor que o seguia, sem ter tido a preocupação de se certificar da presença de outros veículos, de forma a realizar a manobra sem perigo.

24-09-2009

Revista n.º 560/09 - 7.ª Secção
Lázaro Faria (Relator), Lopes do Rego e Pires da Rosa

Acidente de viação
Responsabilidade extracontratual
Atropelamento
Peão
Excesso de velocidade
Culpa
Concorrência de culpas

- Não basta que a velocidade não viole o limite máximo: é preciso que esta seja adequada, devendo até ser «especialmente moderada», sempre que as circunstâncias especiais o exijam, e de molde a que o condutor possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente, desta forma e por este meio evitando qualquer acidente.
- Tendo o condutor saído de um cruzamento a cerca de 40 kms/h, tendo apenas visto a vítima quando se encontrava relativamente perto – distância não concretamente apurada, mas não inferior a 7 metros –, apesar de no local a avenida ter traçado rectilíneo, e não tendo o mesmo sequer travado ou tentado parar (antes optando por se desviar para o seu lado esquerdo), vindo a embater na vítima na metade esquerda da faixa de rodagem, praticamente no final da travessia deste, contribuiu aquele de forma decisiva e relevantemente para a ocorrência do acidente.
- Por sua vez, a vítima, ao ter iniciado a travessia da avenida a pé, quando o veículo já se aproximava, apesar de o fazer numa passadeira de peões (embora sem sinalização semafórica) e ao hesitar entre

parar entre as duas faixas de rodagem ou o alcançar o passeio do outro lado da avenida (tendo optado por aquela), contribuiu também ele para a criação de fundada incerteza, para o condutor, sobre o seu movimento, inibindo-o de poder, de imediato, tomar a decisão que melhor pudesse evitar o embate e deu tempo a que o veículo se aproximasse demasiado da vítima.

08-10-2009

Revista n.º 1436/03.OTBFAR.S1 - 7.ª Secção
Lázaro Faria (Relator), Lopes do Rego e Pires da Rosa

Acidente de viação

Responsabilidade extracontratual

Condução automóvel

Ultrapassagem

Despiste

Culpa

Concorrência de culpas

- O trânsito em filas paralelas (art. 15.º do CESt) só se verifica quando os veículos ocupam todas as vias de trânsito e avançam em fila, numa situação em que a velocidade de cada veículo depende da velocidade do veículo da frente. Nessas específicas condições de circulação, a circunstância dos veículos de uma das filas avançarem mais rapidamente do que os veículos da outra não consubstancia manobra de ultrapassagem.

- Revelando os factos provados que o veículo A circulava no sentido Leiria - Lisboa, pela metade direita da faixa de rodagem e o veículo B circulava no sentido Lisboa - Leiria, sendo certo que as faixas de rodagem, cada uma dividida em duas hemifaixas por traço longitudinal descontínuo, eram separadas, à data do acidente, por uma vala e que o veículo B circulava pela hemifaixa direita das duas existentes, atento o seu sentido de marcha e, nessas circunstâncias, ultrapassou, pelo menos, dois dos veículos que seguiam no mesmo sentido, mas na hemifaixa do lado esquerdo, iniciando ainda a ultrapassagem do veículo C, deve concluir-se que não se pode falar, em tais

circunstâncias, de trânsito em filas paralelas, tal como vem definido no art. 15.º do CESt.

- Demonstrando ainda os mesmos factos que: o veículo C, pretendendo dar passagem aos veículos que o precediam, invadiu a hemifaixa direita, por onde circulava o B, indo em direcção a este, cortando-lhe a linha de circulação ou marcha, sendo iminente o choque entre ambos; o condutor do veículo B, vendo-se apertado pela manobra do veículo C, e a fim de evitar o choque, guinou para a direita em direcção à berma e travou; devido à rapidez da manobra e à existência de areia na berma do lado direito da via, atento o sentido de marcha de ambos os veículos, o veículo B entrou em despiste, tendo guinado para o lado esquerdo da via e atravessado em diagonal toda a faixa direita, no sentido Lisboa - Leiria e, completamente desgovernado, transpôs a vala separadora das faixas de rodagem e foi cair sobre o capot e parte do habitáculo do veículo A, immobilizando-se, depois, na berma do lado direito da via, atento o sentido Leiria-Lisboa; o veículo B deixou vincado na berma do lado direito da faixa de rodagem, no sentido Lisboa - Leiria, um rasto de derrapagem de 38,50 metros e no pavimento da faixa de rodagem, no mesmo sentido, um rasto de travagem, em diagonal, de 20 metros; deve concluir-se que a contribuição dos veículos B e C para a produção do acidente é de 30% e 70 %, respectivamente, em virtude de o desvalor da actuação do condutor do segundo ser mais elevado do que o do condutor do primeiro.

08-10-2009

Revista n.º 286/2002.C1.S1 - 2.ª Secção
Oliveira Rocha (Relator)*, Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Acidente de viação

Responsabilidade extracontratual

Excesso de velocidade

Nexo de causalidade

Entroncamento

Sinal de STOP

Culpa

Concorrência de culpas

Culpa exclusiva

Tendo resultado provado que o condutor do veículo seguro na ré circulava em infracção ao disposto no art. 27.º, n.º 1, do CESt (uma vez que numa localidade seguia a velocidade não inferior a 90 kms/hora) e que o autor, provindo de uma avenida que ia entroncar com a rua por onde circulava aquele, se deparou com a existência de um sinal vertical de paragem obrigatória (STOP), que o obrigava a parar na linha de intersecção das duas vias e a ceder a passagem a todos os veículos que transitassem na via em que ia entrar, não tendo nem parado, nem cedido a passagem, decidindo avançar a coberto de um juízo temerário que lhe permitiu convencer-se que dispunha de tempo e espaço suficientes para efectuar a manobra de mudança de direcção, é de concluir que foi o autor o único culpado na produção do acidente (pese embora a infracção protagonizada pelo condutor do veículo seguro na ré).

08-10-2009

Revista n.º 295/09.4YFLSB - 7.ª Secção
Pires da Rosa (Relator), Custódio Montes e Mota Miranda

Acidente de viação
Concorrência de culpas
Veículo automóvel
Peão
Atropelamento
Juros de mora
Actualização
Indemnização

- É de repartir as culpas, respectivamente em 70% e 30% para o peão e para o automobilista se aquele procede à travessia da faixa de rodagem em zona subdividida em duas hemi-faixas destinadas à ultrapassagem, transportando um ciclomotor à mão e sem previamente se assegurar de o poder fazer sem perigo para si próprio e para os restantes utentes da via e sem atentar nos veículos que se aproximavam.
- Mas o condutor do veículo que, embora

circulando a não mais de 70 km/h, com cuidado e atenção, que perante a guinada para a esquerda do veículo que o precedia, avistou o peão e, ao invés de seguir em frente ou também guinar para a esquerda, o tentou contornar pela direita (e por detrás), embatendo-o a meio da via, também contribuiu para o evento embora em menor percentagem.

- Se o condutor não tem de contar com a conduta leviana, inconsiderada ou contraordenacional dos outros utentes da via, tal não o dispensa de agir com perícia, destreza e consideração exigíveis a um tripulante médio.

- São devidos juros moratórios desde a citação se não se mostrar que a indemnização arbitrada na sentença foi calculada segundo critérios actualizados nessa data.

27-10-2009

Revista n.º 7583/05.7TBVNG.S1 - 1.ª Secção
Sebastião Póvoas (Relator) *, Moreira Alves e Alves Velho

Acidente de viação
Infracção estradal
Presunção de culpa
Condução sob o efeito do álcool
Nexo de causalidade
Ónus da prova
Matéria de facto
Recurso para o Supremo Tribunal de Justiça
Entroncamento
Sinal de STOP
Excesso de velocidade
Colisão de veículos
Concorrência de culpas

- A inobservância das normas estradais faz presumir a culpa na produção dos danos daí decorrentes.

- A prova de que o acidente resultou do estado de embriaguez (1,46 g/litro) do condutor de veículo traduz matéria de facto integrativa do nexos de causalidade naturalístico, estando assim excluído dos poderes de cognição do STJ.

- Revelando os factos provados que o condutor do veículo A, provindo de uma rua

onde existia um sinal de STOP, invadiu a EN 204 quando o veículo B se encontrava a cerca de 10-15 metros do entroncamento, transitando este último a uma velocidade superior a, pelo menos, 80 km/hora, quando no local havia um sinal vertical de limite de velocidade de 50 km/hora, e que o embate entre os veículos ocorreu na metade direita da EN 204, atento o sentido de marcha do veículo B, deve considerar-se que as actuações dos condutores foram culposas e causais do acidente, sendo de repartir a culpa por ambos, na proporção de 80% para o condutor do veículo A e de 20% para o condutor do veículo B.

29-10-2009

Revista n.º 3425/06.4TJVN.F.S1 - 2.ª Secção
Abílio Vasconcelos (Relator), Santos
Bernardino e Bettencourt de Faria

Acidente de viação

Responsabilidade extracontratual

Culpa

Concorrência de culpas

Infracção estradal

Excesso de velocidade

Ónus da prova

Direito à indemnização

Danos patrimoniais

Danos futuros

Perda da capacidade de ganho

Incapacidade permanente parcial

Equidade

Princípio da igualdade

Cálculo da indemnização

- Radicando a culpa de ambos os condutores, intervenientes no acidente, na violação de normas estradais, legais e regulamentares, constitui «questão de direito» o apuramento, face à matéria de facto fixada, dos comportamentos culposos, concausais do acidente, bem como a graduação do relevo das respectivas culpas na fixação dos montantes indemnizatórios a arbitrar, nos termos do n.º 1 do art. 570.º do CC.

- É sobre a ré seguradora – que alegou a velocidade «excessiva» do lesado como causa do acidente – que recai o respectivo

ónus probatório, tendo de resolver-se em seu desfavor a dúvida resultante de, perante a matéria de facto apurada, ocorrer uma grande margem de indeterminação sobre a velocidade a que efectivamente circulava o lesado.

- A indemnização a arbitrar como compensação dos danos futuros previsíveis, decorrentes da IPP do lesado, deve corresponder ao capital produtor do rendimento de que a vítima ficou privada e que se extinga no termo do período provável da sua vida – quantificado, em primeira linha, através das tabelas financeiras a que a jurisprudência recorre, de modo a alcançar um «minus» indemnizatório, a corrigir e adequar às circunstâncias do caso através de juízos de equidade, que permitam a ponderação de variáveis não contidas nas referidas tabelas.

- Tal juízo de equidade das instâncias, assente numa ponderação, prudencial e casuística das circunstâncias do caso – e não na aplicação de critérios normativos – deve ser mantido sempre que – situando-se o julgador dentro da margem de discricionariedade que lhe é consentida – se não revele colidente com os critérios jurisprudenciais que generalizadamente vêm sendo adoptados, em termos de poder pôr em causa a segurança na aplicação do direito e o princípio da igualdade.

- Em aplicação de tais critérios, não há fundamento bastante para censurar o juízo, formulado pela Relação com apelo à equidade, que arbitrou a um lesado com 26 anos de idade, afectado por uma IPP de 60%, envolvendo total incapacidade para o exercício das funções que desempenhava, auferindo rendimento mensal de € 1058, cujo aumento era previsível, que conduziu a um valor indemnizatório de € 300 000.

- Não é excessiva uma indemnização de € 40 000, arbitrada como compensação de danos não patrimoniais, decorrentes de lesões físicas dolorosas, que implicaram internamento por tempo considerável e ditaram sequelas irremediáveis e graves para a qualidade de vida do lesado, impossibilitando de realizar tarefas que requirem o uso do braço direito e afectado por um grau de incapacidade de 60%.

05-11-2009

Revista n.º 381/2002.S1 -7.ª Secção
Lopes do Rego (Relator) *, Pires da Rosa e
Custódio Montes

Acidente de viação**Responsabilidade extracontratual****Mudança de direcção****Sinais de trânsito****Culpa****Concorrência de culpas**

Estando o trânsito regulado no local por sinal luminoso que se encontrava verde para o condutor do veículo seguro na ré, estava este autorizado a, sem mais e seguidamente, fazer a manobra de mudança de direcção à esquerda – sem atrasar a dinâmica do trânsito (art. 69.º, n.º 1, do RCEst) –, salvo se fosse previsível que, tendo em conta a intensidade do trânsito, viesse a nele ficar imobilizado, vindo a perturbar por isso a circulação transversal.

12-11-2009

Revista n.º 3505/05.3TBAVR.C1.S1 - 7.ª Secção
Lázaro Faria (Relator), Lopes do Rego e Pires da Rosa

Acidente de viação**Responsabilidade extracontratual****Culpa****Concorrência de culpas****Ultrapassagem****Danos não patrimoniais****Cálculo da indemnização****Equidade**

- A culpa define-se como o nexó de imputação ético-jurídico que liga o facto ilícito à vontade do agente, devendo ser apreciada segundo a «diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de dado caso».

- No caso particular dos acidentes de viação o que importa essencialmente determinar é o processo causal da verificação do acidente: a conduta concreta de cada um

dos intervenientes e a influência dela na sua produção.

- Resultando provado, no caso dos autos, que o veículo AA ficou imobilizado na metade esquerda da faixa de rodagem, porque lhe rebentou o pneu da frente do lado esquerdo que determinou a sua imobilização forçada, e que o autor iniciou uma manobra de ultrapassagem sem agir com a diligência que lhe permitiria ter-se apercebido da existência do veículo AA parado na metade esquerda da faixa, é patente terem ambos os condutores contribuído para a ocorrência do acidente.

- Uma vez que a imobilização de um veículo numa via tipo auto-estrada consubstancia uma situação de alta perigosidade, afigura-se correcta a repartição da culpa feita no acórdão recorrido, na proporção de 30% para o autor e de 70% para o condutor do veículo segurado.

- Danos morais ou prejuízos de ordem não patrimonial são prejuízos insusceptíveis de avaliação pecuniária, uma vez que atingem bens que não integra, o património do lesado, como é o caso da vida, saúde, liberdade e beleza, e relativamente aos quais o seu montante deve ser fixado equitativamente (art. 496.º, n.º 3, do CC), tendo em conta factores como o grau de culpabilidade do agente, situação económica deste e do lesado e quaisquer outras circunstâncias (art. 494.º do CC).

- Tendo resultado provado que à data do acidente o autor estava prestes a fazer 25 anos, que ficou internado nos cuidados intensivos de 03-09-02 até 20-09-02, que em consequência do acidente teve um acidente vascular cerebral, esfacelo no joelho direito, fractura dos ossos da perna direita e pneumotórax à esquerda, que foi submetido a uma intervenção cirúrgica ortopédica, que lhe foi detectada uma hemiparesia esquerda que evoluiu para plegia esquerda, que esteve internado até 30-06-04, que sentiu dores, angústia e sofrimento, tendo-se tornado amargo e desejado a morte, afigura-se correcto o montante de € 70 000 fixado pela Relação.

12-11-2009

Revista n.º 2414/05.0TBVCD.S1 - 2.ª Secção

Oliveira Vasconcelos (Relator), Serra Baptista e Álvaro Rodrigues

Acidente de viação
Contrato de seguro
Seguro automóvel
Seguro obrigatório
Exclusão de responsabilidade
Tractor agrícola
Transporte de passageiros
Concorrência de culpas
Incapacidade permanente parcial
Perda da capacidade de ganho
Danos futuros
Danos patrimoniais
Danos não patrimoniais
Cálculo da indemnização
Equidade
Salário mínimo nacional

- Os tractores agrícolas não são veículos adequados ao transporte de passageiros, visto não disporem senão de um único assento destinado exclusivamente ao condutor.

- Essa circunstância apenas implica que as pessoas que em tais veículos sejam transportadas o fazem em contravenção às disposições legais e regulamentares que proibem esse transporte.

- O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel cobre o risco das lesões corporais sofridas no acidente pelo autor, sentado sobre o guarda-lamas esquerdo de um tractor agrícola.

- Apesar de ter ficado provado que o autor, ao postar-se em cima do guarda-lamas da roda traseira do tractor, sabia estar ele mesmo sujeito a cair, o que eventualmente importaria num comportamento culposo da sua parte, não existe fundamento para se concluir por uma repartição de culpas entre o condutor do tractor e o sinistrado, em função do posicionamento deste no veículo em que se transportava e que aquele, tacitamente, consentiu, se a sua queda e subsequentes ferimentos se deram apenas em virtude do acidente, por repentino desequilíbrio e capotamento do tractor.

- No capítulo dos danos não patrimoniais, considerando que o autor sofreu dores

intensas durante o período de internamento que durou alguns dias, suportou um engessamento do braço e da perna esquerdos durante um mês e meio e se sujeitou a um alongado período de tratamento ambulatorio até à consolidação das lesões, ficando com encurtamento do membro inferior esquerdo em 1,5 cm, com claudicação da marcha, e redução da mobilidade do membro superior esquerdo; depois da alta e por ter ficado afectado no uso da perna e de um braço, sofre com tal situação, por ela implicar uma dificuldade de afirmação social, bem como inúmeras cicatrizes que o desfeiam, posto que em grau moderado, sendo certo tratar-se de um jovem de 27 anos, antes sem qualquer defeito físico e saudável, mostra-se ajustado o valor de € 25 000, a título de indemnização.

- No que concerne aos danos patrimoniais a que alude a norma do art. 564.º, n.º 2, do CC, considerando que, em resultado do acidente ocorrido a 27-08-2002, o autor, nascido a 09-09-1974, passou a padecer de incapacidade permanente geral de 30%, acrescida de 5% a título de dano futuro, incapacidade essa que o torna absolutamente incapaz para a construção civil, dado que executava, sem carácter de regularidade, trabalhos agrícolas e de construção civil, mostra-se ajustado o valor de € 100 000, calculado com base no salário mínimo.

- O facto de o autor trabalhar em regime de “biscate” não significa que não acabasse por ter sempre de assegurar meios de subsistência, não deixando o salário mínimo de ser o adequado referencial, enquanto equilibrador das remunerações flutuantes facultadas por tal regime.

24-11-2009

Revista n.º 637/05.1TBVVD.S1 - 6.ª Secção
 Cardoso de Albuquerque (Relator), Salazar Casanova e Azevedo Ramos

Acidente de viação
Despiste
Colisão de veículos
Infracção estradal

Presunção de culpa
Inversão do ónus da prova
Concorrência de culpas
Dano morte
Perda do direito à vida
Danos não patrimoniais
Cálculo da indemnização

- Estão em causa dois acidentes: o primeiro, em que foi exclusivo interveniente o filho dos autores, que se despistou, indo embater com o veículo que conduzia num muro existente no lado da estrada contrário ao da metade da faixa de rodagem que lhe competia, ficando tal veículo caído na metade da faixa de rodagem contrária ao sentido em que o mesmo seguia; o segundo, em que a condutora do veículo seguro na ré, momentos depois, embateu contra o veículo conduzido pelo filho dos autores, quando tal veículo se encontrava caído na meia faixa de rodagem do lado direito em relação ao sentido de marcha da mesma condutora, daí resultando o óbito daquele.

- Quanto à responsabilidade pela produção do primeiro acidente, há culpa apenas do filho dos autores, seu único interveniente, que violou o disposto nos arts. 13.º, n.º 1, e 3.º do CEst, pois é manifesto que, deixando o veículo que conduzia tombar na meia faixa de rodagem de sentido contrário àquele em que transitava, iria embarçar o trânsito, comprometendo mesmo a segurança dos utentes da via que seguissem nesse sentido contrário.

- É certo que se ignora o motivo do despiste, porém, a prova da inobservância de leis ou regulamentos faz presumir, perante a chamada prova de primeira aparência, relacionada com princípios de experiência geral que a tornam muito verosímil, a culpa na produção do acidente e das suas consequências, cabendo ao autor daquela inobservância o ónus da respectiva contraprova.

- Quanto ao segundo acidente, tem de se entender que o filho dos autores também lhe deu causa com culpa, pelo facto de, com a sua conduta, ter culposamente dado origem à criação, na via, de um obstáculo manifestamente perigoso ao trânsito de veículos que circulassem na meia faixa de

rodagem de sentido contrário àquele em que seguia, em violação do já citado art. 3.º do CEst. Para este, porém, contribuiu também a condutora do veículo seguro na ré, dada a sua condução desatenta, pois, se tivesse conduzido com a necessária atenção, igualmente imposta pelos termos genéricos do citado art. 3.º, teria conseguido desviar-se do obstáculo com que se deparou.

- A responsabilidade pela produção do acidente e pelos respectivos danos cabe a ambos os condutores, mas em maior medida ao filho dos autores, dada a maior ilicitude e perigosidade da actuação deste, pelo que se computa a responsabilidade em 70% para este e 30 % para a condutora do veículo seguro na ré.

- Não existe uma medida exacta para determinar o valor da vida e, conseqüentemente, o montante da indemnização correspondente à sua perda, assim como para determinar o valor do sofrimento resultante da perda de um filho. Para o efeito, há que atentar nos critérios equitativos que vêm sendo seguidos pela jurisprudência, indicados nos arts. 496.º, n.º 3, e 494.º do CC.

- Perante tais critérios, afigura-se correcta a fixação feita no acórdão recorrido de € 60 000 para o dano morte.

- Entende-se ser adequado o valor de € 20 000 para cada um dos pais do autor pelos respectivos danos não patrimoniais.

- Atendendo à percentagem de responsabilidade acima fixada, entende-se corresponder aos montantes de € 18 000, pela perda do direito à vida, e de € 6 000 para cada um dos autores, pelos danos não patrimoniais próprios, o montante da responsabilidade da ré.

24-11-2009

Revista n.º 1409/06.1TBPDL.S1 - 6.ª Secção
Silva Salazar (Relator), Nuno Cameira e
Sousa Leite

Acidente de viação
Culpa
Infracção estradal
Matéria de direito
Nexo de causalidade

Teoria da causalidade adequada**Excesso de velocidade****Via pública****Ocupação****Concorrência de culpas****Incapacidade permanente parcial****Danos patrimoniais****Danos futuros****Danos não patrimoniais****Cálculo da indemnização**

- Só a culpa resultante da infracção de normas legais constitui matéria de direito.

- O juízo de causalidade, numa perspectiva meramente naturalística, insere-se no âmbito da matéria de facto e, por conseguinte, é insindicável; porém, cabe nos poderes de cognição do STJ apreciar se a condição de facto, que ficou determinada, constitui ou não causa adequada do evento lesivo.

- O art. 563.º do CC consagrou a doutrina da causalidade adequada, nos termos da qual o facto que actuou como condição do dano só deixará de ser considerado como causa adequada quando, dada a sua natureza geral, se mostrar de todo indiferente para a verificação do mesmo.

- Tal doutrina também não pressupõe exclusividade da condição, no sentido de que esta tenha só por si determinado o resultado e admite ainda a causalidade indirecta de tal sorte que basta que o facto condicionante desencadeie outro que directamente suscite o dano.

- Assim, provando-se que o veículo automóvel A circulava à velocidade aproximada de 70 km/hora numa via marginada por edificações, com condições atmosféricas adversas, já que choviscara e havia alguma névoa, e a cerca de 120 m de uma passagem de nível com guarda, e que o seu condutor apenas se apercebeu de um monte de areia que ocupava parcialmente a sua hemi-faixa de rodagem sem a devida sinalização quando estava a 10 m do mesmo, tendo embatido nele e, na sequência do despiste subsequente, no veículo B que seguia regularmente em sentido contrário, tem de concluir-se que ambos os factos ilícitos foram condição e causa adequada do sinistro.

- Neste quadro, é de repartir a culpa em 50% para o condutor do veículo A e para o detentor da areia na via pública.

- O dano biológico que se repercute na qualidade de vida da vítima, afectando a sua actividade vital, é um dano patrimonial.

- A simples alegação do autor de ter sofrido, em consequência de acidente de viação, uma incapacidade permanente parcial é de per si, e uma vez provada, bastante e suficiente para a atribuição de uma indemnização a título de dano patrimonial, independentemente de constituir quebra da sua remuneração, com base na consideração de que o dano físico determinante da incapacidade exige do lesado um esforço suplementar físico e psíquico para obter o mesmo resultado do trabalho.

- Revelando os factos provados que o autor sinistrado esteve preso e retido no veículo durante 30 minutos, suportando dores horríveis, até que os bombeiros o retirassem, o que só foi possível com a ajuda do equipamento mecânico para o libertar das chapas do veículo, sofreu traumatismo na perna esquerda, com fractura da rótula dessa perna, sofreu dores muito intensas, que se prolongaram durante mais de 30 e 60 dias, ficou com o membro inferior esquerdo (diâmetro do joelho) com 4 cm a mais que o joelho direito por edema e com limitação da mobilidade articular, apresenta marcha claudicante, o que o entristece, durante bastantes dias, por força das lesões que sofreu, teve de ficar deitado sempre na mesma posição, o que representou um grande incómodo e mal-estar, com dor, teve de usar muletas durante vários dias e de se submeter a vários tratamentos de fisioterapia, no total de mais de 20 sessões, tendo sofrido dores, inclusive, durante as sessões, e sente tristeza e incorformismo por se ver limitado no seu trabalho e receio de que a situação se agrave com o decurso dos anos, tem-se por equitativa e equilibrada a quantia de € 15 000 destinada à indemnização dos danos não patrimoniais.

26-11-2009

Revista n.º 3178/03.8JVNF.P1.S1 - 2.ª Secção
Oliveira Rocha (Relator), Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Acidente de viação
Concorrência de culpas
Colisão de veículos
Veículo automóvel
Motociclo
Mudança de direcção
Excesso de velocidade

- É mais intensa a culpa do condutor do veículo que irrompe na faixa de rodagem contrária, iniciando manobra de mudança de direcção para a esquerda, num momento em que um outro veículo, circulando em sentido contrário, efectua mudança de direcção para a direita (para a via de entroncamento para onde o primeiro condutor também pretendia seguir), relativamente à culpa do condutor do motociclo que, nessa mesma ocasião, se aproxima do entroncamento circulando em sentido contrário ao do primeiro veículo e com excesso de velocidade e que, por esta razão, obstruídas as faixas de rodagem, vai colidir com o veículo que efectuava a referida manobra de mudança de direcção.

- Nestas condições de trânsito, impunha-se ao veículo automóvel não avançar sobre a faixa de rodagem contrária, evitando originar uma situação em que o condutor da motorizada, se não viesse com excesso de velocidade, teria sempre de reduzir e até abrandar a sua marcha face ao obstáculo que se lhe deparava na sua linha de marcha.

- Aceita-se pois a concorrência de culpas (art. 570.º do CC), fixando-se ao condutor do motociclo a culpa de 30% e ao condutor do veículo a culpa de 70%.

10-12-2009
Revista n.º 21/05.7TBEPS.G1.S1 - 6.ª Secção
Salazar Casanova (Relator) *, Azevedo Ramos e Silva Salazar

Acidente de viação
Colisão de veículos

Veículo automóvel
Motociclo
Concorrência de culpas
Entroncamento
Sinal de STOP
Ultrapassagem

- Provado que o motociclo conduzido pelo autor, ao km 2,9 da EN 203, na sequência de uma manobra de ultrapassagem, quando ainda circulava pela metade esquerda da faixa de rodagem, atento o seu sentido de marcha, colidiu com o veículo automóvel segurado na ré que, saído de uma Estrada Municipal que desemboca naquela EN pelo lado direito desta, atento o sentido de marcha do autor, sem que a respectiva condutora tenha respeitado o sinal STOP aí colocado, deu entrada na EN, na hemi-faixa de rodagem por onde circulava o motociclo, pretendendo passar a circular em sentido contrário, há concorrência de culpas de ambos os condutores.

- A condutora do veículo segurado na ré não respeitou o sinal STOP e não tomou as providências necessárias para entrar numa estrada prioritária; incumbia-lhe, após ter parado, avançar com cuidado, atenta ao trânsito que aparecesse, num ou noutro sentidos, o que não fez.

- O autor efectuou manobra de ultrapassagem em local proibido, em pleno entroncamento, e não regressou, de seguida, à sua hemi-faixa, antes passou a circular junto à berma na outra hemi-faixa.

- Cumpre concluir pelo acerto das instâncias na determinação da quota-parte da responsabilidade de cada um dos intervenientes, na proporção de 30% para o autor e 70% para a condutora do veículo segurado na ré.

10-12-2009
Revista n.º 934/04.3TBVCT.S1 - 1.ª Secção
Urbano Dias (Relator), Paulo Sá e Mário Cruz

Acidente de viação
Culpa
Matéria de direito
Recurso para o Supremo Tribunal de Justiça
Sinal de STOP

Entroncamento
Excesso de velocidade
Concorrência de culpas
Incapacidade permanente parcial
Perda da capacidade de ganho
Danos patrimoniais
Actualização monetária

- Por se tratar de matéria de direito, o STJ pode aferir da culpa e sua graduação na produção do acidente.

- Considerando que o condutor do ciclomotor, em obediência ao sinal STOP colocado no entroncamento em que se encontrava, devia ter acautelado melhor a circulação de qualquer veículo, designadamente, do MG, na faixa de rodagem que pretendia atravessar para mudar de direcção à esquerda e as condições em que tripulava o mesmo ciclomotor (veículo de caixa automática e embraiagem eléctrica que seguia com um passageiro numa via ligeiramente ascendente), devendo ainda efectuar a manobra de forma perpendicular ao eixo da via, e que o condutor do ligeiro MG, bem maior, circulava a velocidade dobrada (100 km/hora) em relação à consentida no local, o que não lhe permitiu fazer parar o veículo no espaço visível à sua frente, deve repartir-se a culpa de cada um dos intervenientes na produção do acidente na proporção de 30% para o ciclomotorista e de 70% para o condutor do ligeiro.

- A incapacidade permanente é, de per si, um dano patrimonial indemnizável pela incapacidade em que o lesado se encontra e encontrará na sua situação física, quanto à sua resistência e capacidade de esforços.

- Daí que seja indemnizável, quer acarrete para o lesado uma diminuição efectiva do seu ganho laboral (presente ou previsivelmente futuro), quer lhe implique apenas um esforço acrescido para manter os mesmos níveis dos seus proventos profissionais (actuais ou futuros), exigindo tal incapacidade um esforço suplementar, físico ou/e psíquico, para obter o mesmo resultado.

- Demonstrando os factos provados que o autor, à data do acidente, tinha 31 anos de idade, auxiliava o seu pai, na Venezuela, na

exploração de um restaurante, recebendo os clientes e conduzindo-os às mesas, e ficou com uma IPP de 15%, compatível com o exercício da sua profissão, mas que lhe exige acrescidos esforços, não tendo, contudo, sido apurado o seu rendimento mensal nem se recebe subsídio de férias ou de Natal, revela-se ajustada, equilibrada e benévola, até, a quantia de € 50 000 destinada a ressarcimento dos danos patrimoniais sofridos pelo sinistrado.

- É inadmissível a cumulação dos juros de mora desde a citação com a actualização da indemnização.

17-12-2009

Revista n.º 197/2002.G1.S1 - 2.ª Secção
 Serra Baptista (Relator) *, Álvaro Rodrigues e Santos Bernardino

Acidente de viação

Culpa

Infracção estradal

Matéria de direito

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Entroncamento

Excesso de velocidade

Sinal de STOP

Concorrência de culpas

- Constitui matéria de direito, sindicável pelo STJ, a determinação da culpa do condutor de um veículo automóvel baseada na violação de um preceito estradal.

- Como fenómeno dinâmico que é um qualquer acidente de viação, o seu processo causal não é, muitas vezes, de fácil apreensão e compreensão, impondo-se ao julgador uma tarefa mental de recreação ou de reconstituição a partir de todos os elementos disponíveis, carreados ao processo, não já para atingir a evidência ou a certeza integral, mas para chegar àquele grau de probabilidade bastante para fundar uma convicção, para consentir a crença quanto às causas do evento.

- Nesta tarefa, os dados objectivos disponíveis têm de ser analisados e valorados à luz das regras do direito estradal vigentes ao tempo do acidente, que condicionam e disciplinam a actuação dos

intervenientes.

- O art. 24.º, n.º 1, do CESt encerra um princípio geral em matéria de velocidade: o condutor deve regulá-la de modo a poder executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente, ou seja, na secção de estrada isenta de obstáculos que fica abrangida pelas possibilidades visuais do condutor.

- O advérbio “especialmente”, contido no art. 25.º do CESt (o qual estatui os casos, locais ou situações em que, sem prejuízo dos limites máximos de velocidade fixados, o condutor deve moderar especialmente a sua velocidade, tal devendo acontecer, designadamente, nos entroncamentos) tem o significado de “significativamente”, “de modo especial”, visando-se, com a significativa moderação ou redução da velocidade que, qualquer manobra a que o condutor tenha de proceder em determinados locais (mais propícios à ocorrência de acidentes) se possa levar a cabo em condições de segurança, evitando qualquer sinistro.

- O dever de moderação da velocidade respeita a todos os condutores de veículos, tenham ou não prioridade de passagem.

- Demonstrando os factos provados que: o condutor do ciclomotor, ao chegar (na Rua X) junto ao limite da Rua Y, onde existiam um sinal de trânsito B2 (sinal STOP) e uma marca rodoviária transversal M8a (de passagem obrigatória) verificou que naquela artéria, do lado de Abação, vinha o veículo automóvel QH; quem estiver de pé, na Rua X, parado na marca transversal branca pintada no asfalto desta rua (a aludida marca M8a) tem uma visibilidade para o seu lado direito, até à curva, de 45 metros; o condutor do ciclomotor iniciou a manobra de mudança de direcção à esquerda, entrou na Rua Y, percorreu longitudinalmente a faixa direita (sentido Abação - Guimarães) e deu entrada na faixa esquerda, para rumar na direcção de Guimarães - Abação, sendo colhido a cerca de 1,5 metros do eixo da via, sensivelmente a meio da hemi-faixa em que acabava de entrar; o rasto de travagem do QH foi de 11 metros, teve início na faixa direita, atento o sentido de marcha, e

terminava, em direcção oblíqua para a esquerda, como rasto do rodado esquerdo para além do eixo médio da via; o QH imobilizou-se defronte da parte central do entroncamento formado pelas Ruas X e Y; após avistar o ciclomotor a atravessar a via, a condutora do QH iniciou imediatamente a travagem do seu veículo; o QH imobilizou-se um a dois metros depois da colisão; tem de concluir-se que, na génese do acidente, encontram-se duas distintas e concorrentes circunstâncias de facto e de direito: por um lado, não ter o condutor do ciclomotor, atenta a distância a que pôde ver o QH cedido a passagem a este veículo, como lho impunham a prudência, o sinal de trânsito B2 e a marca rodoviária transversal M8a, a que devia obediência; por outro, não ter a condutora do QH logrado deter a marcha do seu veículo no espaço livre visível à sua frente, de modo a evitar a colisão, apesar da travagem que fez, o que inculca que seguia com excesso – se não absoluto, pelo menos relativo - de velocidade, e que não teve em contra a aproximação ao entroncamento, afrontando o disposto nos arts. 24.º, n.º 1, e 25.º, n.º 1, do CESt.

- Perante este quadro, a culpa efectiva dos dois condutores na eclosão do acidente é de igual gravidade, repartindo-se em partes idênticas.

20-01-2010

Revista n.º 591/05.OTCGMR.S1 - 2.ª Secção Santos Bernardino (Relator), Bettencourt de Faria e Pereira da Silva

Acidente de viação
Condução automóvel
Entroncamento
Excesso de velocidade
Sinal de STOP
Facto ilícito
Culpa
Culpa exclusiva
Nexo de causalidade
Teoria da causalidade adequada
Indemnização
Danos não patrimoniais
Danos patrimoniais
Danos futuros

Incapacidade permanente parcial**Perda da capacidade de ganho****Lucro cessante****Remuneração****IRS**

- Se o condutor do veículo automóvel A (segurado da ré) circulava, em plena cidade, por uma avenida com uma faixa de rodagem de 6,60 m, a mais de 100 Km/h, sem prestar atenção à sua condução e ao que se passava na estrada, com o piso molhado em virtude da chuva que então caía, aos ziguezagues, e, cerca de 50 m antes do local do acidente, i.e., antes do entroncamento com a rua onde estava o veículo automóvel B (do autor), desrespeitou um sinal vermelho que o obrigava a parar, embatendo violentamente com a frente do lado direito na frente lateral esquerda do veículo B, quando este, em obediência a um sinal de STOP existente no entroncamento das vias, se encontrava parado, e apesar deste estar imobilizado de forma enviesada e ocupando uma pequena parte da metade direita da avenida por onde circulava o segurado da ré, há culpa exclusiva deste condutor (não havendo lugar à concorrência de culpas decidida pelas instâncias).

- É claro que, em termos naturalísticos, pode dizer-se que a conduta do autor foi uma das condições sine qua non do evento na medida em que, se não tivesse parado onde parou, o acidente não teria ocorrido; só que, segundo a teoria da causalidade adequada, que o CC acolheu, não basta que o facto tenha sido, no caso concreto, condição do evento ou uma das suas condições, sendo também necessário que, em abstracto, em geral, de acordo com as regras da experiência comum e pela ordem natural das coisas, tenha sido a sua causa adequada.

- Na sua formulação negativa, o facto ilícito deixará de ser causa adequada de certo evento, quando, apesar de ser sua condição ou uma das condições, seja, em si mesmo, considerado indiferente, segundo as regras da experiência comum ou segundo a ordem natural das coisas, à produção do evento, que só se verificou pela concorrência de circunstâncias extraordinárias, excepcionais ou fortuitas.

- No caso dos autos, a ocupação de uma pequena parte da metade direita da avenida, onde seguia o veículo do segurado da ré (A), pelo veículo conduzido pelo autor (B), no contexto da prova disponível, não era, em geral, de acordo com aquelas regras, susceptível de provocar ou contribuir para a produção do acidente nas circunstâncias em que o mesmo ocorreu, ou, dito de outro modo, a referida ocupação parcial da via, por si só, não era adequada à produção do acidente, nem era adequada a contribuir decisivamente para essa verificação. O acidente apenas ocorreu em consequência da condução negligente e transgressional do condutor do veículo segurado da ré (A).

- Atendendo a que o autor esteve em tratamento cerca de 7 meses, sofre sequelas permanentes das lesões sofridas em consequência do acidente – dificuldade e dor nos movimentos do pescoço, cervicalgias, limitação dos movimentos do pescoço, hérnia discal associada à cervicalgia e dores no ombro direito – e irá continuar a sentir dores físicas durante toda a vida, e considerando o grau de culpa particularmente grosseira do segurado da ré, é de fixar em € 15 000 a indemnização devida ao autor a título de danos não patrimoniais (pecando por defeito a indemnização de € 10 000 arbitrada pelas instâncias).

- Se o autor auferia € 27 000 de rendimentos anuais decorrentes de uma pensão de reforma, mas não provenientes da remuneração do trabalho, é claro que tal rendimento não sofreu qualquer diminuição, nem foi afectado de qualquer modo pela IPP de 10% de que o autor passou a ser portador em consequência das lesões sofridas no acidente.

- Por outro lado, provando-se que o autor iria celebrar um contrato, pelo período de 5 anos, para exercer as funções de director técnico de um hipódromo, em que iria auferir € 2500 mensais líquidos, e na sequência do acidente ficou totalmente incapacitado de exercer a actividade de ensino de equitação e deixou de poder cumprir esse contrato, estamos perante um lucro cessante e não perante uma perda de

ganho futuro decorrente da IPP de 10%.

- Não há aqui a previsível perda de ganho futuro em consequência da incapacidade funcional provada, visto que está demonstrado que o dito contrato se celebraria se não fora o acidente e a incapacidade funcional dele decorrente; a perda é, pois, total relativamente ao período de duração do contrato – 5 anos. Porém, se o contrato se iria renovar, após o período de 5 anos, é já algo que não se pode prever com a necessária segurança de modo a justificar a indemnização pela perda de ganho correspondente.

- O que a título de dano patrimonial pela perda de capacidade de ganho há a indemnizar é o valor da remuneração que o autor perdeu, durante os 5 anos de duração do contrato, que só não se concretizou por causa da incapacidade funcional (e não da IPP de 10%): visto que a remuneração dos serviços que o autor iria prestar era ilíquida (€ 2500 mês), haverá que deduzir os encargos fiscais devidos pelo menos em sede de IRS, e atender a algumas despesas que a obtenção de tal rendimento implicaria, como por ex., as deslocações para o local da prestação do serviço que o autor não irá fazer, afigurando-se equilibrada a indemnização de € 110 000 (e não de € 130 000 fixada pelas instâncias).

02-02-2010

Revista n.º 660/05.6TBPVZ.P1.S1 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Moreira Camilo

Acidente de viação

Responsabilidade extracontratual

Mudança de direcção

Prioridade de passagem

Cruzamento

Culpa

Ónus da prova

Culpa exclusiva

Concorrência de culpas

Culpa da vítima

Excesso de velocidade

- A prioridade de passagem só se coloca

quando é previsível que ambos os veículos cheguem ao local da intercepção ao mesmo tempo.

- Se o veículo entra na estrada prioritária, com quatro faixas de rodagem, atravessa duas delas e passa a circular na terceira, por a quarta faixa estar ocupada com veículos estacionados e percorre nela 6 a 8 metros, sendo embatido por trás, no lado esquerdo, pelo veículo que aparece pela direita na estrada prioritária, este não goza de prioridade de passagem.

- Cabe ao lesado demonstrar que a lesante, ao entrar na estrada prioritária, não verificou se da sua direita circulava trânsito e que a sua manobra não o embaraçava.

- Apesar de vir apenas demonstrado que a moto da vítima vinha a “mais de 60Km/hora”, na cidade, o facto de ter embatido por trás naquele veículo, tendo duas faixas de rodagem à sua esquerda sem trânsito, sendo projectada para a frente e para o passeio do lado contrário, indo embater num carro da polícia que estava estacionado mais acima sobre o passeio, arrastando-o para trás, leva a concluir que o acidente ocorreu por culpa do condutor da moto que não regulou a sua velocidade para o parar no espaço livre e visível à sua frente.

04-02-2010

Revista n.º 155/2002.P1.S1 - 7.ª Secção
Custódio Montes (Relator) *, Alberto Sobrinho e Maria dos Prazeres Beza

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Reapreciação da prova

Acidente de viação

Peão

Culpa da vítima

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

- O STJ pode sindicar o indevido uso pelas Relações dos poderes conferidos pelo art. 712.º do CPC quando aquele implique violação de regras normativas. É o que sucede quando a Relação reaprecia prova, alterando a resposta a um quesito, sem ter sido impugnada a matéria de facto nos termos do art. 690.º-A do CPC.

- Considerando que o local onde o peão iniciou a travessia não tinha visibilidade que lhe permitisse iniciar uma travessia em condições de segurança, então, assim sendo, não pode deixar de se concluir que o sinistrado incorreu em violação do disposto no art.º, n.º 1, do CEst de 1994, pois o peão apenas se pode certificar de que pode atravessar a faixa de rodagem se dispuser de visibilidade que o permita.

- Concorrem com culpa igual para o acidente (art. 570.º do CC) o sinistrado que atravessa a via em local com falta de visibilidade que, portanto, não lhe permite certificar-se da distância e velocidade dos veículos que nela transitam (ver art. 101.º, n.º 1, do CEst de 1994) e o condutor do veículo que, circulando sempre com velocidade superior ao limite legal, se aproxima do local do sinistro num ponto em que a estrada descreve uma curva que não lhe permite avistar um transeunte senão a uma distância de 20 m.

23-02-2010

Revista n.º 6894/03.OTVPRT.P1.S1 - 6.ª Secção

Salazar Casanova (Relator) *, Azevedo Ramos e Silva Salazar

Apensação de processos

Valor da causa

Sucumbência

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Condutor por conta de outrem

Presunção de culpa

Comissário

Concorrência de culpas

- A apensação de acções não as unifica numa única acção, mantendo cada uma a sua autonomia e individualidade, já que a razão de ser da apensação entronca no princípio da economia processual, além de visar evitar decisões contraditórias. Consequentemente, mantêm-se distintos os pedidos formulados em cada uma das acções apensadas, como são distintos os valores processuais de cada uma delas, havendo que atender ao valor processual de

cada acção individualmente considerada, bem como à respectiva sucumbência, para efeitos de recurso.

- O art. 503.º, n.º 3, do CC, invertendo o ónus da prova em matéria de responsabilidade civil emergente de acidente de viação, estabelece a presunção de que o condutor-comissário é o culpado do acidente se não provar que não houve culpa da sua parte, presunção que é aplicável nas relações entre ele, como lesante, e o titular ou titulares do direito à indemnização.

- Se ambos os condutores são comissários, conduzindo os veículos intervenientes por conta dos respectivos proprietários, e nenhum deles logrou provar não ter culpa no acidente, há-de presumir-se culpas concorrentes de ambos.

- Existindo concorrência (simultânea) de culpas, ambas presumidas, não há que excluir a responsabilidade de nenhum dos agentes, já que as culpas se situam no mesmo plano e, por isso, não se verifica a razão de ser da aplicação do regime previsto no art. 570.º, n.º 2, do CC.

- A responsabilidade pelos danos emergentes do acidente assenta na culpa (presumida) e não no risco da circulação dos veículos automóveis, pelo que, conseqüentemente, não tem que chamar-se à colação o disposto no art. 506.º, n.º 1, do CC, que apenas contempla a repartição da responsabilidade pelos danos no caso de não existir culpa de nenhum dos condutores.

- Dada a concorrência de culpas, embora presumidas, não pode responsabilizar-se apenas um dos condutores-comissários pelos danos decorrentes do acidente, visto que a responsabilidade de cada um se encontra limitada pela responsabilidade do outro: a solução para repartir a medida dessa responsabilidade será recorrer ao disposto no art. 506.º, n.º 2, 2.ª parte, do CC.

- Ignorando-se as circunstâncias concretas do acidente caímos numa situação de incerteza quanto ao grau de culpa de cada um dos condutores, daí que haja de considerar-se igual a medida de contribuição da culpa de cada um deles para

a verificação do acidente e, conseqüentemente, dos danos dele emergentes, i.e., metade do valor desses danos.

09-03-2010

Revista n.º 94/2001.P1.S1 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Moreira Camilo

Acidente de viação

Responsabilidade extracontratual

Culpa

Ultrapassagem

Sinais de trânsito

Trânsito de peões

Peão

Menor

Concorrência de culpas

Danos patrimoniais

Danos futuros

Cálculo da indemnização

- Tendo resultado provado que a condutora do veículo atropelante iniciou uma manobra de ultrapassagem de um autocarro, que se encontrava parado, em local apropriado e devidamente sinalizado, para largar e receber passageiros, ocupando parte da faixa de rodagem direita, e ainda que, neste local, as hemi-faixas estão separadas por raias oblíquas paralelas delimitadas por linhas contínuas, que nessa manobra de ultrapassagem a condutora transpôs essas raias passando a circular em parte pela hemi-faixa esquerda e que, quando contornava o autocarro, colheu o menor que, após sair do autocarro, entrou na faixa de rodagem pela frente do mesmo – sendo certo que nesse local não existe passadeira para peões a menos de 50 m, e que aquele local é frequentemente utilizado por peões para atravessamento da faixa, situação bem conhecida da condutora do VX – violou a mesma o dever de cuidado que lhe era imposto no exercício da condução.

- Com efeito, o dever geral de cuidado impunha-lhe que, nestas condições, não tivesse iniciado esta manobra de ultrapassagem, quer porque estava a invadir indevidamente a faixa de rodagem

contrária, quer porque o autocarro lhe cortava a visibilidade de modo a poder efectuá-la com necessária segurança, quer ainda por ter conhecimento deste ser um local muito utilizado por peões na travessia da faixa de rodagem e ali se encontrar um autocarro a largar passageiros.

- Por seu turno, é igualmente censurável a actuação do peão que se abalança a atravessar a faixa de rodagem sem atentar na aproximação do veículo VX, conduta esta violadora do comando imposto pelo art. 101.º, n.º 1, do CESt.

- Face ao referido em I e III, as causas do acidente radicam na arriscada ultrapassagem efectuada pela condutora do veículo, bem como na travessia da faixa de rodagem pelo peão, sendo que, entre uma e outra, aquela é muito mais censurável e contribuiu em muito maior medida para o acidente, pelo que se afigura adequada a proporção, fixada pelas instâncias, de 90% para a condutora e 10% para o peão.

- O quantum indemnizatório dos danos patrimoniais emergentes de uma perda ou diminuição da capacidade de trabalho deve ser calculado em função do tempo provável da vida activa do lesado, de forma a representar um capital que, com os rendimentos gerados e com a comparticipação do próprio capital, compense, até ao seu esgotamento, a vítima dos ganhos do trabalho que durante esse tempo irá perder.

- Mesmo que a vítima não exerça, ou não exerça ainda, qualquer actividade remunerada nem por isso o dano deixará de ser ressarcido, já que nesta última hipótese, é precisamente o evento danoso a frustrar a aquisição futura de ganhos.

- Tendo em atenção que o lesado era menor, frequentava o 5.º ano de escolaridade, sendo um aluno com um aproveitamento regular, o valor provável do salário mínimo nacional – como sendo de € 1000 – quando aquele atingir os 23 anos de idade, a probabilidade de vida activa até aos 70 anos de idade e a incapacidade permanente geral de 10% de que ficou a padecer, entende-se adequado fixar em € 60 a pensão mensal, correspondente ao montante global de € 45 000, como

compensação pelo dano patrimonial futuro.

18-03-2010

Revista n.º 14/06.7TBPRD.P1.S1 - 7.ª Secção
Alberto Sobrinho (Relator), Maria dos Prazeres Beleza e Lopes do Rego

Acidente de viação

Atropelamento

Concorrência de culpas

Presunção de culpa

Culpa do lesado

Ónus da prova

Cálculo da indemnização

Actualização

Juros de mora

Citação

- Ao atravessar a faixa de rodagem fora da passadeira para peões que existia a menos de 50 m e sem adoptar as precauções necessárias para avistar um veículo que circulava na sua direcção, sendo boas as condições de visibilidade do local, o autor teve também culpa no acidente de que foi vítima, por atropelamento.

- Assente que houve culpa do lesado, sempre estaria excluída a possibilidade de basear a responsabilidade do condutor em presunção de culpa.

- Mas estando provada a culpa do condutor, não cabe recorrer a tal presunção.

- A consagração do critério da equidade para o cálculo da indemnização por danos futuros não dispensa o lesado do ónus de provar a ocorrência de danos.

- Tendo sido fixada a indemnização com referência ao momento do encerramento da discussão, só se contam juros de mora a partir da decisão, e não da citação.

25-03-2010

Revista n.º 621/2002.S1 - 7.ª Secção
Maria dos Prazeres Beleza (Relator) *, Lopes do Rego e Barreto Nunes

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpas

Dolo

Negligência

Danos não patrimoniais

Actualização monetária

Sentença

Juros de mora

- O conceito jurídico civil de culpa, que se desdobra, no domínio jurídico-civil, nas modalidades ou formas de imputação subjectiva de dolo e negligência (ao contrário do que acontece, desde a concepção normativista, no campo jurídico-penal, onde o dolo e a negligência são considerados maioritariamente como elementos subjectivos do tipo, embora relevando também para a culpa), continua a ser um conceito de base eminentemente psicológica, embora moldado pelo Direito, isto é, normativizado, que é definido como «o nexos de imputação ético-jurídica que liga o facto à vontade do agente e que envolve um complexo juízo de censura ou de reprovação sobre o agente ou devedor» (A. Varela, Das Obrigações em Geral, ed. 1.ª–456).

- Enquanto a ilicitude é um juízo de desvalor que incide sobre a conduta do agente, qualificando-a como contrária à norma jurídica (ilicitude formal) ou violadora de bens e interesses tutelados pela ordem jurídica (ilicitude material), a culpa é um juízo de censura que incide sobre o agente que praticou a conduta ilícita (juízo de reprovação pessoal) e, em Direito Civil, assume as formas de dolo e negligência.

- Não merece censura a decisão do Tribunal da Relação no caso em que, como resulta do acervo factual fixado definitivamente pelas Instâncias, das considerações em matéria de facto sobre o processo causal do acidente e ainda sobre o juízo de reprovação da conduta dos protagonistas (formulado pela 2.ª Instância), é patente que o acidente foi causado pela concorrência das condutas descuidadas de ambos os referidos intervenientes, o que co-envolve a culpa de ambos, em concurso ou concorrência.

- Deste modo, haverá, efectivamente, que ter em atenção o disposto no art. 570.º, n.º 1 do CC que estatui que «quando um facto culposo do lesado tiver concorrido para a

produção ou agravamento dos danos, cabe ao tribunal determinar, com base na gravidade das culpas de ambas as partes e nas consequências que delas resultaram, se a indemnização deve ser totalmente concedida, reduzida ou mesmo excluída».

- No caso vertente, constata-se que ambos os condutores concorreram para a produção do evento danoso, sendo que pela gravidade das respectivas condutas não se tornou possível discernir qual delas criou maior risco.

- Desta sorte, há que lançar mão ao mecanismo legal da repartição de culpas em casos idênticos, que é o previsto no n.º 2 do art. 506.º do CC, isto é, considerar-se igual a contribuição da culpa de cada um dos condutores, tal como bem andou a Relação ao proceder à repartição das culpas em 50% para cada um dos condutores dos 2 veículos intervenientes no acidente.

- Afigura-se-nos mais consentâneo com a realidade que, sendo a aplicação do critério da equidade operado na sentença condenatória, salvo se a mesma referir expressamente que não procedeu à actualização de tal montante em relação ao pedido, é de seguir o entendimento plasmado no Acórdão deste STJ de 30-10-2008, segundo o qual «ainda que nada se diga, há que entender que tal montante é fixado de forma actualizada», pelo que os juros moratórios relativos ao montante indemnizatório atribuído pelos danos não patrimoniais, seriam computados a partir da sentença, por nessa se presumir efectuado o cálculo actualizado nos termos do n.º 2 do art. 566.º do CC.

- Todavia, sendo absolutória do pedido a sentença da 1.ª Instância e só havendo condenação em compensação por danos não patrimoniais na 2.ª Instância (pois apenas no acórdão proferido pela Relação foi arbitrada tal indemnização e efectuada, com base na equidade, a fixação do respectivo montante), é evidente que terá de ser a partir da data de tal acórdão da Relação, que se vencerão juros moratórios sobre os montantes fixados relativamente aos danos não patrimoniais.

08-04-2010

Revista n.º 608/06.OTBPMS.C1.S1 - 2 .ª Secção

Álvaro Rodrigues (Relator) *, Santos Bernardino e Bettencourt de Faria

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Menor

Atropelamento

Culpa

Excesso de velocidade

Concorrência de culpas

Direito à indemnização

Danos patrimoniais

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

- No julgamento de acidentes de viação, as normas do Código Civil devem ser interpretadas actualisticamente, em ordem a ter-se em conta a protecção das vítimas, com esbatimento da importância da culpa destas.

- Não se pode, assim, considerar a culpa dum sinistrado de 9 anos colocando a fasquia de apreciação ao nível do comportamento do adulto.

- Por isso, não releva o comportamento do mesmo sinistrado que, num grupo com a mãe e dois irmãos, sendo um transportado num carrinho de bebé, se atrasou num dos lados da via de trânsito para apertar os sapatos, quando os demais a atravessavam e, depois, para reagrupar, atravessou a correr e desatentamente tal via, até ao local por onde circulava uma motorizada em excesso de velocidade que o atropelou.

- Relevando, contudo, o comportamento da mãe que procedeu à travessia em local não destinado a peões, sem cuidar do controle absoluto que incluísse o sinistrado.

- Circulando a motorizada, pelo menos a 45 km/h, em local com total visibilidade, onde o limite sinalizado era de 30km/h, numa zona de escola e igreja, em momento em que para esta seguiam várias pessoas, é adequada a repartição da culpa em 80% para o condutor e 20% para a mãe.

- Para fixar indemnização por danos

patrimoniais futuros, em casos como este, de uma criança de 9 anos, o recurso à IPP fica particularmente prejudicado.

- De qualquer modo, sempre será de tomar como ponto de partida o salário mínimo nacional conjugado com a taxa de IPP e procurar encontrar um capital que produza de rendimento, normalmente juros, o que, muito teoricamente, se vai deixar de auferir e se extinga no fim presumível de vida activa da pessoa.

- Este ponto de partida terá, necessariamente, de sofrer forte correcção, atentas as circunstâncias do caso.

- Tendo o sinistrado ficado com 12% de IPP, é adequado o montante de € 32 000.

- Tendo ele sofrido fractura complexa do rim direito, com atrofia renal, diminuição da função renal e lesões corticais, sem reversibilidade e com probabilidade futura de cólicas renais de repetição, infecções renais e hipertensão arterial e, bem assim, com possível necessidade de futura extracção do órgão, tudo com inerentes dores, angústia, tristeza, revolta e incómodos, é justo o montante de € 30 000 para compensar os danos não patrimoniais.

- Respondendo a seguradora da motorizada apenas por 80% das quantias fixadas.

21-04-2010

Revista n.º 691/06.9TBAMT.P1.S1 - 2.ª Secção

João Bernardo (Relator) *, Oliveira Rocha e Oliveira Vasconcelos

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Contradição insanável

Excesso de pronúncia

Acidente de viação

Auto-estrada

Concorrência de culpas

Privação do uso de veículo

- Cumpre às instâncias apurar a matéria de facto relevante para a solução do litígio, só a Relação podendo emitir um juízo de censura sobre o apurado na 1.ª instância. O Supremo Tribunal de Justiça, e salvo as situações de excepção o n.º 2 (actual n.º 3) do artigo 722.º do Código de Processo Civil,

ou de reenvio (n.º 3 do art. 729.º) só conhece matéria de direito.

- O vício de limite da alínea c) do n.º 1 do artigo 668.º do Código de Processo Civil caracteriza-se por um vício lógico de raciocínio com distorção da conclusão do silogismo judiciário a que conduziriam as premissas de facto (menor) e de direito (maior).

- O excesso de pronúncia caracteriza-se por o julgador exceder os limites de cognição da segunda parte do n.º 2 do artigo 660.º do Código de Processo Civil.

- A Base LXXIV das Bases de Concessão anexas ao Decreto-Lei n.º 248-A/99, de 6 de Julho consagram uma relação legal comitente-comissário entre a concessionária e as entidades por si contratadas para o exercício das actividades compreendidas na concessão.

- Se, na sequência desta regra for desenvolvido um raciocínio lógico tendente a concluir pela aplicação das regras do artigo 500.º do Código Civil, não há excesso de pronúncia se aí for apreciada a conduta do comissário não demandado.

- O condutor que entra numa auto-estrada, ainda não aberta à circulação automóvel, mas com as placas indicadoras azuis descobertas e sem qualquer sinal, mas estando as cabines de portagem manual sem operadores, de luzes apagadas e, em parte, cobertas com plástico vermelho e branco deve estranhar tal situação, concluir pela não normal disponibilidade para o trânsito, e, se não interromper a marcha circular com cuidados acrescidos.

- Se após percorrer cerca de 400 metros, por embater numa barreira de protecção de terra e malha de sol metálica, presa por barrotes, que servia de vedação, derrubando-a e cair no fosso em que terminava a via, age com culpa se não demonstrou que o obstáculo não era perceptível ou lhe surgiu inopinada e inesperadamente, não podendo com ele contar.

- As culpas da concessionária e do automobilista são, razoavelmente repartidas, respectivamente, em, 10% e 90%.

- A mera privação do uso do automóvel,

constituindo embora um ilícito por impedir o seu uso e fruição nos termos do artigo 1305.º do Código Civil, só funda a obrigação de indemnizar provado os danos efectivamente causados pela mesma privação.

- Todo o acidente de viação acarreta um susto para os intervenientes que só é indemnizável como dano não patrimonial nos termos do n.º 1 do artigo 496.º do Código Civil, quando muito perturbador e traumático, não se resultado na mera queda de um veículo, sem sequelas pessoais, numa ruptura da faixa de rodagem.

04-05-2010

Revista n.º 727/06.3TBBCL.G1.S1 - 1.ª Secção

Sebastião Póvoas (Relator) *, Moreira Alves e Alves Velho

Acidente de viação

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Iluminação

Nexo de causalidade

- Provado que o condutor do veículo automóvel não se apercebeu da presença do ciclomotor que circulava à sua frente, apenas se tendo dado conta deste no preciso momento em que se deu o embate, sem sequer ter tido tempo de accionar o sistema de travagem do veículo, não se pode deduzir o excesso de velocidade apenas com base na ocorrência do próprio embate, sem qualquer explicação para o facto de o condutor do veículo automóvel só no momento do embate se ter apercebido da presença do ciclomotor, podendo admitir-se a hipótese de o condutor do veículo automóvel, se se tivesse apercebido anteriormente da presença do ciclomotor, poder eventualmente evitar o embate parando o veículo, sem que a velocidade a que seguia a tal obstasse.

- Transitando com tempo chuvoso, com a via molhada, sem iluminação pública, com visibilidade reduzida e sem a luz de presença na traseira do ciclomotor, em violação do

disposto nos arts. 59.º, n.º 1, 60.º, n.º 2, al. a), e 93.º, n.º 1, do CESt, e sem que tivesse elidido a correspondente presunção de negligência, demonstrando, por exemplo, a verificação de uma avaria imprevista, o condutor do ciclomotor contribuiu para a ocorrência do embate, ao dificultar a sua visibilidade pelo condutor do veículo automóvel, na medida em que não lhe possibilitou uma mais rápida reacção e a realização de uma manobra destinada a evitar o embate.

- Verifica-se nexos de causalidade adequada entre a actuação do condutor do ciclomotor e o acidente, uma vez que a imposição legal da iluminação em causa visa precisamente possibilitar aos demais utentes da via que se apercebam com clareza da presença de outros veículos em circulação e das suas dimensões, e tornar visível a sua marcha.

- Mostra-se adequada a medida da contribuição, na produção do acidente, dos condutores de cada um dos veículos fixada pela Relação, que atribuiu 60% ao condutor do ciclomotor e 40% ao condutor do veículo automóvel.

01-06-2010

Revista n.º 66/08.5TBVLN.G1.S1 - 6.ª Secção
Silva Salazar (Relator), Nuno Cameira e Sousa Leite

Acidente de viação

Motociclo

Peão

Concorrência de culpas

Provado que, no momento em que circulava com o seu motociclo pela hemi-faixa direita da via, o autor foi embater na ré, que nela transitava, ocupando zona afectada à circulação automóvel, não tendo o autor conseguido fazer parar o motociclo que conduzia ou desviar-se para a hemi-faixa de rodagem oposta, verifica-se que foi a velocidade a que o autor circulava, conjugada com a indevida ocupação de parte da via pela ré, que deu causa ao embate, pelo que se mostra ajustada a repartição da culpa entre ambos na proporção de metade.

17-06-2010

Revista n.º 1988/07.6TBAGD.C1.S1 - 6.ª Secção

Cardoso de Albuquerque (Relator), Salazar Casanova e Azevedo Ramos

Acidente de viação

Colisão de veículos

Veículo automóvel

Velocípede

Concorrência de culpas

Morte

Alimentos

Perda da capacidade de ganho

Danos patrimoniais

Danos futuros

Cálculo da indemnização

Equidade

- Provado que o veículo automóvel, circulando numa recta, de noite, com bom tempo, numa via que possibilita duas filas de trânsito no seu sentido de marcha, embateu na traseira de um velocípede que seguia à sua frente, no mesmo sentido de marcha, longe da berma da via, embora ainda na via mais à direita, verifica-se que, apesar de não existir no local do acidente iluminação pública, o condutor do veículo automóvel devia ter atendido mais cedo à presença do velocípede, de forma a evitar o acidente, tendo em conta a obrigatória utilização de dispositivos de iluminação, pelo que se mostra adequada a repartição de culpas efectuada pelo tribunal recorrido, na percentagem de 80% para o condutor do veículo automóvel e de 20% para o condutor do velocípede.

- Considerando que o falecido condutor do velocípede auferia um vencimento mensal não determinado, remetendo, com regularidade, parte do respectivo vencimento para sustento da família, tendo os autores, seus pais, recebido, através de transferências bancárias e entregues em mão, várias quantias em dinheiro, cifrando-se, nos últimos dez meses antes do acidente, tais quantias numa média mensal de € 300; que os autores são reformados, recebendo, cada um, uma pensão mensal de cerca de € 56, padecendo ambos de

doenças crónicas; que, à data do acidente, a autora tinha 56 anos, o autor 61 anos e o falecido 35 anos de idade; ponderando estes elementos e tendo em conta que, atenta a idade da vítima, seria provável que, a todo o momento, constituísse nova família, o que certamente lhe acarretaria outros encargos, mostra-se exagerado o montante indemnizatório correspondente à perda do contributo da vítima para os alimentos dos autores de € 30 000, a que chegou o acórdão recorrido, afigurando-se mais ajustada a quantia de € 20 000, devendo a indemnização ser fixada em (20 000 x 80%) 16 000.

17-06-2010

Revista n.º 972/06.1TBCBR.C1.S1 - 1.ª Secção

Moreira Camilo (Relator), Urbano

Dias e Paulo Sá

Acidente de viação

Retroescavadora

Inversão do sentido de marcha

Excesso de velocidade

Culpa

Infracção estradal

Matéria de direito

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Ónus de alegação

Danos patrimoniais

Danos futuros

Equidade

- Apenas a culpa resultante da infracção de normas legais constitui matéria de direito, sendo por isso apreciável pelo STJ.

- Demonstrando os factos provados que: no dia 15-07-2003, cerca das 08H30M, na EN 103, ao Km 15,9, o veículo ligeiro de passageiros SN, conduzido pelo autor, circulava no sentido A-B, pela metade direita da faixa de rodagem, a cerca de 50-60 km/hora; uma retroescavadora encontrava-se na berma do lado direito da referida estrada, considerando o sentido de marcha do SN; o condutor deste veículo, tendo atrás de si um veículo pesado de mercadorias que lhe retirava toda a

visibilidade para trás, como pretendesse inverter o sentido de marcha para passar a circular pela referida EN 103 pelo sentido oposto – B-A – empreendeu aquela manobra, barrando a passagem ao SN; como este se encontrava então a 10 m de distância, o respectivo condutor não teve tempo de reacção para travar ou se desviar, sendo que tinha a metade direita e parte da metade esquerda da faixa de rodagem, atento o seu sentido de marcha, obstruídas; ocorreu então o embate entre a parte da frente do lado esquerdo do SN e a parte de trás do lado esquerdo (na sapata) da retroescavadora; após o embate o SN rodopiou, indo imobilizar-se na berma do lado esquerdo, atento o sentido A-B, com a frente voltada sensivelmente para o eixo da via e apenas se imobilizou nesse momento, porque embateu nos rails de protecção da EN 103, situados na sua berma direita, atento o sentido de marcha B-A; a via, no local, tem mais de 200 m de extensão e, no sentido de marcha do SN, a cerca de 350 m do local onde o sinistro ocorreu, existiam vários sinais de trânsito na berma direita da via (atento esse sentido), entre os quais um sinal de perigo, um sinal de limitação de velocidade para os 20 km/hora, um sinal de estreitamento da via e um sinal de obras na via pública; desde o local onde esses sinais estavam colocados até ao do embate não existia qualquer sinal a determinar o fim das obras na via, fim de limitação de velocidade reduzida, fim de estreitamento da via ou de perigo; deve concluir-se que não é possível desvalorizar a referida sinalética e que o condutor do SN seguia em excesso de velocidade para o local, com violação do disposto nos arts. 24.º e 28.º do CESt.

- Na verdade, é altamente provável que o condutor do SN, não obstante o surgimento da retroescavadora 10 m à sua frente, conseguisse imobilizar o veículo e evitar o embate, se circulasse a velocidade igual ou inferior a 20 km/hora e com as cautelas exigidas pelos demais sinais de trânsito existentes no local.

- Mas ainda que não fosse possível ter evitado a colisão, forçoso será sempre de concluir, de acordo com as regras da experiência comum, que as consequências

da colisão do SN na retroescavadora terão sido sempre agravadas pela velocidade a que o mesmo circulava.

- Neste contexto, e no que toca à repartição da culpa na produção do evento danoso, deve aquela ser fixada em 70% para o condutor da retroescavadora e em 30% para o condutor do SN (e não em 85% e 15%, respectivamente, como considerou a Relação).

- A simples alegação de o autor ter sofrido, em consequência de acidente de viação, uma incapacidade permanente parcial é, de per si, isto é, independentemente de constituir uma quebra - actual - da sua remuneração, bastante e suficiente para a atribuição de uma indemnização a título de dano patrimonial, com base na consideração de que o dano físico determinante da incapacidade exige do lesado um esforço suplementar físico e psíquico para obter o mesmo resultado de trabalho.

- Bastará, pois, a alegação da incapacidade permanente parcial para fundamentar, uma vez provada, um pedido de indemnização por danos patrimoniais futuros; o ónus de afirmação esgota-se com a invocação da incapacidade, sendo irrelevante a perda de rendimentos no futuro.

- Revelando os factos apurados que o autor (condutor do SN), à data do acidente, com 36 anos de idade, auferia o salário mensal de € 897,84, 14 vezes por ano, que as sequelas advindas do acidente lhe determinaram uma IPP de 12% e que vai receber de uma só vez aquilo que, em princípio, deveria receber em fracções anuais, pelo que é ajustado descontar o montante de 1/4, em ordem a obstaculizar à ocorrência de injustificado enriquecimento à custa alheia, entende-se adequado, operado um juízo de equidade, atribuir ao autor, a título de indemnização por danos patrimoniais futuros, a quantia de € 17 172,04.

17-06-2010

Revista n.º 2082/06.2TBBCL.G1.S1 - 2.ª Secção

Oliveira Rocha (Relator), Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Pedido**Limites da condenação****Condenação ultra petitem****Matéria de facto****Princípio da livre apreciação da prova****Recurso para o Supremo Tribunal de Justiça****Acidente de viação****Culpa****Culpa do lesado****Cinto de segurança****Concorrência de culpas****Danos não patrimoniais Equidade**

- A sentença não pode condenar em quantidade superior ou em objecto diverso do que se pedir (art. 661.º, n.º 1, do CPC).

- Mas tais limites entendem-se referidos ao pedido global apresentado, nada obstando a que, se esse pedido representar a soma de várias parcelas, que não correspondam a pedidos autónomos, se possam valorar essas parcelas em quantia superior à referida pelo autor, desde que o cômputo global fixado na sentença não exceda o valor do pedido total.

- A intervenção do STJ no âmbito do julgamento da matéria de facto apresenta-se como meramente residual e destinada a averiguar da observância das regras de direito probatório material – art. 722.º, n.º 2, do CPC –, o que se reconduz à sua vocação para apenas conhecer de matéria de direito, visto que a sua missão, neste campo, consiste, não em sopesar o valor que for de atribuir, de acordo com a consciência e argúcia dos julgadores aos diversos meios probatórios de livre apreciação, mas em assegurar que se respeite a lei, quando ela atribui a determinados meios de prova um valor tabelado e insusceptível de ser contrariado por outros.

- A formulação legal do art. 570.º do CC afasta os actos do lesado que, embora constituindo concausa do dano, não merecem um juízo de reprovação ou censura.

- Daí que a redução ou exclusão da indemnização apenas ocorra quando o prejudicado não adopte a conduta exigível

com que poderia ter evitado a produção do dano ou agravamento dos seus efeitos.

- Tal concausalidade determina-se pelo método da causalidade adequada, referido no art. 563.º do CC: ou seja, o agente só responderá pelos resultados para cuja produção a sua conduta era adequada, e não por aqueles que tal conduta, de acordo com a natureza geral e o curso normal das coisas, não era apta a produzir e que só se produziram em virtude de uma circunstância extraordinária.

- Em geral e abstracto, a ausência de um cinto de segurança é um facto omissivo apto a causar um agravamento das lesões em caso de acidente de viação, para além de constituir uma infracção estradal (art. 81.º, n.º 1, do CEst), o que faz impender sobre o prevaricador a presunção de culpa na produção dos danos dela decorrentes.

- Demonstrando os factos apurados que o autor seguia gratuitamente, sem o cinto de segurança colocado, no banco da frente de um veículo ligeiro de mercadorias e que este se despistou a pelo menos 150 km/hora, capotando várias vezes, tendo o autor sido “cuspidado” pela janela fora, projectando-o para o asfalto, e na falta de mais factos que permitam verificar a ocorrência de qualquer circunstância extraordinária que só por si excluísse a participação da omissão do uso do cinto de segurança no agravamento dos danos sofridos, deve concluir-se que é ajustada a percentagem de 20% da culpa do autor para a ocorrência daqueles.

- Revelando ainda os mesmos factos que o autor, à data do acidente, tinha 25 anos de idade e que em consequência do mesmo ficou em estado de coma, tendo sofrido lesões várias, como traumatismo crânio-encefálico grave, hematoma epidural occipital direito, parésia do VI par craniano direito, lesão axonal grave na coxa, distal à direita e próxima à esquerda desta, fractura do acetábulo esquerdo e fractura da bacia, as quais determinaram o seu internamento e a sujeição a uma intervenção cirúrgica e a tratamentos diversos, fazendo com que passasse a ter problemas de visão, sensoriais (olfacto e paladar) e ortopédicos, e a esquecer-se dos recados que lhe dão, das obrigações que tem de cumprir e a

olvidar factos do passado, deve concluir-se que a quantia de € 20 000 é ajustada e equitativa para a reparação dos danos não patrimoniais sofridos pelo autor.

17-06-2010

Revista n.º 1433/04.9TBFAR.E1.S1 - 2.ª

Secção

Oliveira Vasconcelos (Relator), Serra Baptista e Álvaro Rodrigues

Matéria de direito

Matéria de facto

Facto jurídico

Juízo de valor

Factos conclusivos

Respostas aos quesitos

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpas

Tractor

Carga do veículo

Disposição da carga

Peão

Dever de diligência

Excesso de velocidade

Nexo de causalidade

Facto ilícito

Illicitude

Consentimento do lesado

Direitos de personalidade

Direito à vida

Dano morte

Danos não patrimoniais

Direito à indemnização

Cálculo da indemnização

Equidade

Direito a alimentos

Obrigaçã natural

- Nos termos do art. 646.º, n.º 4, do CPC não podem ser consideradas, tendo-se por não escritas, as respostas do tribunal que contemplem questões de direito, sendo que não existem fronteiras rígidas a demarcar matéria de facto e de direito, interpenetrando-se, por vezes, as duas situações.

- Questão de facto corresponde a situações materiais concretas e ocorrências da vida

real; a questão de direito é constituída pelo juízo jurídico-normativo dessas ocorrências reais.

- Pode acontecer que o juízo de valor sobre matéria de facto corresponda ele próprio a uma regra da vida ou da experiência que a norma tome como elemento constitutivo direito, funcionando como um puro facto.

- Não é conclusivo o facto provado que «face ao peso e altura da carga, o condutor do OT tinha de transpor o rego quase parado», uma vez que o mesmo se traduz no culminar de outras situações de facto que a antecedem e que, no seu encadeamento sequencial, levou a um juízo valorativo decorrente das próprias regras da experiência, apresentando-se como um facto puro.

- Atendendo a que no atrelado do tractor foram carregados toros de eucalipto, com o peso aproximado de 2,5 toneladas, que a carga era suportada por quatro fogueiros, finos para a carga transportada e mais baixos que a altura dessa carga, que devido ao peso da carga e sua altura o atrelado tinha a estabilidade diminuída, que o trajecto a percorrer era um caminho florestal em terra batida, em mau estado de conservação, com buracos e fendas e atravessado por um rego com uma profundidade de cerca de 10/15 cm e extensão acentuada – caminho esse que o condutor conhecia – e que, ainda assim, o condutor do tractor quando se aproximou do rego existente no caminho não diminuiu a velocidade, levando a que o atrelado tivesse tombado para o lado esquerdo e com ele toda a carga de madeira transportada, a qual caiu para cima da vítima que, por sua vez, acompanhava a pé a marcha do tractor, tinha ajudado a carregar os toros no reboque, vendo as condições em que os mesmos ali foram colocados e sabendo ele próprio a irregularidade do caminho, afigura-se que ambos omitiram deveres especiais de cuidado, agindo de forma temerária.

- Nesta medida, foram concausas do acidente não só a velocidade desadequada com que o condutor do tractor abordou a transposição do rego existente no caminho, bem como a arriscada marcha da vítima ao

lado do atrelado, considerando-se equilibrada a percentagem de 60% e 40% de culpa para produção do acidente atribuída, respectivamente, ao condutor e à vítima.

- Não se verifica a ilicitude da conduta danosa quando ocorrer alguma causa de justificação, designadamente, o consentimento do lesado (art. 340.º, n.º 1, do CC). Ainda assim, o consentimento do ofendido nunca afastará a ilicitude da lesão quando sejam atingidos direitos de personalidade, entre eles o direito supremo que é o direito à vida.

- O n.º 3 do art. 496.º do CC manda fixar o montante da indemnização por danos não patrimoniais de forma equitativa, ponderadas as circunstâncias mencionadas no art. 494.º do CC, levando-se em atenção que com esta indemnização tem-se em vista compensar o(s) lesado(s), proporcionando-lhe(s) os meios económicos que constituam de certo modo um lenitivo para os desgostos e as inibições que sofreu e continuará a ter.

- Considerando que a vítima vivia com a sua mulher e os três filhos, em ambiente de cordialidade, dedicação e carinho, unidos por laços de afeição e amor, ajudando-se mutuamente e que morte daquele deixou os autores consternados e tristes, em estado de choque e pânico, sofrendo de desgosto e abalo psicológico, afigura-se razoável e equitativo o montante arbitrado pela Relação de € 20 000 para cada um deles, como compensação pelos danos não patrimoniais.

- No caso de lesão de que proveio a morte, o agente é obrigado a indemnizar o dano patrimonial sofrido pelas pessoas com direito a exigir alimentos ao lesado ou por aquelas a quem ele os prestava no cumprimento de uma obrigação natural; para ser exercitado este direito não é necessário estar-se já a receber alimentos, basta demonstrar que se estava em condições que legalmente os poder vir a exigir.

- Para determinação do valor deste dano é essencial o recurso à equidade, não obstante a utilidade de instrumentos, de mera orientação geral, tais como as tabelas financeiras.

- Tendo-se apurado que a vítima tinha 53 anos de idade, era madeireiro e que foi com os proventos desta sua actividade que construiu a casa de morada de família, sendo ele quem pagava os consumos de luz, telefone, tv cabo, gás, bem como dos veículos automóveis e motorizadas, e as despesas com a manutenção, revisão e transportes, enquanto a viúva se ocupava das lides domésticas, aceitando-se – com base nas regras da experiência – que a vítima contribuiria com cerca de € 500 para a economia familiar, afigura-se ajustada e equitativa uma indemnização na quantia global de € 50 000.

07-07-2010

Revista n.º 1207/08.8TBFAF.G1.S1 - 7.ª Secção

Alberto Sobrinho (Relator), Maria dos Prazeres Beleza e Lopes do Rego

Acidente ferroviário

CP

Comboio

Atropelamento

Dever de diligência

Culpa da vítima

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Perda da capacidade de ganho

Danos futuros

Danos patrimoniais

Cálculo da indemnização

- Provado que o maquinista que dirigia o comboio não utilizou a válvula de frenagem de emergência ao ver a autora cair para linha, a cerca de 100 m de distância, e que, se o tivesse feito, à velocidade a que seguia, teria conseguido imobilizar o comboio antes que este a atingisse, verifica-se que não utilizou todos os meios ao seu alcance no sentido de evitar o atropelamento, omitindo um dever de diligência, pelo que violou, com culpa, o direito à integridade física da autora, assim praticando um acto ilícito do qual vieram a resultar, directamente, e como sua consequência necessária, danos para a autora.

- Também houve culpa da autora que, antes

de cair inconsciente no canal de circulação do comboio, estava imprudentemente numa zona da plataforma demasiado próxima dele, numa zona de risco, pois que, em caso de queda, estava sujeita a cair para dentro do canal.

- A culpa do maquinista que dirigia o comboio foi bastante superior à culpa da autora, porque mais censurável, já que, apesar de imprevista a queda, ia a tempo de evitar o acidente se tivesse actuado com a destreza, atenção e cuidado que lhe eram exigidos, utilizando para o efeito a válvula de frenagem de emergência quando viu a autora caída na linha, a tempo ainda de paralisar o comboio, apesar da distância, devendo assim prever que não era suficiente o abrandamento da marcha do próprio comboio para o evitar. A aproximação ao cais de embarque é, por outro lado, um dos locais de elevado risco a que os condutores de comboio devem atender, dadas as situações potenciadoras de acidente, pelo que o grau de exigência de atenção e destreza dos maquinistas, quando num cenário destes, se deve situar num patamar elevado.

- A autora caiu à linha em estado inconsciente, ainda que por imprudência prévia, pelo que a censurabilidade da sua conduta precedeu a queda.

- A repartição de culpas na proporção de $\frac{3}{4}$ para o maquinista e $\frac{1}{4}$ para a autora corresponde a um justo equilíbrio.

- Considerando que, em consequência das lesões sofridas no acidente ocorrido a 24-04-2001, a autora, de 17 anos à data da alta clínica, ficou afectada com uma IPP de 30%, que lhe faltam 45 anos para, depois de deduzidos os 5 anos para a conclusão normal do curso de engenharia cujo 1.º ano frequentava à data do embate, atingir os 67 anos (a idade de reforma previsível, face à evolução da longevidade, juventude da lesada e políticas sociais), que auferiria um rendimento anual (tomando como referência o actualmente praticado) de (€ 1500 x 14) € 21 000 e que foi de $\frac{1}{4}$ o grau de concorrência da vítima para a lesão, aplicando-se o factor correspondente da tabela usada pelo ora Relator (valor índice de 24,51871), e atendendo a todos os

outros factores que as fórmulas ou tabelas não contemplam e que se repercutirão, previsivelmente, em termos de perdas patrimoniais extremamente relevantes (ex.: o prolongamento da IPP para além da idade da reforma; a tendência da inflação; a progressão na carreira; o aumento de produtividade; a maior dificuldade em encontrar trabalho; as despesas que a lesada terá de suportar por tarefas que, se não fosse o acidente, ela mesma desempenharia; o montante da reforma poder ressentir-se das limitações decorrentes da IPP), entende-se que o montante de € 100 000 fixado pela Relação a título de indemnização por danos patrimoniais futuros corresponde a um montante inferior ao que decorre da consideração global dos factores indicados, devendo o valor indemnizatório fixar-se em € 120 000.

- A CP é solidariamente responsável pelo acidente com o maquinista, tendo em conta que este conduzia o comboio no interesse e sob as ordens daquela (art. 503.º, n.º 1, do CC).

13-07-2010

Revista n.º 441/2002.P1.S1 - 1.ª Secção
Mário Cruz (Relator), Garcia Calejo e Helder Roque

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Caminho público

Via pública

Sinal de STOP

Entroncamento

Prioridade de passagem

Mudança de direcção

Culpa

Concorrência de culpas

Dever de diligência

- Um «caminho» que entroncando com uma estrada nacional apenas serve algumas habitações de um lugar, em calçada, com uma largura aproximada de 3 m e apenas 150 m de comprimento, sem outra saída nem outra entrada, senão a referida EN e no qual não é possível sequer o cruzamento de

dois veículos em quase todo o seu percurso, embora não encontre obstáculo legal na qualificação de «via pública» (com o sentido e alcance previsto no art. 31.º do CESt), apresenta diferenças qualitativas relativamente a uma estrada nacional asfaltada, com uma largura não inferior a 7 m, que faz a ligação entre Amarante/Vila Real e que tem muito movimento de veículos.

- A não ser o facto de essa via (caminho) estar aberto ao trânsito – não tendo qualquer sinalização na embocadura com a estrada nacional – as suas restantes características tornam-na mais parecida com um caminho tipo «de servidão» (veja-se que apenas serve algumas habitações no lugar de Chedas e tem a largura e os impedimentos referidos em I).

- Tendo em atenção que dos factos provados resulta que: a) para o condutor do veículo QO (provindo do caminho) inexistia sinal de STOP, bem como para o autor não existia qualquer sinalização que o avisasse da aproximação do entroncamento com a via, vinda do seu lado direito, de onde provinha o QO; b) da configuração do entroncamento resulta que este é claramente visível para o condutor do QO e não tanto, ou mesmo invisível e imprevisível, para o autor, face à existência de um morro com muita vegetação junto à margem direita da EN, mesmo antes do entroncamento, atento o sentido de trânsito do autor; c) o condutor do QO conhecia bem as características do local e sabia que a EN tinha um movimento muito significativo, deve considerar-se que teria este que ter olhado atenta e directamente para o seu lado esquerdo no acto de entrada na EN, evitando entrar na mesma se tal se mostrasse necessário, não se limitando a, simplesmente, olhar para o espelho côncavo em forma circular, existente no enfiamento do entroncamento do caminho com a EN, tendo antes que agir com as cautelas devidas a uma situação muito próxima da que teria que adoptar se nesse caminho se encontrasse um sinal de STOP, porquanto (apesar da sua ausência) um condutor minimamente sabedor e prudente facilmente perceberia que nessa via se

impunha a existência desse sinal, por absolutamente justificado.

- Há ainda que atender ao facto de um condutor que tem a prioridade (art. 30.º do CESt) – apesar de se apresentar da direita de outro veículo – não pode deixar de cumprir as regras gerais de prudência que a circulação automóvel impõe, bem como a circunstância de o mesmo ter entrado no entroncamento com a finalidade de mudar de direcção (já que não podia seguir em frente), o que envolve sempre um especial perigo (art. 35.º do CESt).

- Por sua vez, a condução do autor – perante a ausência de qualquer sinalização no local do acidente – perante as circunstâncias das vias em que ambos os veículos seguiam e da configuração e dimensão do entroncamento onde ocorre o acidente – mostra-se, apesar disso, ainda merecedora de alguma, embora menor, censura, face ao surgimento do entroncamento ao não ter tomado qualquer medida de cautela quando se apercebeu dele e na aproximação ao mesmo, no sentido de reduzir a velocidade e/ou paragem.

- Estas circunstâncias – aferidas pela diligência de um bom pai de família, determinam que a contribuição do autor, em sede de culpas na produção do acidente, em comparação com a do condutor do QO seja significativamente menor, afigurando-se adequada a proporção de 30% para aquele e de 70% para este (alterando-se assim a proporção de 50% para cada um deles, fixada pelo Tribunal da Relação).

16-09-2010

Revista n.º 936/05.2TBAMT.P1.S1 - 7.ª Secção

Lázaro Faria (Relator), Ferreira de Sousa e Pires da Rosa

Acidente de viação

Excesso de velocidade

Peão

Menor

Atropelamento

Concorrência de culpas

Direito à vida

Morte

Danos não patrimoniais **Cálculo da indemnização**

- Demonstrando os factos provados, por um lado, que num local em que lhe era repetidamente chamada a atenção para o intenso movimento de veículos e peões a qualquer hora do dia ou da noite, com repetidos sinais verticais de passagem de peões, sendo-lhe ainda imposto o limite de velocidade de 40 km/hora, o condutor do ligeiro circulava a uma velocidade superior a 60 km/hora, enquanto conversava com os seus companheiros de viagem, o que lhe atrasou a observação do peão que acabou por atropelar e, por outro, que a menor atropelada (com 13 anos de idade) determinou-se a atravessar a faixa de rodagem com um primeiro e único olhar para a via que queria atravessar, constatou apenas a presença de um veículo aproximando-se da sua esquerda, na hemifaixa de rodagem mais próxima de si e que depois deste avançou sem mais, não fazendo nova apreciação da situação de trânsito com que se defrontaria, encetando a travessia da estrada em marcha apressada, deve concluir-se que é de repartir a culpa em 80% para o condutor do veículo e 20% para a menor.

- Resultando ainda dos mesmos factos que a morte da menor provocou grande choque e desgosto à sua mãe, constituindo todos uma família unida por fortes laços de amor, amizade, ternura e um elevado espírito de entreatajuda, dando-se muito bem e sendo muito amigas, resultando da sua morte profundo vazio, cuja notícia desabou sobre ela, com sequelas para toda a vida, deixando-a em profunda dor e angústia, ainda hoje vivendo em depressão, reputa-se de justa e adequada a quantia de € 30 000 destinada à compensação do dano não patrimonial próprio da autora em consequência da morte da sua filha (montante esse que, no cálculo final da indemnização, se fixa em € 24 000, correspondente a 80% daquela importância).

30-09-2010

Revista n.º 476/07.5TBVLC.P1.S1 - 7.ª

Secção Pires da Rosa (Relator), Custódio Montes e Alberto Sobrinho

Respostas aos quesitos

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Dever de diligência

- A resposta a um quesito em que se perguntava se o condutor do veículo UX conduzia a uma velocidade superior a 70 kms/h e que mereceu a resposta «provado apenas que circulava a uma velocidade superior a 50 kms/h» não é qualitativamente diferente nem quantitativamente superior ao quesitado, mas apenas uma afirmação de prova parcial que é legalmente possível.

- Há culpas concorrentes na produção de um evento danoso quando, para que o mesmo ocorresse, foi necessário a conjugação da negligência de mais do que um lesante, ou deste e do lesado

- Tendo em atenção que, dos factos provados, resultou, por um lado, que a vítima entrou na via de trânsito sem se ter assegurado que o poderia fazer sem criar um risco de colisão, não tendo dado conta que outro veículo aí circulava impedindo uma entrada segura, e por outro, que o condutor do UX imprimia ao seu veículo velocidade superior à legalmente permitida para o local, numa zona habitacional e com um acesso intenso, tendo a extensão e gravidade das lesões da vítima e a sua morte resultado da velocidade a que ocorreu o embate, é de concluir pela existência de concorrência de culpas, na percentagem de 20% para o condutor do veículo UX.

07-10-2010

Revista n.º 277/07.0TBFLG.G1.S1 - 2.ª Secção

Bettencourt de Faria (Relator), Pereira da Silva e Rodrigues dos Santos

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa**Concorrência de culpas****Infracção estradal****Presunções legais**

- A culpa define-se como o nexo de imputação ético jurídico que liga o facto ilícito à vontade do agente e deve ser apreciada segundo a diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de um dado caso, o que significa que se atende, em abstracto, à diligência exigível a um homem normal, colocado no condicionalismo do caso concreto.

- Em caso de imobilização forçada de um veículo em consequência de avaria ou acidente, o condutor deve proceder imediatamente ao seu regular estacionamento ou, não sendo isso viável, retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo o mais possível do limite direito desta e promover a sua rápida remoção da via pública (art. 87.º, n.º 1, do CESt).

- Tendo resultado provado que o veículo CX ficou imobilizado ocupando parte da metade direita da faixa de rodagem em que seguia, porque havia falta de energia no motor – sem que se saiba porque razão o seu condutor o não retirou da faixa de rodagem, como estava obrigado – e que se encontrava sem qualquer luz acesa – sendo certo que face ao disposto no n.º 2 do art. 87.º do CESt estava obrigado a usar as luzes de perigo – é de concluir que também o condutor do CX contribuiu para a ocorrência do acidente.

- O cometimento de uma infracção às regras estradais faz presumir a culpa de quem as infringe, sendo que o autor não ilidiu essas presunções.

14-10-2010

Revista n.º 158/2002.P1.S1 - 2.ª Secção
Oliveira Vasconcelos (Relator), Serra
Baptista e Álvaro Rodrigues

Acidente de viação**Entroncamento****Ultrapassagem****Mudança de direcção****Infracção estradal****Nexo de causalidade****Concorrência de culpas****Privação do uso****Danos patrimoniais****Reconstituição natural**

- A conduta integradora de violação do art. 41.º, n.º 1, al. c), do CESt, que em regra proíbe a ultrapassagem imediatamente antes e nos cruzamentos ou entroncamentos, pode ser relevante para a aferição da culpa na produção do acidente ou ser inócua, de acordo com o resultado da aplicação prática da teoria da causalidade adequada (art. 563.º do CC).

- A razão de ser de tal proibição radica na possibilidade de inopinadamente surgir da ou das vias que cruzam ou entroncam outros veículos, o que poria em perigo manifesto uma manobra delicada como a ultrapassagem.

- A ratio da proibição em causa abrange ainda todas as situações que ponham em causa a segurança; daí que nela se inclua a necessidade de evitar que, com o aproximar do cruzamento ou do entroncamento, o veículo ultrapassando pretenda mudar de direcção para a esquerda, podendo dar-se o embate com o veículo ultrapassante.

- A mudança de direcção, principalmente para a esquerda, é uma manobra delicada, exigindo sinalização própria e particulares cautelas (arts. 21.º e 44.º do CESt).

- Podendo e devendo o autor, condutor do veículo ultrapassante, ter previsto a possibilidade de o réu, condutor do veículo ultrapassado, efectuar a manobra de mudança de direcção para a esquerda no entroncamento por onde circulavam, como acabou por executar, ainda que de modo de modo inesperado, sem qualquer sinalização e sem que a faixa que atravessou estivesse livre, dando-se então o embate entre os veículos, deve concluir-se que ambos os condutores contribuíram para o sinistro, sendo correcta a atribuição de 20% e de 80% da culpa ao autor e réu, respectivamente.

- O DL n.º 83/2006, de 03-05, só é aplicável aos sinistros posteriores à data da sua entrada em vigor (art. 5.º) e não se reveste de natureza interpretativa (art. 13.º do CC).

- Demonstrando os factos provados que o autor carece da viatura sinistrada para ir trabalhar todos os dias, não mandou repará-la por falta de recursos financeiros, ainda se encontra a pagar a mesma e o valor da reparação, acrescido dos salvados, não chega a € 17 000, valendo o veículo € 11 500, deve concluir-se que está-se fora do que a lei exige para se afastar a reconstituição natural.

- A simples privação do veículo, acompanhada da demonstração de inexistência de qualquer dano (no caso, o autor tem-se deslocado para o local de trabalho em viaturas emprestadas ou à boleia), não é susceptível de fundar a obrigação de indemnizar.

21-10-2010

Revista n.º 4487/04.4TBSTB.E1.S1 - 2.ª Secção

João Bernardo (Relator), Oliveira Rocha e Oliveira Vasconcelos

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Peão

Menor

Atropelamento

Marcha atrás

Infracção estradal

Dever de vigilância

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Acórdão da Relação

Omissão de pronúncia

Questão relevante

Cálculo da indemnização

Baixa do processo ao tribunal recorrido

- Constitui violação ilícita e culposa das regras estradais definidas pelos arts. 46.º e 47.º do CESt a realização de manobra de marcha atrás pelo condutor profissional de uma viatura pesada de recolha de detritos urbanos, ao longo de toda uma rua, contígua a uma escola, devidamente sinalizada, à hora do início das actividades lectivas, sem que tomasse as providências adequadas a controlar inteiramente os obstáculos porventura existentes na

retaguarda do pesado, numa altura em que estava a chover, causando com tal manobra o atropelamento mortal de um menor que se dirigia à escola.

- A circunstância de o menor sinistrado transitar, acompanhado de um familiar, pela faixa de rodagem, junto ao muro que delimita a escola, em vez de o fazer, como devia, pelo passeio existente do lado oposto constitui infracção de gravidade e censurabilidade incomensuravelmente inferior à praticada pelo condutor, não justificando a atribuição a quem estava onerado com o dever de vigilância do menor de percentagem de culpa superior a 10%.

- O regime prescrito no art. 731.º, n.º 2, do CPC para o suprimento da nulidade por omissão de pronúncia deve também aplicar-se no caso de a Relação, no acórdão recorrido, não ter apreciado a matéria do cálculo da indemnização por danos não patrimoniais, suscitada no âmbito da apelação, face à solução que deu ao litígio, desresponsabilizando inteiramente o condutor da viatura segurada – implicando a quantificação da indemnização a formulação de juízos equitativos, que se não esgotam na estrita aplicação de critérios normativos, e não prescindindo o recorrente da supressão de um grau de jurisdição, que decorreria inevitavelmente da aplicação da regra da substituição, nos termos previstos no n.º 2 do art. 715.º do CPC.

21-10-2010

Revista n.º 12280/07.6TBVNG.P1.S1 - 7.ª Secção

Lopes do Rego (Relator) *, Barreto Nunes e Orlando Afonso

Alegações repetidas

Deserção de recurso

Irregularidade processual

Acidente de viação

Estacionamento

Entroncamento

Infracção estradal

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Perda da capacidade de ganho

Danos patrimoniais**Danos futuros****Danos não patrimoniais****Cálculo da indemnização**

- A mera reprodução no recurso de revista das alegações e conclusões apresentadas no recurso de apelação constitui uma mera irregularidade, uma vez que se devem reportar ao conteúdo do acórdão recorrido para infirmar o que nele foi decidido.

- Não acarreta, porém, a deserção do recurso porque, ao menos formalmente, se cumpre o ónus imposto pelo art. 690.º, n.º 1, do CPC.

- O art. 50.º, n.º 1, al. a), do CEst, ao estabelecer que “é proibido o estacionamento nas vias em que impeça a formação de uma ou mais filas de trânsito, conforme este se faça num só ou nos dois sentidos”, pressupõe – quanto à referida formação – o cruzamento dos veículos que circulam na via em condições de segurança, numa perspectiva dinâmica do trânsito de veículos, e não a sua arrumação estática, esgotando o espaço físico disponível com a sua simples presença.

- Revelando os factos provados: que o OM (veículo pesado de passageiros) estava estacionado – sem sinal ou luz que assinalasse a sua presença – em frente ao entroncamento que a Avenida A forma, no local, com a Avenida B, ocupando parte da metade direita da faixa de rodagem, no sentido C - D; que a estrada tem a largura de 7,30 m (3,65 m para cada faixa de rodagem) e apresenta traçado recto, alguns postes de iluminação pública e situa-se dentro de uma localidade; que o OM tinha uma largura de cerca de 2 m e o IQ (ligeiro misto) uns 1,60 m; que era noite, chuviscava e o piso estava molhado; e que o IQ circulava no sentido C - D, tendo embatido com a sua parte frontal direita na parte traseira esquerda do OM; e que em sentido contrário ao do IQ circulava um veículo ligeiro; deve considerar-se que, muito embora o OM deixasse livres perto de 5,30 m de largura da via, o que em rigor permitiria a formação de duas filas de trânsito e, logo, a circulação do IQ e do veículo que seguia em sentido contrário, o certo é que não consentia o cruzamento

fácil e seguro destas duas viaturas, pelo que o estacionamento do OM, para além de violadora do disposto nos arts. 3.º, n.º 2, 49.º, n.º 1, al. b), e 50.º, n.º 1, al. a), do CEst, foi causal do embate em causa.

- Mas demonstrando os mesmos factos que o local em causa tratava-se de uma recta, com visibilidade, situada dentro de uma localidade e em sítio onde existia iluminação pública, não se compreende porque razão a condutora do IQ – admitindo que seguia com as luzes acesas por ser de noite – não se apercebeu antecipadamente da presença do OM, estacionado na via em local visível à distância, a tempo de imobilizar o IQ ou de se desviar, a não ser que não circulasse com atenção, com falta de cuidado ou usando de velocidade inadequada, razão pela qual deve concluir-se que o acidente em causa também lhe é imputável, a título de culpa.

- Perante a dinâmica do sinistro e com base na gravidade diferenciada das culpas dos respectivos intervenientes e das consequências resultantes do acidente, considera-se adequada a repartição das culpas na proporção de 70% para o condutor do OM e de 30% para a condutora do IQ (art. 570.º, n.º 1, do CC).

- A afectação da capacidade permanente para o trabalho é susceptível de prejudicar a potencialidade de ganho por, nomeadamente, implicar para o lesado um esforço acrescido ou maiores dificuldades em manter o mesmo nível salarial.

- Neste caso releva o dano biológico porque determinante da diminuição psíquico-somática do lesado, que acarreta, pela perda de capacidades laborais, consequentemente, um dano futuro previsível, a ser valorado equitativamente, nos termos do art. 566.º, n.º 3, do CC.

- Evidenciando os factos apurados que a autora, em consequência do sinistro, ficou a padecer de uma IPP de 9% que, embora com mais dificuldades, lhe permite continuar a exercer a sua actividade profissional anterior – sócia-gerente de três lojas de pronto-a-vestir, da qual retira um rendimento médio mensal de € 750 e anual de € 10 500 –, mas implicou uma menor assistência sua nos dois estabelecimentos que deixou de gerir – significando, por isso,

uma diminuição do seu giro comercial –, afigura-se justa e equitativa a quantia de € 10 000 destinada à reparação dos danos futuros sofridos pela autora.

- Tendo sofrido vários internamentos hospitalares e intervenções cirúrgicas e apresentando a autora dores no pescoço que se agravam com os esforços ou em viagens a conduzir, dores no punho esquerdo, dores no joelho direito ao subir e descer escadas, perturbações no sono e ansiedade que se manifestaram depois do acidente, uma cicatriz na posição inferior da face anterior do joelho direito, com 2,8 cm de comprimento, desgosto e complexos de inferioridade física bem como angústia e má disposição pelo estado físico em que se encontra, reputa-se de apropriada e equitativa a quantia de € 50 000 destinada ao ressarcimento dos danos não patrimoniais por si sofridos.

28-10-2010

Revista n.º 988/03.OTCSNT.L1.S1 - 7.ª Secção

Ferreira de Sousa (Relator), Pires da Rosa e Custódio Montes

Acidente de viação

Cruzamento

Sinal de STOP

Excesso de velocidade

Motociclo

Concorrência de culpas

Morte

Direito à vida

Danos patrimoniais

Danos futuros

Direito a alimentos

Cônjuge

Descendente

Direito à indemnização

Cálculo da indemnização

- Revelando os factos provados que: A conduzia o motociclo VA pela EN 347, no sentido P - A e dentro de uma localidade, pela hemifaixa direita, à velocidade de, pelo menos, 90 kms/hora e em aproximação ao cruzamento dessa estrada com a Rua do Campo de Futebol, do lado direito daquela;

B conduzia o automóvel LO pela dita Rua do Campo de Futebol (apresentando-se pela direita do VA), pretendendo entrar na EN 347 e seguir no sentido A - P; ao deparar-se com o sinal de STOP, antes de entrar no cruzamento, e com um espelho parabólico (por os muros e sebes não permitirem visibilidade), o condutor do LO desrespeitou o dito sinal e não olhou para o espelho, não cedendo a prioridade de passagem ao VA, entrando na EN 347; quando o LO obliquava no cruzamento para mudar de direcção para a sua esquerda, os dois veículos embateram entre si; deve concluir-se que tanto A como B cometeram factos ilícitos contra-ordenacionais, aquele ao prescrito nos arts. 25.º, n.º 1, als. c) e f), e 27.º, n.º 1, do CESt e este ao preceituado nos arts. 29.º, n.º 1, do CESt e 21-B2 do DReg n.º 41/2002, de 20-08.

- Tais condutas infractoras da lei estradal são causa adequada do acidente: por um lado, se B, antes de entrar no cruzamento, tivesse parado ao sinal de STOP e olhado para o espelho parabólico, a colisão não teria ocorrido, muito provavelmente; por outro lado, atendendo à velocidade de 90 kms/hora a que o VA se movia em direcção ao cruzamento, quando não devia exceder os 50 kms/hora, A devia contar que, ao assim conduzir, não conseguiria parar o veículo em segurança, perante o surgimento de uma qualquer viatura da sua direita, sendo essa sua conduta também apta à produção do evento.

- Sendo o acidente imputável a título de culpa aos dois condutores, deve esta ser repartida em 60% para o condutor do veículo LO e 40% para o condutor do motociclo VA.

- Têm direito a indemnização, no caso de lesão de que proveio a morte, os que podiam exigir alimentos ao lesado ou aqueles a quem o lesado os prestava no cumprimento de uma obrigação legal (art. 495.º, n.º 3, do CC).

- O conceito de alimentos abrange tudo o que é indispensável ao sustento, habitação e vestuário das pessoas, cuja vinculação à sua prestação envolve, além do mais, o cônjuge e o pai (arts. 1878.º, n.º 1, 2003.º, 2009.º, n.º 1, al. a), e 2015.º do CC).

- O referido direito de indemnização é

apurado com base no prejuízo derivado da perda do direito a exigir alimentos ao obrigado se vivo fosse (arts. 562, 564.º e 566.º do CC), e não em função restrita da própria medida de alimentos.

- Resultando dos factos provados que: do acidente – ocorrido em 18-09-2003

resultaram lesões para A, nascido em 01-12-1962, que provocaram a sua morte, sendo ele casado com a autora e tendo dois filhos, nascidos em 21-07-1993 e 06-09-1983; A vivia com a mulher, filhos e com um neto, nascido em 25-01-2001; auferia o salário mensal líquido de € 753,51 e destinava os rendimentos do seu trabalho ao sustento próprio e do seu agregado familiar, incluindo à formação escolar dos seus filhos, que ele pretendia manter, e às despesas do seu neto, entre as quais o infantário que frequentava; deve considerar-se que, pelo menos, 2/3 do rendimento auferido pelo defunto seria aplicado no seu agregado até aos 70 anos de idade, rendimento esse usufruído por todo o período pela autora mulher, até à maioridade pelo seu filho mais novo, e durante quatro anos pela filha mais velha até concluir a sua formação universitária, e pelo autor neto, filho daquela (período findo o qual a mãe poderá assumir o encargo dos seus alimentos).

- De acordo com tal quadro fáctico, afigura-se equitativa e ajustada a quantia global de € 170 000 (e não de € 120 000 arbitrada pela Relação) destinada ao ressarcimento dos danos futuros decorrentes da perda de rendimentos/alimentos sofridos pelos autores (montante esse que deve ser reduzido para € 102 000 tendo em conta a concorrência de culpas acima referida).

11-11-2010

Revista n.º 448/06.7TBSRE.C1.S2 - 7.ª Secção

Ferreira de Sousa (Relator), Pires da Rosa e Custódio Montes

Responsabilidade extracontratual

Acidente ferroviário

Comboio

Peão

Sinais sonoros

Atropelamento

Culpa

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- A existência de um buraco num muro, que existe para resguardar a linha de caminho de ferro, numa estação de comboios, é condição do acidente em que uma pessoa que atravessava a linha para se dirigir a essa abertura foi colhida.

- No entanto, tendo tal pessoa atravessado a mesma linha-férrea sem tomar qualquer precaução e ignorando os avisos da eminente passagem de uma composição, a referida abertura do muro não é, no caso concreto, causa adequada do acidente.

- Não pode, por isso, a responsabilidade da empresa rodoviária concorrer com a responsabilidade da própria vítima na produção do evento danoso.

25-11-2010

Revista n.º 896/06.2TBOVR.P1.S1 - 2.ª Secção

Bettencourt de Faria (Relator) *, Pereira da Silva e João Bernardo

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Colisão de veículos

Cruzamento de veículos

Culpa

Infracção estradal

Concorrência de culpas

- Se um veículo ligeiro de mercadorias e um ciclomotor que circulam em sentido oposto embatem junto do eixo de uma via com cerca de 7,90 m de largura, torna-se óbvio que ambos violaram o disposto no art. 13.º, n.º 1, do CESt.

- Resultando provado que «o embate ocorreu entre a parte da frente, lado esquerdo, do veículo VP e a parte da frente do ciclomotor e que o embate se deu próximo do eixo da via», é efectivamente maior a gravidade da infracção cometida pelo autor, uma vez que a largura do ciclomotor que conduzia é muito menor do que a do ligeiro de mercadorias segurado na

ré.

- Afigura-se assim adequada a repartição de culpas efectuada pela Relação de 40% para o autor e de 60% para o condutor segurado na ré, em função da relevância do risco de circulação de cada um dos veículos intervenientes na colisão.

25-11-2010

Revista n.º 288/05.OTCGMR.G1.S1 - 7.ª Secção

Gonçalo Silvano (Relator), Pires da Rosa e Custódio Montes

Acidente de viação

Auto-estrada

Concorrência de culpas

Incapacidade permanente parcial

Danos patrimoniais

Danos futuros

Cálculo da indemnização

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Presunções judiciais

Matéria de facto

- Impende sobre o condutor que circula à retaguarda a manutenção de distância suficiente para evitar o acidente, se o da frente parar ou abrandar (art. 18.º, n.º 1, do CESt).

- Mas a culpa do condutor de trás pode não ser exclusiva, pois, salvo caso de perigo iminente, o condutor não deve diminuir subitamente a velocidade do veículo sem previamente se certificar de que daí não resulta perigo para os outros utentes da via, nomeadamente para os condutores dos veículos que o sigam (art. 24.º, n.º 2, do CESt).

- Concorrem simultaneamente para a produção do sinistro, ocorrido numa auto-estrada, o condutor do veículo da frente (PO) que o pára na linha das antigas portagens, entretanto desactivadas, e o condutor da viatura que seguia imediatamente atrás daquele (KA) e que, perante a sua paragem e por não guardar a distância devida para se prevenir em caso de abrandamento do outro, não conseguiu evitar o embate entre os veículos.

- A culpa na produção do acidente é de

repartir por entre os responsáveis, na proporção de 60% para o condutor do KA e de 40% para o do PO.

- Demonstrando os factos provados que a autora, com 39 anos de idade à data do acidente, recebia uma remuneração total anual que rondava os € 29 000 e ficou a padecer de uma IPP de 10%, reputa-se de justa e equitativa a quantia de € 86 500 para ressarcimento dos danos futuros padecidos pela sinistrada.

- O STJ não pode extrair presunções judiciais da matéria de facto assente; assim como não pode sindicair o sentido de oportunidade e o próprio conteúdo da sua extracção pelas instâncias, a não ser que manifestamente se tenha presumido o que não se podia presumir.

09-12-2010

Revista n.º 7559/05.4TBVNG.P1.S1 - 2.ª Secção

João Bernardo (Relator), Oliveira Rocha e Oliveira Vasconcelos

Acidente de viação

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Condução sob o efeito do álcool

Alcoolemia

Nexo de causalidade

Direito de regresso

Seguradora

- Assente que o réu conduzia o seu veículo automóvel atrás do veículo automóvel de matrícula ZI, no mesmo sentido e na mesma faixa de rodagem, os factos provados indiciam a culpa do réu na produção do acidente, se este ocorreu pelo facto de o mesmo ter permitido que o seu veículo fosse embater com violência na traseira do ZI, quando o mesmo se encontrava imobilizado.

- A paragem inesperada do condutor do ZI conduz a uma concorrência de culpa do respectivo condutor, por violação do preceituado pelo art. 24.º, n.º 2, do CESt, mas não dirime a culpa do réu, que devia conduzir concentrado, a uma

distância de segurança que lhe permitisse prevenir este tipo de situações e evitar o embate e a uma velocidade adequada às condições da via e à intensidade do tráfego.

- O embate violento nas traseiras do ZI mostra que o réu não conduzia com a concentração exigida, não guardou a distância de segurança e circulava com excesso relativo de velocidade, pelo que não agiu com o cuidado e diligência que podia e devia ter, para além de ter violado os arts. 18.º, n.º 1, e 24.º, n.º 1, do CESt, tendo a condução do réu sido causa adequada do embate do seu veículo na traseira do ZI.

- Provado que o réu conduzia com 0,85 g/l de álcool no sangue e que o álcool ingerido lhe provocou uma efectiva diminuição da atenção e da acuidade visual, considerando que o embate se ficou a dever ao desrespeito pela distância de segurança, ao excesso de velocidade relativo e à falta de concentração na condução, é apodíctico concluir que o excesso de álcool contribuiu decisivamente para tal comportamento, ao provocar uma deficiente avaliação da situação e uma diminuição da acuidade visual, com uma consequente reacção tardia à situação de risco de acidente imprevista.

- Contribuindo para este comportamento causal do acidente, verificado está o nexo de causalidade exigido pelo Acórdão Uniformizador n.º 6/02, de 28-05-2002, para que exista o direito de regresso por parte da seguradora relativamente à indemnização paga aos terceiros sinistrados (art. 19.º do DL n.º 522/85, de 31-12).

16-12-2010

Revista n.º 2433/08.5TVLSB.L1.S1 - 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator), João Camilo e Fonseca Ramos

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Atropelamento

Culpa

Concorrência de culpas

Matéria de facto

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Incapacidade permanente parcial

Danos patrimoniais

Danos futuros

Danos não patrimoniais

Equidade

Cálculo da indemnização

- A culpa, baseada em infracções de deveres gerais de diligência e prudência, é matéria de facto que não pode ser censurada pelo STJ.

- Tendo resultado provado que: a estrada por onde circulava o RV era uma recta, o piso estava seco, havia um sinal vertical de paragem obrigatória, bem como uma marcação no pavimento pintada com a expressão Stop, que o condutor do RV, seguia distraído, não abrandou a marcha ao chegar ao cruzamento, não parou junto ao sinal stop, nem sinalizou a sua intenção de mudança de direcção, vindo a embater no autor que havia já iniciado a travessia da rua, é de concluir pela culpa exclusiva do condutor do referido veículo.

- O facto de estar escuro e o autor usar roupa escura não conduz a qualquer concorrência de culpas, e muito menos a culpa exclusiva do autor.

- A fixação da incapacidade é matéria de facto da competência das instâncias. V - O dano biológico (tendendo embora para um dano de natureza autónoma)

tanto pode ser ressarcido como dano patrimonial, como compensado a título de dano moral, devendo as situações ser apreciadas casuisticamente.

- Tendo em consideração que o autor viu diminuída a sua capacidade de trabalho, e consequentemente a sua possibilidade de auferir quaisquer rendimentos provenientes da actividade que exercia, constituindo a sua incapacidade parcial permanente de 20% fonte actual de possíveis e futuros lucros cessantes – que devem ser compensados como verdadeiros danos patrimoniais – afigura-se adequado o montante indemnizatório de € 12 500, fixado pela Relação.

- A indemnização por dano não patrimonial deve proporcionar ao lesado satisfações (ainda que meramente hedonísticas), derivadas da utilização do dinheiro, que, de algum modo, contrabalançam o sofrimento

provocado pelo dano.

- Tendo em atenção a forma como ocorreu o acidente, as lesões sofridas pelo autor (ferida contusa parietal direita, traumatismo torácico com insuficiência respiratória, traumatismo abdominal, fracturas dos 4.º a 10.º arcos costais, hemopneumotórax bilateral, escoriações no dorso do pé direito, ferida corto-contusa no membro inferior direito, escoriações por todo o corpo) e ainda que o mesmo se manteve em insuficiência respiratória, entubado, algaliado, foi submetido a tratamentos dolorosos, à data da alta ainda necessitava de auxílio mecânico para respirar e que em consequência de tudo isto se sente desmotivado, inferiorizado, complexado, taciturno, irritável e mal disposto, afigura-se justo e equitativo o montante indemnizatório de € 20 5000 encontrado pelas instâncias.

20-01-2011

Revista n.º 5943/06.5TBVFR.P1.S1 - 7.ª Secção
Orlando Afonso (Relator), Cunha Barbosa e Pires da Rosa

Acidente de viação

Excesso de velocidade

Prioridade de passagem

Sinal de STOP

Concorrência de culpas

Se o autor circulava, numa EN, a uma velocidade superior a 98 Km/h, numa zona em que, quer por se tratar de uma localidade, quer pela sinalização vertical existente, a velocidade estava limitada a 50 Km/h, deixando um rasto de travagem de 50 m de extensão até ao local do embate no outro veículo, o qual, junto a um entroncamento, se apresentava a circular na mesma via, pretendendo aceder à hemifaixa de rodagem contrária ao sentido do autor, vindo de uma estrada com o sinal de STOP, que desrespeitou, é de considerar que o excesso de velocidade do autor e a violação da obrigação de parar contribuíram, em igual medida (50%), para a produção do acidente.

25-01-2011

Revista n.º 1930/06.1TBPNF.P1.S1 - 6.ª Secção
Salreta Pereira (Relator), João Camilo e Fonseca Ramos

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Dano morte

Danos patrimoniais

Cálculo da indemnização

Subsídio por morte

Pensão de sobrevivência

Sub-rogação

- Se ambos os intervenientes num acidente de viação violaram regras de trânsito destinadas a proteger terceiros em circunstâncias em que era exigível que tivessem agido de outra forma, evitando o resultado danoso, há concorrência de culpas.

- O montante de € 50 000, fixado pelas instâncias como compensação pelo dano da morte está de acordo com a extrema gravidade do dano infligido e com os valores que vêm sendo considerados adequados.

- A indemnização por danos não patrimoniais deve ser fixada segundo critérios de equidade, tomando em consideração a culpabilidade do agente, a situação económica deste e do lesado e as demais circunstâncias do caso e as exigências do princípio da igualdade.

- Para o cálculo da indemnização pelos danos patrimoniais futuros, assente em responsabilidade por mera culpa, devem ter-se em conta esses mesmos critérios, aplicados ao resultado obtido por cálculo matemático.

- A pensão de sobrevivência e o subsídio por morte pagos pela Segurança Social devem ser deduzidos das quantias atribuídas a título de indemnização.

03-02-2011

Revista n.º 605/05.3TBVVD.G1.S1 - 7.ª

Secção

Maria dos Prazeres Beleza (Relator) *, Lopes do Rego e Orlando Afonso

Responsabilidade extracontratual

Acidente ferroviário

Passagem de nível

Comboio

Excesso de velocidade

Culpa

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

Estado de necessidade

Contrato de concessão

Danos patrimoniais

Direito à indemnização

Redução

- As regras do Código Civil atinentes à responsabilidade civil são aplicáveis aos acidentes ferroviários.

- Havendo, porém, que ter em conta, quanto a estes, as normas especiais que têm vindo a lume sobre os caminhos-de-ferro.

- Aquele que por força da lei e, acrescidamente por contrato realizado com a CP, tem obrigação de zelar pelo bom estado dum passageiro de nível particular deve ser considerado culpado da queda dum pá em virtude dos solavancos impostos à máquina que conduzia – e em cuja pá acondicionara a que caiu – pelo mau piso de tal passagem.

- Tendo esta pá caído na via-férrea em ordem a provocar necessariamente o descarrilamento de comboio que por ali poderia circular a 120 Km/h e tendo o condutor, perante tal iminência, passado a tentar tirá-la dali com a máquina, determinando o embate do comboio que surgiu antes contra a própria máquina, sem descarrilar, não pode beneficiar do instituto do estado de necessidade porque foi ele quem, culposamente, criou o perigo.

- E, ainda que o embate não tivesse tido lugar contra a pá que caíra à via, não deve deixar de ser responsabilizado, uma vez que é de relevar a causalidade indirecta.

- Não obstante circular a mais 10 km/h do que o limite permitido, o condutor do comboio não deve ser concorrentemente

considerado culpado se não se provou que o excesso de velocidade tenha concorrido para a produção do acidente ou dos danos que se verificaram e accionou a buzina, levando concomitantemente o freio à emergência.

- O condutor da máquina, ao agir depois da queda da pá como se referiu em IV, tendo sacrificado a própria vida que foi ceifada no embate afinal verificado, determinou uma diminuição acentuada da própria culpa.

- O que, aliado ao facto de terem só sido produzidos danos materiais no comboio e às dimensões da empresa ferroviária, justifica o recurso à redução indemnizatória prevista no art. 494.º do CC.

- A atitude dele, com o sacrifício da vida para evitar um descarrilamento de consequências terríveis, determina mesmo que tal redução seja particularmente substancial, fixando-se em € 10 000 euros a indemnização, quando os prejuízos ascenderam a € 73 239,34.

09-02-2011

Revista n.º 72/2000.E1.S1 - 2.ª Secção
João Bernardo (Relator) *, Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Morte

Culpa da vítima

Concorrência de culpas

- Provado que a vítima, depois de ter descido os degraus do autocarro, na paragem que este veículo havia efectuado para largar passageiros, e de ter contornado a frente lateral direita do mesmo, iniciou a travessia da faixa de rodagem pela frente do veículo e rente ao mesmo, lentamente, da direita para a esquerda, fora da possibilidade do campo de visão do respectivo motorista que, não visualizando qualquer peão a proceder à travessia da estrada ou obstáculo que impossibilitasse a sua marcha, assinalou com o “pisca” esquerdo a sua intenção de recomeçar a marcha e arrancou, vindo a embater no

aludido peão, que se encontrava a iniciar a travessia da estrada, mesmo à frente do autocarro e junto a este, não há dúvida que a travessia do sinistrado, nas descritas circunstâncias, foi altamente imprudente, por dever aguardar que o autocarro se pusesse novamente em movimento e nunca iniciar a travessia da via, totalmente encostado à frente do autocarro, sem poder ser visionado pelo respectivo condutor, face às características do veículo que este conduzia, tendo, com tal comportamento, violado os arts. 99.º, n.º 2, e 101.º, n.ºs 1 e 4, do CEst.

- Assente que o condutor do autocarro conhecia perfeitamente a zona, bem como a inexistência de passadeira no local, e sabia ser frequente o atravessamento da via pelos passageiros que se apeavam e se dirigiam para a paragem existente no lado oposto, nestas circunstâncias, deveria ter previsto o perigo decorrente da eventual proximidade de peões, tanto mais que bem sabia que, dadas as características do autocarro que conduzia, não podia visualizar toda a zona mais próxima, situada à sua frente; considerando que os condutores, designadamente, de transporte colectivo de passageiros, não podem retomar a marcha sem adoptarem as precauções necessárias para evitar qualquer acidente – arts. 12.º, n.º 1, e 19.º, n.º 2, do CEst –, impunha-se, pois, que fizesse sinais acústicos anunciadores da sua intenção de recomeçar a marcha e de aviso para os peões, só arrancando quando a via estivesse completamente livre.

- Perante os factos que resultaram provados, mostra-se adequada a concorrência da culpa na produção do acidente nos termos definidos pela Relação, distribuída na proporção de 75% para o sinistrado e 25% para o condutor do autocarro.

22-02-2011

Revista n.º 220/09.2TCFUN.L1.S1 - 6.ª
Secção Azevedo Ramos (Relator)
Silva Salazar Nuno Cameira

Acidente ferroviário

CP

Colisão de veículos

Comboio

Actividades perigosas

Culpa

Presunção de culpa

Concorrência de culpas

- Provado que ocorreu um embate de uma locomotiva, que puxava um comboio composto por vagões de mercadorias, numa máquina carregadora com pá, veículo este que se encontrava a proceder ao carrilamento de um vagão de um outro comboio, que havia descarrilado, e assente que tal operação de carrilamento, dado que o vagão se encontrava estacionado na linha situada junto ao muro delimitador do respectivo cais de embarque, tinha necessariamente de ser efectuada, como o foi, através da ocupação da linha contígua àquela onde se encontrava imobilizado o referido vagão, a qual revestia a natureza de linha principal da circulação ferroviária, tal actividade não pode deixar de qualificar-se como uma actividade perigosa, por força dos factores a que se mostrava condicionado o bom êxito da execução da operação de carrilamento.

- Tendo-se provado que as operações análogas à que se encontrava a ser efectuada costumam ser acompanhadas por funcionários CP, para evitar a ocorrência de qualquer acidente, verifica-se que o manobrador da máquina, ao proceder sozinho, sem solicitar a colaboração desses funcionários, à operação de carrilamento do vagão, agiu negligentemente, uma vez que, atentos os conhecimentos de necessariamente tinha de possuir relativamente ao perigo de que se revestia a operação que se propunha realizar, o mesmo omitiu a diligência normal para um cidadão especificamente habilitado para o exercício de tal actividade profissional (art. 487.º, n.º 2, do CC).

- A ocorrência do acidente ficou a dever-se à impossibilidade da pá carregadora da máquina tractora poder ser colocada no espaço existente na linha onde se encontrava o vagão descarrilado, a fim de deixar livre a linha principal, situação essa

que manifestamente poderia ser obviada no caso da existência de funcionários da CP a auxiliar a manobra, os quais necessariamente providenciariam pelo accionamento imediato dos meios necessários a que ocorresse a imobilização da circulação ferroviária que então no local se processava, pelo que cumpre concluir pela existência de culpa efectiva, e não meramente presumida (art. 493.º, n.º 2, do CC), no que respeita à actuação do operador da máquina.

- Todavia, os funcionários da CP também não se encontram isentos de responsabilidade, dado que o acidente ocorreu numa recta com a extensão de 1000 m, sendo visível para o maquinista do comboio, e a tempo de proceder à sua imobilização, a existência do vagão descarrilado, pelo que, a não redução da marcha do comboio ou, inclusive, a sua frenagem, de molde a evitar o embate ocorrido, não pode deixar de ser imputada ao referido maquinista como uma omissão culposa, praticada no exercício da sua actividade.

- A actividade de carrilamento levada a cabo seria necessariamente causa de produção de ruídos facilmente audíveis, os quais se constituíam, para quem se encontrasse na estação localizada a cerca de 50 m, como um elemento altamente revelador de que se encontrava a decorrer a efectivação de quaisquer actividades na via férrea, pelo que, tendo sido dado conhecimento ao funcionário da referida estação responsável pela segurança relativa ao processamento da respectiva circulação ferroviária, da aproximação de uma composição em circulação, sempre ao mesmo se impunha, perante a comunicação recebida, providenciar, de imediato, pela constatação da situação que se verificava na via principal, para, em caso de necessidade, promover o seu desimpedimento, a fim de que a passagem da aludida composição se fizesse com total segurança, o que não se mostra provado que tenha sido realizado.

- Também a guarda da passagem de nível, colocada do lado contrário, em relação à linha férrea onde se encontrava aquele vagão, e a cerca de 300 m do local, nada

assinalou de anormal, que obstaculizasse à continuação da circulação da referida composição, sendo que não é crível a existência de quaisquer obstáculos no seu campo visual que a impedissem de perceber que se máquina em causa se encontrava na via por onde circulava, e em local para onde se dirigia, o comboio, não lhe estando vedado, através dos sinais de bandeiras para tal convençionados, alertar o maquinista do comboio para a existência de um obstáculo na aludida via.

- As apontadas omissões dos funcionários da CP fazem impender sobre os mesmos a prática de uma conduta culposa (arts. 486.º e 487.º, n.º 2, do CC).

- Perante os descritos comportamentos do operador da máquina e dos apontados funcionários da CP, entende-se fixar em 50% a participação de cada uma daquelas partes para a produção do acidente.

22-02-2011

Revista n.º 64/2000.C2.S1 - 6.ª Secção

Sousa Leite (Relator), Salreta Pereira e João Camilo

Responsabilidade extracontratual

Seguro obrigatório

Seguro automóvel

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Dever de zelo e diligência

Seguradora

Cláusula de exclusão

Danos não patrimoniais

Morte

Cônjuge

- Há culpas concorrentes na produção dos danos – a graduar, respectivamente, em 80% para o comissário, condutor de viatura pesada, e 20% para condutor de automóvel ligeiro – em acidente com os seguintes contornos essenciais: - o ligeiro circulava em EN a cerca de 40 km horários; - o acidente verificou-se quando se encontrava a descrever curva para a direita, atento o seu sentido de marcha, em local de problemática visibilidade, prejudicada, para

além do próprio perfil da EN, pelos painéis que vedavam obra de construção civil, contígua à via, dificultando o avistar dos veículos que delas saíssem; - o condutor do ligeiro só podia avistar a viatura pesada - que, saindo da obra, se havia imobilizado para deixar passar o trânsito que circulava em sentido contrário - a ocupar a faixa de rodagem por onde seguia a cerca de 10 metros de distância; - antes de sair da obra e passar a ocupar a faixa de rodagem da EN o condutor do pesado não foi auxiliado por nenhum outro funcionário ao serviço do comitente, que, suprimindo o evidente défice de visibilidade, possibilitasse verificar se havia trânsito em aproximação; - ao defrontar-se, na referida curva e a uma distância de 10 metros, com o pesado o condutor do automóvel, não parando nem abrandando, contornou tal viatura pela frente e ocupou a metade esquerda da faixa de rodagem, onde circulava outro veículo, com que acabou por colidir.

- Na verdade, em tal circunstancialismo, o condutor do pesado incorreu na violação das regras gerais de cautela, invadindo e ocupando, em curva de limitada visibilidade, toda a hemi-faixa de rodagem, por carecer de realizar manobra que - implicando a disponibilidade de toda a via, nem sequer podia ser prontamente realizada sem que ninguém ao serviço da empresa comitente prestasse qualquer auxílio ou cooperação na vigilância do trânsito que se aproximasse - ingressando e passando a transitar numa estrada nacional, provindo de obra, prédio ou caminho particular, sem ceder passagem a todos os condutores que já transitassem na EN, nos termos dos arts. 29.º e 31.º do CESt.

- Por sua vez, o condutor do ligeiro violou o comando ínsito no art. 24.º do CESt, na parte em que impõe ao condutor o dever de regular a velocidade do veículo em função da visibilidade em cada momento, de tal sorte que possa parar no espaço livre visível à sua frente - não logrando assegurar plenamente o domínio da marcha do veículo, doseando inteiramente a velocidade a que seguia às circunstâncias peculiares da via, caracterizadas por um ambiente rodoviário claramente «hostil» - e

que lhe podiam impor, no caso concreto, por força da referida norma, uma velocidade ainda inferior à velocidade moderada a que circulava, prevendo o risco de possível existência de obstáculos à sua marcha, cuja percepção fosse dificultada pela muito deficiente visibilidade no local.

- A norma constante do n.º 3 do art. 7.º do DL n.º 522/85 não obsta a que - na medida em que a responsabilidade pelo acidente seja parcialmente imputável a terceiro o condutor possa reclamar da seguradora que responde pelos danos por aqueles causados o ressarcimento dos prejuízos que sofreu na veste de lesado - e não lesante ou responsável pelo acidente - incluindo o ressarcimento de danos não patrimoniais decorrentes da morte de um seu familiar que seguisse na viatura acidentada, na parte em que decorram da responsabilidade imputada a um terceiro e respectiva seguradora.

24-02-2011

Revista n.º 2355/06.4TBPNF.P1.S1 - 7.ª Secção

Lopes do Rego (Relator) *, Orlando Afonso e Cunha Barbosa

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Colisão de veículos

Infracção estradal

Excesso de velocidade

Iluminação

Condução sob o efeito do álcool

Concorrência de culpas

Cálculo da indemnização

Lucro cessante

Perda da capacidade de ganho

Danos futuros

Actualização monetária

Juros de mora

- Os condutores devem, a todo o momento, controlar e dominar a marcha da viatura, sendo um aforamento desse princípio o estatuído no art. 24.º, n.º 1, do CESt, segundo o qual o condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo às características e estado da via e do veículo,

à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.

- Por outro lado, circulando à noite, os veículos devem dispor de luz de estrada (máximos), destinada a iluminar a via para a frente do veículo numa distância não inferior a 100m e de luz de cruzamento (médios), destinada a iluminar a via para a frente do veículo numa distância até 30 m (art. 60.º, n.º 1, als. a) e b), do CEst).

- Da conjugação do referido em I e II conclui-se que, circulando à noite, os condutores devem regular a velocidade por forma a dominarem o veículo no espaço visível à sua frente, contornando os obstáculos que, porventura, aí existam, conforme circulem em médios (30 m) ou máximos (100 m).

- Tendo em atenção que os reflectores do veículo do autor – parado na via e ocupando parte desta – eram avistáveis a 173,40 m, é forçoso concluir que o condutor do veículo seguro na ré podia e devia ter-se apercebido do obstáculo constituído por aquele veículo e adoptado as medidas de controle e domínio da marcha que se impunham para o contornar, designadamente, desviando-se dele e sem necessidade de passagem «à tangente» que efectuou – colhendo a porta do condutor semi-aberta e o próprio condutor – já que para tal dispunha de espaço mais que suficiente.

- É do conhecimento comum que o álcool, uma vez ingerido, se integra na corrente sanguínea e através desta atinge o cérebro, principal órgão do sistema nervoso central abundantemente irrigado de sangue e centro de controlo das actividades humanas voluntárias e involuntárias, incluindo o pensamento, a reflexão, a memória, etc., e que, quando tal acontece, as capacidades sensoriais, perceptivas, motoras, incluindo o controlo muscular e o equilíbrio do corpo, são comprometidas, diminuindo reflexos, reduzindo o campo visual, aumentando o tempo de reacção e dificultando a percepção de distâncias, luzes e

velocidades, entre outras.

- O art. 570.º, n.º 1, do CC comete ao tribunal determinar se a indemnização deve ser totalmente concedida, reduzida ou mesmo excluída com base na gravidade das culpas de ambas as partes e nas consequências «quando um facto culposo do lesado tiver concorrido para a produção ou agravamento dos danos», pelo que a culpa concorrente do lesado na produção do acidente não implica necessariamente que ele haja de suportar com a redução da indemnização o «preço» da sua própria culpa.

- A privação ou diminuição de rendimento constitui um dano na modalidade de lucro cessante porquanto se trata de benefícios que o lesado deixou de obter em consequência da lesão (art. 564.º, n.º 1, do CC).

- As remunerações e retribuições futuras são previsíveis, logo a sua frustração (ou redução) por efeito de qualquer evento lesivo acarreta um dano que deve ser indemnizado (art. 564.º, n.º 2, do CC).

- Se a indemnização for objecto de actualização na sentença – e se o for, tal deve ser expressamente declarado – e visando a indemnização moratória também a actualização do respectivo valor, não tem sentido condenar o obrigado no pagamento de juros de mora desde momento anterior ao da decisão de actualização.

02-03-2011

Revista n.º 425/03.OTBCDR.P1.S1 - 2.ª Secção

Fernando Bento (Relator), Bettencourt de Faria e Pereira da Silva

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Colisão de veículos

Infracção estradal

Estacionamento

Ultrapassagem Culpa

Concorrência de culpas

Direito à indemnização

Danos patrimoniais

Danos futuros

Perda da capacidade de ganho

Dano biológico**Danos não patrimoniais****Equidade****Cálculo da indemnização**

- É responsável pela ocorrência do acidente o segurado da Ré L, ao ter estacionado o JJ na metade direita da faixa de rodagem destinada ao trânsito que seguia no sentido M... da B... - T..., deixando livre dessa mesma faixa de rodagem apenas um espaço de cerca de 1,10 m, que era insuficiente para se processar o trânsito de veículos por essa mesma hemi-faixa, sem que fosse ocupada a outra metade da via destinada ao trânsito contrário, e em local já próximo da curva que antecedeu o embate do OC com o veículo pesado HP, assim comprometendo a segurança dos utentes da via, infringindo o disposto no art. 50.º, n.º 1, al. a), do CESt.

- Também o condutor do veículo HP, seguro na 1.ª Ré R, agiu de forma reprovável e a contribuir para o dito embate, posto ter dado início à manobra de ultrapassagem do JJ sem atender à aproximação do OC, conduzido pelo Autor, quando nessa altura podia avistá-lo a uma distância não inferior a 33 m, infringindo dessa forma o prescrito nos arts. 35.º, n.º 1, e 38.º, n.ºs 2 e 3, al. a), do CESt.

- Conduta igualmente censurável foi a do Autor L, condutor do OC, seguro na 3.ª Ré M, pois que ao mesmo se impunha que tivesse regulado a velocidade a que seguia, por forma a que, ao descrever as mencionadas curvas e tendo visualizado o HP a uma distância não inferior a 33 m, quando este último efectuava a dita manobra de ultrapassagem ao JJ, conseguisse fazer parar o OC sem vir a embater no HP, assim infringindo o estatuído no art. 24.º, n.º 1, do CESt.

- Em face das actuações de cada um dos condutores, existiu uma concorrência causal de comportamentos culposos do Autor, enquanto condutor do veículo OC, do condutor do veículo HP e do responsável pelo veículo JJ, que originaram o acidente.

- Considera-se a culpa do condutor do HP superior à do Autor e a culpa deste inferior à do responsável pelo veículo JJ, sendo o condutor deste o maior responsável pelo

deflagrar do acidente, fixando-se a proporção das culpas em 20% para o Autor, (dono veículo OC), 50% para o dono do veículo JJ, estacionado na via, e de 30 % para o condutor do HP (veículo pesado, seguro na Ré R, que efectuou a manobra de ultrapassagem ao JJ antes do embate com o OC).

- De harmonia com o n.º 3 do art. 566.º do CC que prescreve um julgamento equitativo, a indemnização devida por prejuízos resultantes da perda de capacidade de ganho (na situação de incapacidade permanente para o trabalho) deverá fixar-se segundo a equidade e o prudente arbítrio do julgador, dada a impossibilidade de averiguar o valor exacto de tais danos, variáveis em função de um conjunto de factores, nomeadamente, a idade das vítimas, a esperança de vida, o grau de incapacidade, a taxa de inflação, a evolução do salário mínimo nacional, etc.

- Considera-se, por isso, ajustada a fixação indemnizatória, pelo dano biológico sofrido, na vertente do dano patrimonial futuro, a atribuir à Autora J, em € 37 500 e à Autora N, em € 25 000.

- Perante a gravidade das lesões sofridas por qualquer uma das referidas Autoras, com sequelas que as acompanharão ao longo da sua vida, em grande medida limitativas das suas capacidade físicas e funcionais, sendo que ambas tiveram que suportar um prolongado período de recuperação até alcançarem a cura clínica – cerca de 1 ano para a Autora N e de 2 anos para a Autora J, consideram-se como ajustados os montantes indemnizatórios de € 20 000 e de € 25 000 a atribuir às Autoras, para as ressarcir dos danos de natureza não patrimonial pelas mesmas suportados.

02-03-2011

Revista n.º 104/04.OTBMBR.P1.S1 - 7.ª Secção

Granja da Fonseca (Relator) *, Pires da Rosa e Maria dos Prazeres Beleza

Responsabilidade extracontratual**Acidente de viação****Menor**

Atropelamento
Excesso de velocidade
Trânsito de peões
Infracção estradal
Presunção de culpa
Nexo de causalidade
Concausalidade
Concorrência de culpas
Direito à indemnização
Danos patrimoniais
Danos futuros
Incapacidade permanente parcial
Cálculo da indemnização
Salário mínimo nacional

- A circunstância de o condutor do veículo seguro na ré, aquando do atropelamento, circular em excesso de velocidade absoluto e a uma velocidade patentemente inadequada às condições de circulação (em violação, respectivamente, dos arts. 27.º, n.º 1, e 24.º, n.1, e 25.º, n.º 1, als. a) e c), do CESt), constituindo contravenção a normas do Código da Estrada, implica uma presunção iuris tantum da negligência daquele interveniente em acidente de viação.

- Não se tendo provado que o atropelado não parou na berma da via a olhar para o seu lado esquerdo e direito, que o mesmo surgiu a correr de entre duas viaturas que se encontravam estacionadas, que o menor se colocou inopinada e precisamente na frente do UA no momento em que esta viatura por ali passava não ilidiu a ré a presunção que sobre si recaía.

- A circunstância de o peão/menor ter agido em violação do disposto no art. 101.º, n.º 3, do CESt, ao não atravessar a faixa de rodagem na passadeira destinada ao efeito, não constitui concausa adequada do resultado danoso, razão pela qual não se pode aqui falar de concorrência de culpas.

- A incapacidade permanente parcial constitui um dano patrimonial indemnizável, devendo o seu cálculo processar-se, não só de acordo com cálculos matemáticos e tabelas financeiras, mas também dentro de um quadro de juízos de verosimilhança e probabilidade, sopesando as circunstâncias particulares do caso e o curso normal das coisas, devendo corresponder a um capital

produtor de rendimento que o lesado não irá auferir e que se extinguirá no final do período provável de vida.

- Uma vez que à data do acidente o lesado era estudante, não auferindo quaisquer rendimentos, é de recorrer a valores próximos do salário mínimo nacional, uma vez que este se trata de um valor mínimo seguro que, na falta de outros elementos, deve ser adoptado, em detrimento de outros possíveis, como o rendimento médio nacional.

- Tendo em atenção que à data do acidente o menor tinha 9 anos, que o início do seu trabalho não se iniciará antes dos 18 anos, que a retribuição mínima mensal garantida deverá atingir os € 500 até ao final do 2011, considerando o período de vida activa até aos 70 anos, e considerando a IPP de 30% de que o menor ficou a padecer, afigura-se adequada a indemnização de € 105 000, levando já em consideração quer o previsível aumento da retribuição mínima garantida, quer o ajustamento proveniente do desconto em ordem a evitar um enriquecimento injustificado, dado que o lesado vai receber de uma só vez aquilo que era princípio deveria receber em fracções mensais.

02-03-2011

Revista n.º 100/07.6TBMTR.S1 - 2.ª Secção
 Pereira da Silva (Relator), João Bernardo e
 Oliveira Vasconcelos

Acidente de viação
Colisão de veículos
Prioridade de passagem
Excesso de velocidade
Concorrência de culpas
Vítima
Menor
Incapacidade permanente parcial
Incapacidade permanente absoluta
Cálculo da indemnização
Danos patrimoniais
Danos não patrimoniais
Danos futuros
Equidade

- Com base na prova de primeira aparência,

presume-se, por via de regra, que procede com culpa o condutor que, em contravenção aos preceitos estradais, cause danos a terceiros.

- A situação de prioridade de passagem pressupõe que os veículos se encontram, em igualdade de circunstâncias, ou seja, que ambos chegam, simultaneamente, a um local de confluência de vias, ou que o veículo prioritário esteja, tão próximo dele, que haja o perigo de colisão.

- Inexistindo outro veículo em circulação, no espaço visível do condutor que procede de um parque de estacionamento particular, em local de visibilidade insuficiente, caso este penetre na via, não viola a obrigação de ceder passagem a uma viatura, eventualmente, prioritária, mas antes a obrigação de não iniciar a marcha, sem anunciar, com a necessária antecedência, a sua intenção, e sem adoptar as precauções necessárias para evitar qualquer acidente.

- Existe concorrência de culpas entre um condutor que circula com excesso de velocidade, ultrapassando o limite máximo imposto por lei, e o outro condutor que inicia a manobra de penetração numa estrada nacional, oriundo de um parque de estacionamento adjacente, não dispondo a montante do sentido que pretendia prosseguir, de visibilidade superior a 30 m, sem que adopte as precauções necessárias para evitar o acidente, servindo-se, por exemplo, de um espelho circular disponível existente do outro lado da via.

- É mais grave a culpa do condutor que entra numa estrada prioritária, desprovida de visibilidade, a montante, numa extensão superior a 30 m, por infringir uma regra básica de condução, em relação ao condutor prioritário, que violou um princípio geral de diligência, por circular a velocidade superior à permitida pela sinalização estradal, fixando-se a medida da contribuição de cada um para os danos, bem como a contribuição da culpa de cada um deles, em 60 % e em 40 %, respectivamente.

- Não exercendo o menor de 10 anos, lesado em consequência de um acidente de viação, uma profissão remunerada, importa ficcionar o seu ingresso na vida activa, após a conclusão de um curso profissional, de

nível médio, que não se alcança, por via de regra aos 18 anos, com a conclusão do ensino obrigatório, o que requer um acréscimo de escolaridade, de cerca de três anos, para que uma formação profissional, não necessariamente, de nível superior, seja atingida.

- Resultando do acidente para o menor uma incapacidade permanente parcial, quase total, que atinge o coeficiente de 90 %, ao nível do dano futuro, considerando como referência o tempo provável de vida activa, que se fixa em 70 anos, a esperança de vida do sexo e da faixa etária a que pertence, de 75,49 anos, e o vencimento médio praticado de € 700, sem esquecer a equidade como factor de correcção suplementar, mostra-se justa e equilibrada a compensação pela perda conjectural da sua capacidade aquisitiva, no quantitativo de € 350 000.

- Encontrando se o autor tetraplégico e possuindo sequelas que o incapacitam, na totalidade, para o resto da sua vida, tendo ficado afectado de uma incapacidade permanente geral de 80%, à qual acresce, a título de dano futuro, o coeficiente de 10%, o que exige o apoio permanente de terceiro especializado para tratar de si, e o recurso a instituições especializadas para apoio e reabilitação, com um quantum doloris, fixável, num grau muito elevado, mostra-se adequada a compensação, por danos de natureza não patrimonial, no montante de € 120 000.

16-03-2011

Revista n.º 1879/03.0TBACB.C1.S1 - 1.ª Secção

Helder Roque (Relator)*, Gregório Silva Jesus e Martins de Sousa

Acidente de viação

Culpa

Ultrapassagem

Mudança de direcção

Excesso de velocidade

Infracção estradal

Presunção de culpa

Concausalidade

Concorrência de culpas

Nexo de causalidade

- Quando ocorre um acidente de viação entre dois veículos automóveis no decurso de uma manobra de ultrapassagem e de uma manobra de mudança de direcção para a esquerda, circulando ambos no mesmo sentido, discute-se, na jurisprudência, qual o critério a adoptar para aferir da responsabilidade, *rectius* da culpa.

- Ocorrendo um acidente de viação em tais circunstâncias, para aferir da responsabilidade pelo acidente deve adoptar-se, como princípio geral de orientação, o chamado “critério temporal”, por ser o que melhor se adequa com o princípio da confiança, inerente ao tráfego rodoviário.

- A circulação de um veículo automóvel com velocidade instantânea objectivamente excessiva, em violação de uma norma do Código da Estrada implica, em regra, presunção *juris tantum* de culpa (negligência), em concreto, do respectivo condutor, autor da contra-ordenação.

- Porém, a validade dessa regra ou princípio pressupõe que o comportamento contravençional objectivamente verificado seja enquadrável no espectro das condutas passíveis de causarem acidentes do tipo daqueles que a lei quer prevenir e evitar ao tipificá-las como infracções.

- As normas que estabelecem limites de velocidade instantânea em função dos vários tipos de via – art. 27.º, n.º 1, do CESt – visam genericamente proteger o interesse de circulação com segurança dos vários utentes em atenção à respectiva localização ou características.

- A presunção deve ter-se como afastada se, do conjunto das concretas circunstâncias de circulação dos veículos, não resulta que a de a velocidade ser superior ao limite máximo instantâneo em abstracto estabelecido para a localidade interferiu com o círculo de interesses que a norma limitativa da mesma visa proteger.

16-03-2011

Revista n.º 564/07.8TBPTL.G1.S1 - 2.ª Secção

Fernando Bento (Relator), João Trindade e Bettencourt de Faria

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Direito à indemnização

Cálculo da indemnização

Danos não patrimoniais

Equidade

Danos patrimoniais

Perda da capacidade de ganho

Incapacidade permanente absoluta

- Para efeitos de indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito, sendo o montante de tal indemnização a fixar equitativamente pelo tribunal, tendo em conta as circunstâncias referidas no art. 494.º do CC.

- Tendo em atenção que, conforme resultou provado, o autor, em consequência do acidente, ficou para sempre totalmente impossibilitado de exercer a sua actividade principal ou qualquer outra, encontra-se acamado e dependente, mantém incontinência urinária e fecal, não consegue responder mesmo a pequenas frases, não está na posse das suas capacidades cognitivas, precisa constantemente do apoio de terceira pessoa para satisfação das suas necessidades diárias, desloca-se em cadeira de rodas, o relatório pericial fixou no grau máximo o quantum doloris (grau 7), em grau 5 o dano estético (na escala de 7 graus de gravidade crescente), no grau máximo (5) o prejuízo de afirmação pessoal e sexual, projectados para todo o horizonte existencial de um jovem de 28 anos afigura-se adequado o montante indemnizatório de € 350 000 (ao invés dos € 250 000 fixados pelo Tribunal da Relação).

- Considerando que o autor concorreu culposamente, em 50%, para a produção do acidente, deverá a ré ser condenada no pagamento de metade do valor referido em II. IV - A incapacidade permanente é um dano patrimonial que atinge a força de trabalho do homem, a qual, por sua vez, é fonte de rendimento e, por conseguinte, um bem patrimonial.

V - Resultando dos autos que o autor sofreu uma incapacidade permanente total (100%) para exercer a sua actividade ou qualquer

outra, que auferia, à data do acidente, cerca de € 530,34 mensais, que ainda lhe restava um período de vida activa de 42 anos, afigura-se adequado e ajustado o montante de € 250 000 como indemnização pelo dano patrimonial resultante da incapacidade permanente total, montante esse que deverá ser reduzido a metade atenta a percentagem de concorrência de culpas judicialmente fixada.

24-03-2011

Revista n.º 36/07.OTBALB.C1.S1 - 2.ª Secção
Abílio Vasconcelos (Relator), Pereira da Silva e João Bernardo

Acidente de viação

Despiste

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- Assente que o autor conduzia o seu veículo numa estrada municipal com duas hemifaixas de rodagem, cada uma com 2,25 m de largura, espaço suficiente para passar o veículo em causa, cuja largura não ultrapassa 1,5m, e que um amontoado de pedras ocupava grande parte da hemi-faixa de rodagem esquerda, atento o sentido de marcha do autor, sendo as pedras avistáveis para o autor a 56 m de distância, tendo a roda esquerda da frente do veículo do autor embatido nas referidas pedras, daqui resulta que, se o autor conduzisse pela sua mão direita da estrada, como lhe impunha o disposto no art. 13.º, n.º 1, do CESt, não teria ocorrido o evento danoso, pelo que o mesmo agiu com culpa e esta conduta foi determinante do evento danoso ocorrer.

- Se o autor conduzisse com a atenção devida e a velocidade moderada, como lhe exigia o disposto no art. 24.º do CESt, era-lhe possível avistar o monte de pedras e delas se afastar, tendo largura bastante na sua metade da estrada para isso, assim evitando o embate e subsequente despiste causadores de danos.

- A conduta dos réus, ao deixarem as pedras a ocupar grande parte de uma hemi-faixa de rodagem, sem terem efectuado a sua sinalização, é negligente e também

contribuiu para o acidente se dar, dado que sem a existência desta ocupação da estrada não teria ocorrido o acidente em causa.

- Verifica-se uma concorrência de condutas negligentes, entre lesado e lesante, para o evento danoso se dar.

- Ponderando a acentuada gravidade da conduta dos réus, ao deixarem ocupada grande parte de uma via pública situada fora de povoação com pedras, em local próximo de uma curva, sem qualquer sinalização do obstáculo e, por outro lado, a visibilidade da ocupação para o autor e a circunstância de essa ocupação se limitar à faixa esquerda, mostra-se adequado fixar em partes iguais a repartição da contribuição de conduta de cada interveniente.

29-03-2011

Revista n.º 35/03.1TBRSD.P1.S1 - 6.ª Secção
João Camilo (Relator), Fonseca Ramos e Salazar Casanova

Acidente de viação

Veículo automóvel

Motociclo

Mudança de direcção

Ultrapassagem

Concorrência de culpas

- Existe concorrência de culpas, na eclosão de um acidente de viação, entre o condutor de um motociclo que inicia uma manobra de ultrapassagem, imprimindo ao motociclo por si tripulado velocidade não inferior a 90 km/h, bem superior à velocidade máxima permitida no local, que era de 60 km – em violação das regras dos arts. 35.º, 38.º, n.º 1, 24.º, n.º 1, e 25.º, n.º 1, al. f), todos do CESt (na redacção anterior à DL n.º 44/05, de 23-02) – e o condutor de um veículo ligeiro de mercadorias, que seguia mais à frente e na mesma faixa de rodagem, e inicia uma manobra de mudança de direcção para a esquerda, quando o condutor do motociclo já havia iniciado a manobra de ultrapassagem descrita e este circulava pela metade esquerda da faixa de rodagem, atento o sentido de marcha de ambos os veículos – em violação da regra do art. 35.º (conjugado com o art. 44.º, n.º 1) do CESt.

- Ambos os condutores praticaram infracções causais de gravidade similar – cf. art. 146.º, als. c) e e), do CESt – e ambos poderiam ter evitado o acidente se tivessem observado as pertinentes regras estradais, repartindo-se as culpas na proporção de 50%.

17-05-2011

Revista n.º 500/06.9TBTND.C1.S1 - 6.ª Secção

Marques Pereira (Relator), Azevedo Ramos e Silva Salazar

Acidente de viação

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Provado que o condutor do veículo segurado na ré, circulando a velocidade que deve considerar-se como objectivamente excessiva (uma vez que era de pelo menos 80 km/h dentro de localidade), deparou a cerca de 20 m com o repentino aparecimento de um obstáculo (o veículo conduzido pela vítima), que ocupou de forma abrupta, inopinada e imprevisível a faixa de rodagem por onde circulava e cujo surgimento, ocorrido a uma distância pequena, não cabe, segundo elementares regras de experiência, no quadro da previsão racional exigível a um condutor médio, apesar do condutor do veículo segurado na ré ter visto a conduta contravençional do condutor vítima mortal dar origem a uma interrupção súbita do seu percurso normal, decorrente da manobra inopinada de inversão de sentido e marcha que “cortou” a sua faixa de rodagem, não deixa, no entanto, de ser relevante, tanto para todo o desenvolvimento dinâmico do acidente como para as suas próprias consequências, a tal velocidade objectivamente excessiva que, dentro de localidade, imprimia à viatura que conduzia, pelo que se mostra adequado fixar a culpa de cada um dos condutores na produção do acidente e consequente contribuição para os danos em 20% para o condutor do veículo segurado na ré e 80% para a vítima.

07-06-2011

Revista n.º 833/05.1TBOBR.C1.S1 - 1.ª Secção

Mário Mendes (Relator), Sebastião Póvoas e Moreira Alves

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Dano morte

Direito à vida

Direito à indemnização

Cálculo da indemnização

Concorrência de culpas

Presunções judiciais

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

- O direito à vida é um direito absoluto consagrado no art. 24.º, n.º 1, da CRP, o qual tem um alcance muito mais amplo e irrestrito que o art. 2.º, n.º 1, da CEDH, sendo que a conjugação dos dois exige que não se tenha interpretações redutoras do art. 496.º, n.º 2, do CC, no cômputo indemnizatório.

- As questões decorrentes da culpabilidade são irrelevantes para o cálculo da avaliação do valor da vida e colocam-se, apenas, em sede de cômputo global da indemnização a arbitrar.

- Em matéria de presunções o STJ, ainda que possa aferir do nexo de causalidade adequada entre o facto conhecido e o facto presumido, não pode interferir no método lógico utilizado pelo julgador a partir de factos existentes (base da presunção) e das regras da experiência comum, para concluir factos diferentes dos presumidos (art. 722.º, n.º 2, do CPC).

- A circunstância de um filho viver ou não em conjunto com os pais não pode ser critério discriminatório da intensidade do desgosto pela morte daquele: é a lei da vida a separação física dos filhos dos pais, sem que isso signifique diminuição dos laços de afecto.

30-06-2011

Revista n.º 1372/06.9TBEP.S1 - 7.ª Secção Orlando Afonso (Relator), Távora Vitor e Sérgio Poças

Acidente de viação**Peão****Concorrência de culpas****Cálculo da indemnização****Danos patrimoniais****Danos futuros****Perda da capacidade de ganho**

- Se a autora (peão) caminhava pelo lado direito da faixa de rodagem, de costas voltadas para o trânsito, e conhecia perfeitamente a zona e o trânsito que aí se processava, não tendo tido o cuidado, antes de contornar uma estrutura de ferro fixa no pavimento – penetrando na faixa de rodagem –, de parar e observar o trânsito, o que, no circunstancialismo ocorrente, a teria impedido de, de imediato, contornar aquela estrutura, é de considerar o seu comportamento concausal do sinistro registado – atropelamento por veículo pesado de mercadorias –, na proporção de 20% para ela e 80% ao condutor daquele veículo, o qual, ao passar pela autora, numa recta com boa visibilidade, desviou-se para o lado direito, considerando o seu sentido de marcha, e embateu na autora lateralmente, a cerca de 10 cm, da berma, projectando-a contra aquela estrutura.

- Se a autora ficou a padecer de uma incapacidade definitiva e absoluta para o desempenho de actividade laboral, considerando que tinha 52 anos de idade, à data do acidente, sendo legítimo prognosticar-lhe mais 16 anos de vida activa, acrescidos de mais 14 de provável esperança de vida, deixando a mesma de auferir anualmente, em termos já líquidos e em consequência do sinistro, quantia não inferior a € 6000, considerando, também, que em circunstâncias normais necessitará da prestação de serviços por uma terceira pessoa até aos 75 anos de idade, sendo a hora paga, no mínimo, a € 5, e atendendo, finalmente, à vantagem do recebimento antecipado e de uma só vez do montante indemnizatório, têm-se por ajustados e equitativos os seguintes montantes: a) pelos serviços da terceira pessoa, no período compreendido entre 27-07- 2007 (data da 1.ª alta hospitalar) e 27-07-2008, € 11 700 (5 dias x 9 horas x € 5 x 52 semanas); b) por

idênticos serviços, entre os 53 e os 75 anos, € 51 480, que, pelas razões expostas, se baixam para € 46 000; c) pela perda da capacidade de ganho, até ao fim da vida e com base na equidade, € 92 000 (a reduzir na percentagem de 20%, nos termos do art. 570.º, n.º 1, do CC).

12-07-2011

Revista n.º 169/08.6TCGMR.S1 - 6.ª Secção
Fernandes do Vale (Relator), Marques
Pereira e Azevedo Ramos

Acidente de viação**Colisão de veículos****Velocípede****Menor****Veículo automóvel****Estacionamento****Concorrência de culpas**

- Provado que o autor, com 14 anos de idade, tripulava o seu velocípede pelo meio da faixa de rodagem, em lugar de o conduzir o mais próximo possível da berma do lado direito em relação ao seu sentido de marcha, em violação do disposto nos arts. 13.º, n.º 1, e 90.º, n.º 2, do CESt, tal implica a existência, da sua parte, de uma conduta culposa que determinou, por si só ou em concorrência com algum outro facto, a verificação do embate com o veículo automóvel que saiu do estacionamento em espinha que ocupava o lado esquerdo da via em relação ao sentido de marcha do autor e avançou para a via, tomando a direita, em relação ao sentido contrário ao do autor, mas avançando cerca de um metro para além do meio da faixa de rodagem, aí se imobilizando.

- Assente que a condutora do automóvel saía do estacionamento quando passava no local um grupo de quatro ciclistas, no qual se incluía o autor, e que o veículo ligeiro que conduzia era de dimensões que impediam a execução da manobra estritamente dentro da metade direita da faixa de rodagem, em relação ao sentido de marcha que pretendia tomar, impunha-se-lhe que não levasse a cabo tal manobra sem adoptar as precauções necessárias para evitar algum

acidente, e isto mesmo circulando pelo menos um ciclista – o autor – em infracção de norma do CESt, o que não fez, não tendo aguardado a passagem dos ciclistas antes de iniciar a sua marcha, pelo que, embora tendo o veículo que conduzia imobilizado no momento do embate, actuou com infracção do disposto nos arts. 12.º, n.º 1, 13.º, n.º 1, e 31.º, n.º 1, al. a), do CESt, o que conduz a que se conclua que actuou com culpa.

- É certo que se entende que um condutor não é obrigado a prever a violação, por outro, de preceitos estradais, mas no caso não se trata de prever tal violação, que estava já a ser cometida de forma visível quando o ligeiro saiu do estacionamento em espinha, o que, actuando a condutora respectiva com o devido cuidado, a devia ter levado a prever o perigo de acidente se avançasse com o veículo até ao meio, e para além dele, da faixa de rodagem.

- Sabendo a condutora do automóvel que as dimensões do veículo e as da faixa de rodagem a obrigariam a sair da hemi-faixa que visava seguir, maior sendo o perigo, maior era o cuidado que deveria ter ao iniciar a sua marcha, tendo em atenção a aproximação dos ciclistas.

- O embate resultou da conduta de ambos, quer do autor, quer da condutora do veículo, pois ambas as actuações foram determinantes do sinistro, que não teria ocorrido se alguma delas não tivesse sido praticada.

- Atendendo à manifesta maior periculosidade do ligeiro em relação ao velocípede, a proporção do contributo dos dois veículos para a produção do acidente deve ser fixada em 70% para o automóvel ligeiro e 30% para o velocípede.

20-09-2011

Revista n.º 1675/07.5TBRR.L1.S1 - 6.ª Secção Silva Salazar (Relator), Nuno Cameira e Sousa Leite

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Infracção estradal

Culpa

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

- Não pode considerar-se como causa exclusiva de acidente rodoviário – atropelamento – o cometimento pelo peão sinistrado de infracção ao disposto no art. 101.º, n.º 3, do CESt, num caso em que as circunstâncias concretas do acidente indiciam que o condutor – se tivesse agido com o grau de destreza e diligência normal – poderia ainda ter evitado o atropelamento, prosseguindo a sua marcha, de forma controlada, o mais próximo possível da berma ou passeio, já que dispunha de um espaço suficiente para passar pela traseira do peão, que já havia quase completado a travessia da hemi-faixa de rodagem onde ocorreu o sinistro – devendo presumir-se iguais, perante a relativa indeterminação factual das precisas circunstâncias do sinistro, as medidas da contribuição culposa de cada um dos intervenientes para o resultado lesivo.

- É adequada uma indemnização de € 70 000, arbitrada como compensação de danos não patrimoniais, decorrentes de lesões físicas dolorosas e incapacitantes, sofridas por lesada de 66 anos de idade – envolvendo afectação relevante e irremediável do futuro padrão de vida de sinistrado, associada ao grau de incapacidade geral total fixada, com reflexos gravíssimos ao nível da vida pessoal da lesada, carecida definitivamente de ajuda de terceira pessoa para desempenhar grande parte das tarefas do dia-a-dia, determinante do surgimento de problemas do foro psiquiátrico.

29-09-2011

Revista n.º 560/07.5TBCT.G1.S1 - 7.ª Secção

Lopes do Rego (Relator) *, Orlando Afonso e Távora Victor

Acidente de viação

Responsabilidade extracontratual

Nexo de causalidade

Colisão de veículos

Choque em cadeia
Concorrência de culpas
Concorrência de culpa e risco
Presunção de culpa
Comissário
Liquidação em execução de sentença
Juros de mora

- Provado que: (i) por razões que se desconhecem a condutora do veículo XZ perdeu o domínio da sua direcção, indo embater no rail direito e foi projectada para o rail situado à esquerda, atento o mesmo sentido, ficando imobilizada numa curva na hemi-faixa esquerda, permanecendo no veículo, sem accionar os sinais luminosos intermitentes; (ii) que o condutor do veículo SQ, ao deparar-se com o veículo XZ imobilizado à sua frente, reduziu a velocidade; (iii) que o SQ foi embatido na parte traseira pelo PA que, circulando no mínimo a 120Km/h e a cerca de 5 m do SQ, projectou-o para a direita, colidindo este com o IH, que se encontrava na berma direita da faixa de rodagem e no mesmo sentido; (iv) que o IH foi projectado contra o IV, que foi embater no EX; (v) que a condutora do IH, na sequência dos embates, foi atropelada, tendo falecido; (vi) que a condutora do XZ não colocara qualquer sinal na via para sinalizar a imobilização do veículo, sem se apurar qual o tempo que mediou entre a imobilização da viatura e a subsequente colisão, mas sendo de certo que a sua presença foi visível para o SQ, que reduziu a sua velocidade, de concluir que a colisão entre ambos ficou a dever-se ao embate do PA (que não guardou a distância necessária do veículo que seguia à sua frente e circulava a pelo menos 120km/hora) no SQ, em sequência do que são impulsionados os vários choques em cadeia e o atropelamento, e não em concorrência de culpa do XZ na eclosão do sinistro.

- O circunstancialismo do SQ conduzir pela faixa esquerda, em contravenção com o art. 14.º do CESt, funciona mais como uma condição do sinistro (acção fortuita), devido ao facto da anterior colisão do XZ o haver imobilizado naquela faixa, como poderia tê-lo feito na faixa direita.

- A equacionar-se, no enquadramento factual referido em I, a responsabilidade objectiva por parte da condutora do XZ, esta ver-se-ia afastada em virtude de ser ter dado como provado que a condutora do PS era comissária do proprietário de tal veículo, impondo-lhe ainda a presunção de culpa na produção do sinistro.

- Apurando-se a culpa do PA na eclosão do sinistro, cuja seguradora não impugnara o valor da viatura à data do acidente, e de que se provou ter havido perda total não há que relegar para execução de sentença a sua condenação na indemnização por tal valor, à qual acrescem juros, à taxa legal, desde a citação.

13-10-2011

Revista n.º 633/03.3.TBVLG.P1.S1 - 7.ª Secção

Távora Victor (Relator), Sérgio Poças e Granja da Fonseca

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Culpa

Culpa da vítima

Concorrência de culpas

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

- Concorrem para o acidente tanto o condutor de um veículo que inicia uma manobra de ultrapassagem, sem que então pudesse ver um peão e, com vista a terminar tal manobra, acelera, como o peão que, apercebendo-se da presença daquele veículo, hesita junto ao eixo da via e, em vez de aguardar a passagem do mesmo, recuou e avançou de novo, vindo a ser colhido por este.

- Atento o referido em I não merece censura a decisão que fixa em 2/3 e 1/3 a culpa do peão e do condutor do veículo, respectivamente.

- Encontrando-se ainda provado que: (i) em consequência do atropelamento o autor sofreu edema cerebral, trauma torácico com fracturas costais, fractura do fémur, tendo desenvolvido pneumotórax, infecção

respiratória e logofalmia do olho esquerdo; (ii) foi submetido a várias intervenções cirúrgicas com internamento de 23-06-2001 a 16-07-2001; (iii) após alta permaneceu em regime de observação com frequentes deslocações aos hospitais; (iv) à data do acidente era pessoa saudável, federado de rugby – modalidade que deixou de poder exercer – com alegria de viver e constante boa disposição; (v) suportou dores, quer no momento do acidente, quer em consequência deste; (vi) sofreu choque em face das consequências do acidente e da perspectiva de ficar limitado em termos físicos; (vii) sofreu choro compulsivo perante as suas limitações; passou a sofrer medo do que lhe possa suceder no trânsito; (ix) não mais esquecerá o dia do acidente; (x) tinha 17 anos à data do acidente; o quantum doloris foi estimado em grau 5 e o prejuízo de afirmação pessoal em grau 3, é adequando fixar em € 5 000 a indemnização por todos os danos não patrimoniais sofridos.

03-11-2011

Revista n.º 5827/04.1TBVNG.P1.S1 - 2.ª Secção

Abílio Vasconcelos (Relator), Bettencourt de Faria e Pereira da Silva

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Infracção estradal

Dever de diligência

Culpa

Concorrência de culpas

- A simples circunstância de o atropelamento de peão ter ocorrido quando este atravessava a passadeira em infracção à sinalização semaforica existente no local, violando a norma constante do art. 101.º do CESt, não impõe de forma automática e inexorável, a conclusão de que foi necessariamente o único e exclusivo responsável pelo sinistro.
- Na verdade, pode actuar também

culposamente, violando um dever geral de atenção e diligência no exercício da condução, o condutor de viatura que efectua, em cruzamento, manobra de mudança de direcção para a esquerda, existindo no local uma passadeira para peões e apresentando-se-lhe os semáforos com a luz amarela intermitente, sem a necessária atenção e concentração a tal manobra, já que está vinculado a um especial dever de atenção e cautela, relativamente aos peões que, (ainda que em infracção ao semáforo que regula o seu próprio atravessamento), se possam encontrar na referida passadeira e em pleno atravessamento da via.

17-11-2011

Revista n.º 861/07.2TVPRT.P1.S1 - 7.ª Secção

Lopes do Rego (Relator) *, Orlando Afonso e Távora Victor

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Matéria de facto

Matéria de direito

Factos conclusivos

Contrato de seguro

Validade

Fundamentação

Fundamentos de facto

Contradição insanável

Respostas aos quesitos

Culpa

Concorrência de culpas

Infracção estradal

- Em sede de julgamento de matéria de facto não é admissível o uso de linguagem jurídica, sendo que o uso da mesma, implicando uma extemporânea conclusão jurídica, leva a ter-se a mesma por não escrita.
- Não obstante, um conceito de direito pode, para além do rigoroso significado jurídico, exprimir uma realidade que a generalidade das pessoas é capaz de apreender sendo, nesse caso, o seu uso admissível.
- A validade de um seguro, não obstante ser

um conceito de direito, é igualmente uma realidade de facto, perceptível pela generalidade das pessoas, e as expressões «ter seguro», «estar coberto pelo seguro» e «o seguro estar válido» pertencem hoje à linguagem comum.

- A fundamentação da matéria de facto existe para que se compreendam as razões da convicção do julgador, o que significa que devem ser indicados os meios de prova considerados relevantes e as razões porque o foram.

- Não pode haver contradição entre uma resposta positiva e uma resposta negativa a determinados quesitos, pelo simples motivo que esta última mais não é do que uma inexistência.

- É censurável a conduta do condutor do motociclo que circulava a 100 km/h, quando no local a velocidade estava limitada a 50 km/h: ele podia (porque não há notícia que a sua vontade estivesse limitada) e devia (pois a tanto o obrigava o direito estradal) circular a velocidade inferior aos referidos 50 km/h.

- É igualmente censurável a manobra efectuada pelo monta-cargas, que correspondendo ao conceito de «máquinas em movimento», e pela especial perigosidade que reveste, só deve ser efectuada quando há uma certeza de que não vai interferir com o trânsito – nomeadamente procedendo-se ao corte do mesmo.

- Atenta a gravidade de cada uma das condutas, concorda-se com a repartição de culpas efectuada, na proporção de 30% para o condutor do motociclo e 70% para o condutor do monta-cargas.

23-11-2011

Revista n.º 496/2001.C1.S1 - 2.ª Secção
Bettencourt de Faria (Relator), Pereira da Silva e João Bernardo

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Matéria de facto

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Alteração dos factos

Prova documental

Infracção estradal

Despiste

Presunção de culpa

Nexo de causalidade

Concorrência de culpas

- Os poderes do STJ em sede de apreciação/alteração da matéria de facto são muito restritos, cingindo-se às hipóteses contidas nos arts. 722.º, n.º 2, e 729.º, n.ºs 2 e 3, do CPC.

- Baseando-se a argumentação do recorrido na valoração feita pelo tribunal a quo da prova documental – a qual não fazendo prova plena é livremente apreciada pelo julgador – não pode o STJ sindicá-la no âmbito deste recurso de revista.

- A culpa, violação censurável das regras de direito estradal, não pode deixar de ser pensada senão dentro das circunstâncias de tempo e lugar em que a condução se desenrola.

- Tendo resultado provado que o condutor do QQ (segurado na Ré), circulando na A29, ao descrever uma curva que se desenvolve para a esquerda foi surpreendido com a presença do veículo QA (do Autor), veículo esse que se despistara um minuto antes ficando imobilizado em plena auto-estrada, em posição diagonal, ocupando parte da via esquerda e quase metade da via central, não permitindo aos veículos que circulavam nessa mesma auto-estrada divisar os seus faróis traseiros, nem ver claramente os seus faróis da frente é de concluir pela culpa inequívoca do condutor do QA.

- Essa culpa situa-se em dois momentos: um primeiro momento da imobilização do veículo no meio da estrada, porque o despiste e a colisão com o separador central são em si mesmos uma infracção ao CESt; e um segundo momento de falta de sinalização da imobilização do veículo.

- Numa auto-estrada onde é suposto circular em segurança e onde a velocidade permitida se adequa à segurança oferecida (e suportada ou pelos utentes ou pelo Estado), o que é de prever são veículos em movimento, e em velocidade instantânea não inferior a 40 kms/h, e já não veículos parados e atravessados na estrada, sem

qualquer sinalização de perigo.

- O facto de o condutor do veículo QQ circular na faixa central – e não pela faixa o mais à direita possível (como estatui o art. 14.º do CESt) – não acarreta só por si qualquer culpa na ocorrência do acidente.

- A infracção estradal apenas pode ser valorada para efeitos de culpa se a mesma tiver conduzido à produção do acidente: se ela própria for causal, por si ou em concorrência de culpas, do acidente.

- A materialidade de uma infracção ao direito estradal pode fazer presumir a culpa, mas nunca fará presumir o nexo de causalidade entre essa infracção e a ocorrência do facto.

12-01-2012

Revista n.º 10042/08.2TBVNG.P1.S1 - 7.ª Secção

Pires da Rosa (Relator), Maria dos Prazeres Beleza e Lopes do Rego

Acidente de viação

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Excesso de velocidade

Privação do uso de veículo

Danos patrimoniais

- Considerando que o autor, por razões humanitárias, parou o automóvel que conduzia na berma de uma estrada nacional, numa recta, ocupando em parte a faixa de rodagem, que era de noite e havia nevoeiro, sendo a visibilidade inferior à normal, que deixou os faróis acesos nos médios e os quatro piscas ligados, não tendo colocado o triângulo, e que se dirigia a um veículo pesado que se encontrava caído fora da estrada, quando surgiu um veículo ligeiro de mercadorias que embateu com a frente na retaguarda do veículo do autor, não se encontrando demonstrado que a colocação do triângulo fosse mais visível que os médios e os quatro piscas ligados, não se verifica que o autor tenha sido negligente ou tenha violado as regras de circulação rodoviária.

- Assente que o condutor do ligeiro de mercadorias não regulou a velocidade do

seu veículo em função da reduzida visibilidade e foi pouco atento (arts. 3.º, n.º 2, e 24.º do CESt), verifica-se que foi o único responsável pela produção do acidente.

- A paralisação do veículo constitui sempre um dano patrimonial, correspondente ao custo do aluguer de veículo automóvel idêntico, independentemente de o respectivo proprietário proceder ou não à sua substituição.

- A perda da disponibilidade do veículo é um dano per se.

17-01-2012

Revista n.º 983/04.1TBCHV.P1.S1 - 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator), João Camilo e Fonseca Ramos

Alegações de recurso

Alegações escritas

Alegações repetidas

Deserção de recurso

Analogia

Ónus de alegação

Acórdão por remissão

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Infracção estradal

Concorrência de culpas

- Não decorre da lei, maxime, das regras atinentes aos ónus de alegar e formular conclusões (arts. 721.º, n.º 2 e 690.º, n.º 1 e 2 do CPC), que impenha sobre a parte um ónus adicional de formular alegações e conclusões diversas das anteriormente apresentadas em sede de recurso de apelação, vg, quando as razões de discordância do acórdão de que se recorre são idênticas àquelas que levaram à impugnação da sentença de primeira instância.

- E muito menos se depreende de tais normativos que, a apresentação de alegação e acervo conclusivo idêntico, possa levar à deserção do recurso, posto que esta implica a falta de apresentação de alegações e nem sequer se poderá sequer dizer que se trata de uma situação análoga, porque falta de alegações configura a ausência de tal peça

processual – cfr. n.º 2 do art. 291.º do CPC e art. 690.º, n.º 3 do mesmo diploma.

- A possibilidade do uso da faculdade remissiva aludida no art. 713.º, n.º 5, ex vi do disposto no art. 726.º, este como aquele do CPC, aplica-se a todas as situações em que o Tribunal superior vem confirmar a decisão recorrida (sem qualquer voto vencido) quer quanto aos fundamentos, quer quanto à decisão, remetendo para a mesma, nos casos em que perfilha inteiramente o entendimento aí plasmado, quer tenha ou não havido repetição do corpo das alegações e do seu acervo conclusivo.

- É neste ponto concreto da substância da decisão recorrida e da sua auto-suficiência, no sentido de ter abarcado todas as questões controvertidas suscitadas e carecidas de resolução, que reside o quid não só desta problemática específica, mas de toda a problemática da amplitude legal do conhecimento do objecto do recurso, uma vez que, quer haja ou não repetição de alegações, o tribunal de recurso pode usar daquela faculdade remissiva em acórdão proferido por unanimidade ou, sendo a questão decidenda simples ou o recurso manifestamente infundado proferir decisão sumária, nos termos do art. 705.º, aplicado ex vi do art. 726.º do CPC.

- Tendo-se apurado que na altura do acidente os dois condutores dos veículos nele intervenientes circulavam por forma a invadir a faixa de rodagem contrária, ambos se encontravam em contra-ordenação ao disposto nos arts. 11.º, n.º 2, e 13.º do CESt, pois ambos circulavam fora de mão, prejudicando-se mutuamente na respectiva condução.

- Inexistindo quaisquer outros elementos factuais complementares, não se pode concluir que o factor velocidade – embora adequada ao local – tivesse sido determinante para a produção do resultado, mas antes o foi, à mingua de outras circunstâncias, a forma imprudente como ambos os condutores conduziam as viaturas (fora da sua mão de trânsito).

- Nesta situação, e em caso de dúvida, nos termos do disposto no art. 506.º, n.º 2, do CC, é igual a medida da contribuição da

culpa de cada um dos condutores para a produção do resultado.

26-01-2012

Revista n.º 208/06.5TBLMG.P1.S1 - 7.ª Secção

Ana Paula Boularot (Relator) *, Pires da Rosa e Maria dos Prazeres Beleza

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Presunções judiciais

Matéria de direito

Matéria de facto

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Concorrência de culpas

Danos patrimoniais

Danos futuros

Direito a alimentos

Cálculo da indemnização

- Presunções, diz o art. 349.º do CC, são as ilações que a lei ou o julgador tira de um facto conhecido para firmar um facto desconhecido, sendo as presunções judiciais o produto das regras da experiência.

- É de concluir pela verificação de concorrência de culpas se a condutora do veículo EL flectiu para a esquerda no momento em que o SO se encontrava a 20 m de se cruzar com aquele, fazendo-o sem accionar o sinal luminoso de mudança de direcção à esquerda – dando-se o embate entre o SO e o EL já na faixa de rodagem direita, atento o sentido de marcha daquele, mas, por seu turno esse mesmo veículo SO seguia a uma velocidade superior a 50 kms/h, excessiva para o local.

- A culpa e a determinação do seu grau constitui matéria de direito sindicável pelo STJ; porém a sua gradação há-de estar em consonância com os factos provados pelas instâncias.

- O art. 495.º, n.º 3, do CC diz que têm igualmente direito a indemnização os que podiam exigir alimentos do lesado, sendo essa mesma indemnização decorrente da perda de alimentos.

- Considerando que o falecido tinha, à data do acidente, 39 anos, era operário fabril

auferindo um vencimento anual bruto de € 8077,58, o qual era utilizado em benefício da família, constituída por si e pela sua mulher e filha, de 5 anos de idade, e que este apoio se prolongaria por mais 17 anos, quanto a esta, e 30 anos, quanto àquela, afigura-se adequado o montante indemnizatório, fixado pela Relação, de € 42 970,20 (para a mulher) e de € 24 349,20 (para a filha), a título de danos patrimoniais futuros.

23-02-2012

Revista n.º 5489/08.7TBSTS.P1.S1 - 7.ª Secção Orlando Afonso (Relator), Távora Victor e Sérgio Poças

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpas

Infracção estradal

Prioridade de passagem

Dever de diligência

- Os direitos estradais não são direitos absolutos, tendo como limite o próprio fim para que foram criados ou seja a segurança da circulação rodoviária, o que significa que o condutor deve exercê-los, sem prejuízo da obrigações que sobre ele impende de evitar o risco de acidente.
- Assim, deve o condutor adequar a sua condução à segurança estradal, ainda que as normas de condução lhe permitissem outro tipo de actuação.
- Não basta ter o direito de passar em primeiro lugar, se tal passagem se afigurar como arriscada face à situação concreta em que se processa no local a condução, mantendo-se a obrigação de estar atento ao trânsito.
- Comparando a culpa de quem não respeitou a regra da prioridade com a de quem não exerceu devidamente essa prioridade, é de entender que a actuação dos dois condutores é sequencial e que foi o primeiro quem deu origem ao processo causal que levou ao acidente, desencadeando a actuação negligente do outro condutor, o que – só por si – lhe

confere uma especial responsabilidade na verificação do acidente, embora praticamente equivalente.

15-03-2012

Revista n.º 513/03.9TB AVR.C2.S1 - 2.ª Secção Bettencourt de Faria (Relator), Pereira da Silva e João Bernardo

Acidente de viação

Responsabilidade extracontratual

Atropelamento

Peão

Negligência

Culpa do lesado

Concorrência de culpas

- É negligente a conduta do sinistrado que inicia a travessia de uma via rodoviária a menos de 50 m de um local em que existia uma passadeira, assinalada no pavimento através de linhas transversais grossas e brancas, impondo-se-lhe certificar-se previamente que o podia fazer tal travessia sem perigo de acidente.
- Se um veículo automóvel que circula a 50 Km/hora – percorrendo, por segundo, pouco mais de 13,88 m – com um campo de iluminação, proporcionado pelos faróis em médios, de 30 m – ainda que com más condições de visibilidade – vem a embater no peão – homem de 70 anos com dificuldades de locomoção – que se encontrava a meio da metade direita da faixa de rodagem (no que despendeu pelo menos dois segundos desde o início da travessia), é de considerar igualmente culpado o condutor do referido veículo, pois poderia aperceber-se do peão a, pelo menos, 27 m de distância.
- Perante o quadro de facto descrito, e se o peão empreende a travessia vestido de escuro, num lugar escuro (sendo-lhe visível a aproximação do veículo, com os seus faróis, à noite), é de fixar a culpa na ocorrência do acidente em 80% para o peão e 20% para o condutor do veículo automóvel.

29-03-2012

Revista n.º 589/09.9TBFLG.G1.S1 - 2.ª Secção

João Bernardo (Relator), Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Atropelamento

Trânsito de peões

Infracção estradal

Excesso de velocidade

Culpa

Concorrência de culpas

- A regra de o condutor dever especialmente fazer parar o veículo no espaço livre à sua frente significa dever assegurar-se de que a distância entre ele e qualquer obstáculo visível é suficiente para o fazer parar em caso de necessidade, regendo especialmente para a circulação com veículos automóveis à sua vanguarda, pressupondo a não verificação de condições anormais ou obstáculos inesperados, sobretudo os derivados da imprevidência alheia, nomeadamente do atravessamento inopinado da via por um peão.

- O acidente é imputável ao condutor do veículo automóvel e à vítima do atropelamento, na proporção de 25% e de 75%, respectivamente, se este procede ao atravessamento da estrada saindo de trás de um veículo, apurando-se que olhou para um dos lados (o esquerdo, precisamente o contrário ao da circulação do veículo), sem se assegurar que o poderia fazer sem qualquer perigo e que recuou perante a aproximação daquele veículo, quando já estava quase do outro lado da estrada, sendo que esta actuação negligente contribuiu, em larga medida, para o seu atropelamento.

- Não obstante ao condutor do veículo seguro na Ré sempre se impor cuidado na velocidade que imprimia ao mesmo, a qual teria de ser sempre de acordo com a exigida para o local em questão, todavia, não resulta inequívoco da matéria dada como provada que o factor velocidade tivesse sido determinante para o resultado lesivo, apesar de circular em infracção ao art. 27.º

do CESt, numa velocidade superior em 10 km/hora ao legalmente permitido (quase irrelevante em termos absolutos).

- O condutor do veículo, embora não tenha travado, desencadeou a manobra possível com vista a evitar o embate com o peão, qual foi a de desviar-se para a hemi-faixa de rodagem contrária à sua, para onde aquele recuou, inopinadamente, ao invés de concluir rapidamente a travessia como se impunha, travessia essa que foi por si iniciada sem ter tomado todas as providências exigíveis.

26-04-2012

Revista n.º 532/08.2TBVRL.P1.S1 - 7.ª Secção

Ana Paula Boularot (Relator) *, Maria dos Prazeres Beleza e Lopes do Rego

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpas

Questão nova

Infracção estradal

Presunção de culpa

Presunções legais

Ónus da prova

Mudança de direcção

Ultrapassagem

Direito à indemnização

Danos patrimoniais

Danos futuros

Perda da capacidade de ganho

Danos não patrimoniais

Equidade

Cálculo da indemnização

Direito à integridade física

Pedido

Condenação ultra petitem

Limites da condenação

- Ao Gabinete Português da Carta Verde falece legitimidade para, em recurso de revista, levantar a questão da concorrência de culpas, porquanto não impugnou tal matéria no recurso de apelação que interpôs da sentença de 1.ª instância que imputou a exclusividade da culpa e da responsabilidade ao condutor do ZQ.

- Inexistindo qualquer presunção de culpa ou de responsabilidade que impenha sobre um condutor que efectue uma manobra de condução – in casu, mudança de direcção para a esquerda, manobra essa que não era proibida no local –, era essencial para a formulação de um juízo de culpa – que nos levasse a concluir pela concorrência de culpas – a prova efectiva de factos de onde resultasse a culpa desse condutor.

- Tendo esses factos sido alegados e quesitados, merecendo a resposta «não provado», dessa dúvida não é lícito inferir a prova de factos contrários: ao lesado incumbia a prova dos factos envolventes da omissão de olhar à retaguarda, de sinalizar o pisca-pisca e de a manobra de mudança de direcção à esquerda ter sido efectuada sem prévia certificação da ausência de perigo para os restantes utentes da via.

- A concorrência de culpas pressupõe a demonstração da violação de disposições estradais pelos condutores intervenientes no acidente, sendo que o art. 487.º, n.º 1, do CC, onera o lesado com o encargo da alegação e prova da culpa do autor da lesão, como facto constitutivo que é do seu direito, salvo se existir presunção legal de culpa que, no caso concreto, não ocorre.

- A perda da capacidade de ganho constitui um dano presente com repercussão no futuro – não só durante o período laboralmente activo do lesado, mas durante todo o seu tempo de vida – e mesmo que a incapacidade não determine diminuição do ganho, tem que se ter em conta que essa incapacidade vai reflectir-se no esforço maior que será necessário despendar para fazer a mesma tarefa.

- Na impossibilidade de reconstituição natural do statu quo ante, a indemnização terá que ser fixada em dinheiro (art. 566.º, n.º 1, do CC) e terá como medida a diferença entre a situação patrimonial do lesado na data mais recente que puder ser atendida pelo tribunal e a que existiria nessa data se não existissem danos.

- Tendo em atenção que o autor ficou totalmente afectado para o desempenho da actividade que desempenhava – trolha e agricultor –, bem como uma incapacidade de 55% para o trabalho habitual, que auferia

anualmente € 6983 (498 x 14), que à data do acidente tinha 23 anos e que a sua expectativa de vida vai além dos 70, afigura-se adequado o montante indemnizatório, atribuído pela Relação, de € 180 000.

- A integridade pessoal, física e psíquica é um bem indubitavelmente merecedor da protecção legal e cuja violação é fonte de danos não patrimoniais e da consequente obrigação de indemnizar, com cálculos assentes na equidade, culpa, situação económica do agente e do lesado e demais circunstâncias do caso (arts. 496.º, n.º 3, e 494.º, do CPC).

- Atendendo aos factos referidos em VII, bem como às dores e sofrimentos padecidos pelo autor, às limitações de mobilidade, bem como à necessidade de reconversão profissional para o exercício de actividades mais leves e menos exigentes em esforços, afigura-se adequado o montante indemnizatório, fixado pela Relação, de € 70 000.

- O limite da condenação entende-se referido ao pedido global, nada obstando a que, se esse pedido representar a soma de várias parcelas, se possa valorar causa uma dessas parcelas em quantia superior à referida pelo autor, desde que o cômputo global fixado na sentença não exceda o valor total do pedido.

26-04-2012

Revista n.º 498/03.5TBVV.G1.S1 - 2.ª Secção

Fernando Bento (Relator), João Trindade e Tavares de Paiva

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Obrigação de indemnizar

Pressupostos

Culpa

Negligência

Contra-ordenação

Presunção de culpa

Ónus da prova

Atropelamento

Peão

Culpa do lesado

Concorrência de culpas

Teoria da causalidade adequada**Nexo de causalidade****Danos não patrimoniais****Cálculo da indemnização****Equidade**

- Nos acidentes de viação, o dever de indemnizar pressupõe a verificação dos pressupostos a que alude o art. 483.º do CC.
- As regras de trânsito contidas no CESt – ou no seu regulamento – configuram deveres cuja violação pode servir de base à negligência.
- Havendo nexos causal entre a ocorrência de uma violação ao CESt e o acidente entende-se existir uma presunção juris tantum de negligência contra o autor da mesma.
- É ao lesado que incumbe, por prova directa ou por intermédio de presunções, a prova da culpa do lesante.
- Verifica-se a concorrência de culpas entre o peão que inicia a travessia da via com o sinal vermelho e o motociclista que, ao aproximar-se de passagem de peões assinalada, viola os deveres de cuidado impostos pelo art. 103.º, n.º 1, do CESt, não deixando passar o peão, apenas desviando o veículo para a direita.
- A prova da culpa afasta a presunção de culpa do motociclista fundada na relação comissão.
- Nas circunstâncias referidas em V é de fixar a culpa na ocorrência do acidente em 75% para o peão e 25% para o condutor do motociclo.
- O nosso ordenamento jurídico admite a doutrina da causalidade adequada na sua formulação negativa.
- Provado que o autor – reformado, com 70 anos de idade – sofreu traumatismo craniano, com amnésia e dores, num quantum doloris fixado no grau 4, e ficou, na sequência do acidente de viação, (i) com IPP de 5%, (ii) dificuldade em movimentar-se durante cerca de seis meses, (iii) ainda sofre de dores, sobretudo nas mudanças de tempo, que limitam a sua actividade, é equitativa a indemnização de € 1625 (€ 6500 x 25%).
- Se em consequência do acidente decorreu a destruição do casaco, camisa e calças, de valor não apurado, é equitativa a

indemnização, por tal dano patrimonial, de € 37,50 (€ 150 x 15%).

03-05-2012

Revista n.º 136/07.7TBVLSB - 2.ª Secção Serra Baptista (Relator)

Álvaro Rodrigues Fernando Bento

Responsabilidade extracontratual**Acidente de viação****Infracção estradal****Sinal de STOP****Culpa****Concorrência de culpas****Excesso de velocidade****Nexo de causalidade****Direito à indemnização****Menor****Transporte de passageiros****Morte****Dano morte****Cálculo da indemnização**

- É manifesta a gravidade da infracção praticada pelo autor, condutor do veículo JQ, que desrespeitou um sinal de STOP, que o obrigava a imobilizar o seu veículo à entrada do entroncamento e a dar prioridade aos veículos que circulavam pela via de onde vinha o ON, tanto mais que – conforme resultou provado – tinha visibilidade numa larga extensão para o lado de onde este último veículo provinha e que este podia ser avistado com facilidade.
- Não obstante, impunha-se igualmente ao condutor do veículo ON que respeitasse o limite máximo de velocidade que estava fixado para a zona onde circulava e que era de 50 kms/h – sendo certo que o fazia a cerca de 80 kms/h.
- A velocidade a que seguia o veículo ON, bem como a circunstância de se tratar de um veículo pesado de mercadorias com atrelado – o que só por si tornava mais difícil a sua imobilização ante o eventual surgimento de qualquer obstáculo, ainda que constituído por veículo em infracção estradal – não pode deixar de ser considerado no processo causal do acidente.
- Ponderado o circunstancialismo referido em I, II e III, afigura-se adequada a

repartição de responsabilidades entre os dois condutores, estabelecendo-se a mesma em 70% para o condutor do JQ e em 30% para o condutor do ON.

- Não é matéria constitutiva do direito de indemnização, reclamado na presente acção, a forma como a menor – filha do autor e que veio a falecer na sequência do acidente – era transportada na viatura, ainda que em abstracto tal circunstancialismo pudesse ter relevo para efeitos de quantificação da indemnização nos termos do art. 570.º do CC.

- Afigura-se adequado o valor indemnizatório, fixado pela Relação, de € 50 000, referente ao dano morte de uma menor, com apenas 7 meses de idade.

- Nos termos do disposto no art. 7.º, n.º 3, do DL n.º 522/85, de 31-12, a parte da indemnização devida pela seguradora do autor, apenas será atribuído à autora mulher, tendo em atenção que o autor marido foi co-responsável pelo acidente causador dos danos.

24-05-2012

Revista n.º 153/07.7TBVVD.G1.S1 - 2.ª Secção

Abrantes Geraldês (Relator), Bettencourt de Faria e Pereira da Silva

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Infracção estradal

Excesso de velocidade

Peão

Culpa

Negligência

Concorrência de culpas

Direito à indemnização

Danos não patrimoniais

Cálculo da indemnização

Equidade

- Tendo resultado provado nos presentes autos que, por um lado, o condutor do veículo seguro na ré circulava a velocidade não inferior a 50 kms/h – quando a velocidade permitida no local é de 40 kms/h – e, por outro, que a autora procedeu ao atravessamento da via, em passo normal,

sem ter verificado antes que o podia fazer em segurança, ambas as actuações se mostram negligentes e concausais para a ocorrência do acidente.

- Neste contexto factual, pode-se afirmar que a autora não usou das cautelas necessárias ao atravessamento da via, expondo-se a um dano, sendo-lhe imputável a produção do resultado numa proporção superior à do condutor do veículo seguro na ré, pelo que nenhuma censura há a fazer à repartição de culpas efectuada pelas instâncias, de 75% para aquela e 25% para este.

- Tendo em atenção que a autora sofreu diversas fracturas (traumatismo craniano, fractura do externo, fractura bimalleolar e traumatismo no tornozelo), esteve internada de 30-12-2006 a 19-01-2007, foi submetida a intervenção cirúrgica com introdução de material de osteossíntese, esteve imobilizada cerca de 2 meses, continua a ter dores na anca, pernas e tornozelos, sente dificuldade em movimentar-se sozinha, ficou com cicatrizes, tem dificuldade em desempenhar as tarefas domésticas, passa os dias entre a cama e uma cadeira, que o quantum doloris foi fixado no grau 5 e o dano estético em 3 (ambos numa escala de 7 graus de gravidade crescente), afigura-se adequada uma indemnização por danos não patrimoniais no valor de € 30 000 (ao invés dos € 25 000 fixados pela Relação).

24-05-2012

Revista n.º 3666/07.7TBGDM.P2.S1 - 7.ª Secção

Ana Paula Boularot (Relator), Pires da Rosa e Maria dos Prazeres Beleza

Prova pericial

Indeferimento

Recurso de revista

Recurso de agravo

Recurso de agravo na segunda instância

Espécie de recurso

Admissibilidade de recurso

Recurso para o Supremo Tribunal de Justiça

Decisão que põe termo ao processo

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Matéria de facto
Reapreciação da prova
Erro na apreciação das provas
Questão nova
Responsabilidade extracontratual
Acidente de viação
Veículo automóvel
Culpa
Concorrência de culpas
Nexo de causalidade

- Da decisão que indefere a realização de uma perícia não cabe recurso de agravo para o STJ nos termos do art. 754.º do CPC – na versão anterior ao DL n.º 303/2007 –, nos termos do qual só há recurso de agravo em 2.ª instância, relativamente às questões sobre as quais já tenha incidido o duplo grau de jurisdição, quando tenha por fundamento a resolução de um conflito jurisprudencial (art. 754.º, n.º 2 do CPC) ou se reporte a impugnação de decisão final que tivesse posto termo ao processo (n.º 3 do mesmo dispositivo legal).

- Não se verificando quaisquer das excepções previstas no n.º 2 do art. 722.º do CPC, o erro na apreciação das provas e a fixação dos factos materiais não pode ser objecto de recurso para o STJ.

- Em recurso de revista só devem ser conhecidas as questões que foram submetidas à apreciação dos tribunais inferiores.

- Provando-se apenas que o autor, ao ver um veículo A que realizava uma manobra de saída de uma zona de estacionamento, perdeu o controlo do veículo por si conduzido, indo embater num terceiro, não é possível imputar ao condutor do veículo A qualquer culpa ou a causa de ocorrência no sinistro.

31-05-2012

Revista n.º 1617/07.8TBVNG.P1.S1 - 7.ª Secção

Granja da Fonseca (Relator) *, Silva Gonçalves e Ana Paula Boularot

Acidente de viação
Atropelamento
Concorrência de culpas

Danos patrimoniais
Danos futuros
Incapacidade geral de ganho
Incapacidade permanente parcial
Danos não patrimoniais
Cálculo da indemnização

- Verificando-se que o condutor do veículo automóvel e a vítima atropelada concorreram culposamente para a eclosão do acidente, aquele por circular mal posicionado na via (violando a imposição de circulação mais à direita, pese embora esta vise, fundamentalmente, evitar acidentes com veículos que circulem em sentido contrário ou no mesmo sentido) e a vítima por atravessar a faixa de rodagem em local proibido (existindo uma passadeira a cerca de 10 m, visível para o condutor, que poderia contar que ninguém procedesse a atravessamento no local em que a sinistrada o tentou levar a cabo, sendo certo que esta, com 15 anos, tinha já idade para ter a consciência dos perigos que podem advir da sua conduta), deverão repartir-se as suas responsabilidades na proporção de 1/3 para o condutor e 2/3 para a vítima.

- Atendendo a que na fixação dos danos patrimoniais futuros há que procurar um capital que, de rendimento (normalmente juros), produza o que, teórica ou praticamente, deixou de se auferir e se extinga no fim presumível de vida activa da pessoa visada, numa situação em que esta ainda não auferia qualquer rendimento, mas em que se provou que, com uma licenciatura em línguas e literatura ou jornalismo, ganhará futura e previsivelmente uma remuneração mensal nunca inferior a € 1000,00 e ainda que do acidente referido em I lhe determinou uma incapacidade permanente geral de 6 pontos, mostra-se ajustada a fixação de uma indemnização no valor de € 25 000,00.

- Na fixação dos danos não patrimoniais, perante os montantes que para outros casos vêm sendo fixados, mormente pelo STJ, ferimentos de monta sofridos pela vítima (que determinaram tratamento muito aturado e, compreensivelmente, danos específicos), elevado “quantum doloris” e sequelas permanentes que não podem ser

desprezadas, mostra-se adequado o montante indemnizatório de € 20 000,00.

18-10-2012

Revista n.º 2093/09.6TJVNF.P1.S1 - 2.ª Secção

João Bernardo (Relator), Oliveira Vasconcelos e Serra Baptista

Acidente de viação

Atropelamento

Concorrência de culpas

Peão

Veículo automóvel

- Ao circular numa via em que parte da faixa de rodagem se encontrava ocupada por um palco, o que dificultava a plena visibilidade, a velocidade a adoptar pelo condutor deveria ser particularmente reduzida (arts. 24.º e 25.º do CESt), impondo-se que circulasse a distância mais afastada da berma, atento o referido obstáculo.

- O condutor não tem um dever de previsão relativamente ao aparecimento súbito de obstáculos, como uma criança a correr.

- Provado que o veículo, seguindo numa marcha muito moderada, embateu com o espelho retrovisor direito na autora que, iniciando a travessia da via da direita para a esquerda, atento o sentido de marcha do veículo, penetrara um metro na faixa de rodagem, o que, dada a existência do obstáculo a impedir a visibilidade sobre o passeio e parte da faixa de rodagem, implica que a marcha da vítima só pudesse ser detectada imediatamente antes do acidente, considerando que não seria uma maior redução de velocidade a impedir a eclosão do acidente, mas, por certo, um maior afastamento da berma poderia ter permitido que o condutor se apercebesse da vítima e esta do veículo, antes de penetrar na faixa de rodagem, mostra-se adequada a repartição de culpas fixada no acórdão recorrido, na proporção de 9/10 para o peão atropelado e 1/10 para o condutor do veículo.

13-11-2012

Revista n.º 196/08.3TBMRA.E1.S1 - 1.ª

Secção Paulo Sá (Relator), Garcia Calejo e Helder Roque

Documento autêntico

Sentença criminal

Caso julgado

Factos supervenientes

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Morte

Indemnização

- A sentença criminal certificada pelo respectivo funcionário judicial e enviada pela parte a juízo, nos termos da Portaria n.º 114/2008, de 06-02, tem o valor de documento autêntico, sem prejuízo da possibilidade de, nos termos do n.º 2 do art. 3.º da mesma portaria, poder ser exigida ao apresentante a exibição do seu original.

- A sentença condenatória penal proferida depois de haver sido proferida a sentença na presente acção cível, não é atendível no julgamento da respectiva apelação desta para efeito de reapreciação da decisão da matéria de facto.

- Um fax e um ofício emanados da EDP não revestem a natureza de documento autêntico previsto no n.º 1 do art. 369.º do CC.

- A colisão entre um veículo de tracção animal cheio de caruma de pinheiro que circulava a meio de uma recta de cerca de 200 m de extensão, de uma estrada situada dentro de uma povoação, de noite e seguindo aquela viatura sem qualquer iluminação ou reflector, e um veículo automóvel ligeiro de passageiros que seguia no mesmo sentido, na sua retaguarda a velocidade superior a 50 Km/h, e existindo no local, antes do início da referida recta, sinal de trânsito de proibição de circular a velocidade superior a 40 Km/h, deve ser atribuída em 30% à conduta infractora do condutor do veículo de tracção animal e os restantes 70% para a conduta igualmente infractora do condutor do veículo automóvel.

18-12-2012

Revista n.º 94/09.3TBMIR.C1.S1 - 6.ª Secção

João Camilo (Relator) *, Fonseca Ramos e Salazar Casanova

II - CONCORRÊNCIA DE CULPA E RISCO

Acidente de viação

Inimputável

Culpa do lesado

Culpa in vigilando

Causalidade

- A culpa exprime um juízo de reprovabilidade pessoal da conduta do agente, a quem seria então imputável facto ilícito, por não se ter absterido desse acto. A culpa será apreciada segundo um critério objectivo, tendo por base o homem de diligência normal.

- Pretender que o condutor previsse que na frente do seu automóvel, e oculta por este, se encontrava uma criança de apenas dois anos de idade, seria exigir uma diligência excepcional, fora do padrão comum do comportamento, que o critério legal repudia.

- Tal condutor também não pode ser responsabilizado pelo risco, uma vez que o acidente foi devido exclusivamente ao comportamento da menor.

- Nem pode admitir-se a concorrência entre o risco da viatura e o comportamento da menor, causal do acidente, para responsabilizar os dois, já que a responsabilidade pelo risco está expressamente excluída no art. 505.º, do CC.

- Neste preceito, não é um problema de culpa que está posto, mas apenas uma questão de causalidade. Trata-se de saber se os danos verificados no acidente devem ser juridicamente considerados, não como um efeito do risco próprio do veículo, mas sim como uma consequência do facto praticado pela vítima ou por terceiro.

26-09-1996

Processo n.º 15/96 - 2.ª Secção Ferreira da Silva (Relator)

Responsabilidade civil Acidente de viação
Insuficiência da matéria de facto alegada
Insuficiência da matéria de facto provada
Culpa

- No art. 5.º, n.º 5, do CEst de 1954, a lei não quantifica a distância necessária entre dois automóveis que seguem um atrás do outro, mas fornece um critério para que a mesma possa ser apreciada objectivamente, ao dispor: "para que possam fazer qualquer paragem rápida sem perigo de acidente".

- Elementos de facto para conhecer da distância são a circunstância de o veículo que seguia na frente ter travado e o outro não, deixando o primeiro um rasto de 9 metros.

- Não resultando dos autos, por falta de alegação e prova, a explicação para a projecção do veículo da frente para a direita, como consequência do embate, e para a flexão do que o seguia para a esquerda, após o choque, não é lícito lançar mão de dados constantes do processo (croquis da participação) de que o tribunal não se socorreu ainda que como facto instrumental.

- Uma colisão com o veículo que precede outro não tem, necessariamente, de ser resultante apenas do comportamento de um dos condutores ou mesmo de ser imputável ao condutor deste – a condução do veículo que segue na dianteira pode ser censurável e ser a única que contribuiu para o acidente ou concorrer com a do outro para a produção do embate.

- Devendo-se o acidente a conduta censurável de um dos condutores, a nossa lei não contempla a concorrência da culpa com o risco, ficando afastada a aplicação do disposto no art. 506.º do CC.

10-12-1996

Processo n.º 517/96 - 1.ª Secção Lopes Pinto (Relator)

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Culpa do lesado

Culpa exclusiva

Responsabilidade pelo risco

Exclusão

- No que respeita à velocidade de circulação do veículo, a respectiva travagem só fica marcada no piso da via se o condutor pressionar fortemente o travão: não se apenas fizer a pressão suave necessária para diminuir progressivamente a velocidade e parar.

- O facto de se encontrar sinalizada na via a existência de crianças, não obriga, certamente, que um condutor prudente passe a circular a uma velocidade de 30 Km/h ou inferior, sobretudo se não são visíveis crianças em situação e número que recomende um tal cuidado.

- Um peão que "surge a atravessar a estrada", que entra nesta perpendicularmente ou enviesadamente, não está nas mesmas condições de ser visto por um condutor que aí circula relativamente a um peão que siga pela berma ou nela permaneça parado.

- Por mais atento ao trânsito que um condutor seja, não pode evitar o atropelamento de um peão que só se lhe torna visível no momento em que o veículo está a passar e, apesar da aproximação deste, atravessa a via.

- Não se demonstrando a culpa, exclusiva ou concorrente, do condutor da viatura atropelante, mas tendo-se provado a culpa exclusiva do menor na produção do acidente, também não se pode responsabilizar a ré, seguradora daquele condutor, com base na responsabilidade pelo risco – art. 505.º do CC.

05-06-1997

Processo n.º 1/97 - 2.ª Secção Almeida e Silva (Relator)

Acidente de viação

Concorrência de culpas

Responsabilidade pelo risco

Transgressão

Prova da primeira aparência

- Não se admite concorrência da culpa de um dos intervenientes em acidente de viação com o risco de um outro, como

resulta dos arts. 505.º e 570.º do CC.

- Provando-se apenas o atravessamento da via por parte de um peão e o embate neste por parte de um velocípede, como o art. 40.º do CESt não proíbe aos peões, em absoluto, o atravessamento das faixas de rodagem dos veículos, daqueles dois referidos factos não se pode concluir pela verificação duma contravenção, pois a falta daquela proibição absoluta impede, in casu, que se lide com a chamada prova da primeira aparência que pode ir ínsita nos simples factos dos comportamentos contravencionais.

- Isto porquanto para que funcione a prova da primeira aparência será necessário que nenhum outro comportamento seja admissível, por provável, em contrário da tal aparência; ora, bem pode ter acontecido que o peão tenha tomado todas as precauções e, não obstante, o embate tenha acontecido.

10-02-1998

Processo n.º 443/97 - 2.ª Secção Costa Soares (Relator)

Responsabilidade civil

Acidente de viação

Culpa do lesado

Culpa presumida do condutor

Responsabilidade pelo risco

Provada a culpa do lesado, em acidente de viação, a obrigação de indemnização não pode fundamentar-se no risco da circulação do veículo nem na culpa presumida do condutor (arts. 505.º e 570.º, n.º 2, do CC).

18-11-1999

Revista n.º 765/99 - 6.ª Secção

Martins da Costa (Relator), Pais de Sousa e Afonso de Melo

CP

Responsabilidade por facto ilícito

Actividades perigosas

Responsabilidade pelo risco

- Provando-se que os ferimentos sofridos

por utente dos serviços da CP foram causados pelo arremesso de uma pedra lançada por terceiro desconhecido, não é no Regulamento de Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, publicado pelo DL n.º 39.780, de 21-08-54, que se irá fundamentar a responsabilidade da CP.

- Estando assente que o acidente é imputado a acção de terceiro, fica excluída a responsabilidade pelo risco e mesmo que se entenda que há responsabilidade por culpa presumida, se ela for ilidida.

18-01-2001

Revista n.º 3631/00 - 2.ª Secção

Duarte Soares (Relator), Roger Lopes e Simões Freire

Responsabilidade civil

Responsabilidade pelo risco

Transporte ferroviário

Culpa

- Provando-se nas instâncias que os ferimentos sofridos pela autora foram causados pelo arremesso de uma pedra lançada por terceiro desconhecido, não é nas normas do Regulamento para Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, publicado pelo DL n.º 39780, de 21-08-54 que se irá fundamentar a responsabilidade da ré.

- Estando assente que o acidente é imputado a acção de terceiro, fica excluída a responsabilidade pelo risco da ré.

22-03-2001

Revista n.º 3631/00 - 2.ª Secção

Duarte Soares (Relator), Simões Freire e Moitinho de Almeida

Acidente de viação

Responsabilidade pelo risco

- Só há fundamento para a afirmação de existência da obrigação de indemnizar, com base no risco da circulação rodoviária inerente ao funcionamento de automóvel interveniente em acidente de viação (art. 503.º, n.º 1, do CC), se não ocorrer qualquer

das causas da sua exclusão previstas no art. 505.º do mesmo código.

- Não é admissível a concorrência entre responsabilidade pela culpa e responsabilidade pelo risco.

07-06-2001

Revista n.º 1462/01 - 7.ª Secção

Neves Ribeiro (Relator), Óscar Catrola e Araújo de Barros

Responsabilidade civil

Culpa

Responsabilidade pelo risco

A responsabilidade pela culpa exclui a responsabilidade pelo risco. 27-11-2001

Revista n.º 3207/01 - 1.ª Secção

Lemos Triunfante (Relator), Reis Figueira e Barros Caldeira

Nulidade de sentença

Falta de fundamentação

Acidente de viação

Culpa

Matéria de facto

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

- Só a falta absoluta de especificação dos fundamentos de facto e de direito conduz à nulidade prevista na alínea b) do n.º 1 do art. 668.º do CPC.

- A responsabilidade pelo risco é excluída quando o acidente for imputável ao lesado ou a terceiro.

- A culpa, fundada na inobservância dos deveres gerais de diligência, aquela que deriva de inconsideração ou falta de atenção, é matéria de facto, da competência exclusiva das instâncias, insindicável pelo STJ; este tribunal só pode apreciar a culpa resultante de infracção de normas legais ou regulamentares, a chamada culpa normativa, que constitui matéria de direito.

- A inobservância de leis e regulamentos, e em especial, a prova da violação de normas de perigo abstracto, tendentes a proteger determinados interesses, como são as regras do CEst, definidoras de infracções em matéria de trânsito rodoviário, faz presumir

a culpa na produção dos danos daí decorrentes.

26-06-2003

Revista n.º 2294/02 - 2.ª Secção

Santos Bernardino (Relator) *, Moitinho de Almeida e Ferreira de Almeida

Respostas aos quesitos

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Acidente de viação

Responsabilidade pelo risco

Culpa do lesado

- Constitui matéria de facto apurar se existe contradição entre as respostas aos quesitos ou se as respostas são obscuras ou deficientes, estando vedado ao STJ conhecer de tal matéria.

- O atropelamento pela parte lateral da retaguarda esquerda de um veículo de grandes dimensões que saía de um parque de estacionamento para a rua, obedecendo aos semáforos que regulavam o trânsito, a uma velocidade inferior a 10 Km/hora, executando o seu condutor a manobra vagarosamente, com cuidado e atenção, e num momento em que não tinha qualquer pessoa ou obstáculo que pudessem prejudicar essa manobra, de um peão que, circulando pelo passeio adjacente àquela saída, por ela interrompido, entrou e avançou pela faixa de rodagem em vez de aguardar que o veículo passasse, não pode ser imputado, a título de culpa, ao condutor do veículo, ficando antes a dever-se a culpa exclusiva do atropelado.

- A responsabilidade pelo risco do dono do veículo, prevenida no art. 503.º, n.º 1, do CC, é excluída, nos precisos termos do art. 505.º do mesmo diploma, se o evento danoso resulta de culpa do lesado.

09-10-2003

Revista n.º 2761/03 - 7.ª Secção

Araújo de Barros (Relator) *, Oliveira Barros e Salvador da Costa

Acidente de viação

Responsabilidade pelo risco

Exclusão da responsabilidade

Culpa do lesado

Acto de terceiro

Ultrapassagem

Mudança de direcção

- A exclusão da responsabilidade civil no quadro do risco não exige que o acidente seja imputável ao lesado ou a terceiro a título de dolo ou culpa, bastando que o seja em termos de causalidade.

- Não pode haver concurso de responsabilidades do lesado a título de culpa e do titular da direcção efectiva do veículo do outro veículo colidente com base no risco.

- O conceito lato sensu de ultrapassagem abrange a passagem de um veículo automóvel para além de um outro, ainda que este último esteja parado junto ao eixo da via a aguardar a possibilidade de mudança de direcção para a esquerda.

- Quem pretenda mudar de direcção e tenha, para o efeito, de contornar algum obstáculo existente na via, designadamente um veículo parado junto ao seu eixo, à espera de oportunidade para o mesmo fim, não deve iniciar a pretendida manobra previamente se ter certificado de que a mesma não compromete a segurança do trânsito.

- Age com culpa inconsciente e dá exclusiva causa ao evento que o vitimou, implicando a desresponsabilização com base risco, o condutor do velocípede motorizado que, ultrapassando pela esquerda um veículo pesado parado junto ao eixo da via e no enfiamento de um cruzamento, para mudar de direcção à sua esquerda, entra na faixa de rodagem destinada a veículos automóveis em sentido contrário, é embatido por um veículo pesado que nela circula.

06-11-2003

Revista n.º 3525/03 - 7.ª Secção

Salvador da Costa (Relator) *, Ferreira de Sousa e Armindo Luís

Responsabilidade civil por acidente de viação

Passageiro**Capacete de protecção****Falta**

- Num acidente de motociclo ocorrido sem que se provasse culpa de quem quer que seja, a responsabilidade pelo risco do proprietário – condutor do veículo não é excluída (nos termos dos arts. 505.º e 570.º do CC) pelo facto do lesado – passageiro transportado no veículo não levar capacete.

- Na verdade, o lesado não teve qualquer interferência na produção do acidente que o vitimou o que impede a aplicabilidade do art. 505.º que fixa regras de exclusão de responsabilidade pelo risco do proprietário a partir de um acidente causado, imputável objectivamente a outrem.

- Responsabilizado assim o proprietário do motociclo ele responderá sempre pelos danos do lesado, mesmo que este viajasse sem capacete por força do nexos causal tal como o desenha o art. 563.º. Na verdade, o acidente foi a condição sem a qual aqueles danos não se teriam verificado, sabendo-se como se sabe que um acidente de viação com motociclo é, segundo a experiência comum, idóneo e adequado à produção de lesões corporais letais.

- Ainda que fosse de aplicar analogicamente o art. 570.º do CC a uma possível concorrência entre a culpa do lesado e o risco de circulação do veículo é de manter toda a indemnização àquele quando a intensidade do risco de circulação do motociclo sobreleva em muito a culpa do lesado e as consequências danosas têm ainda como matriz fundadora aquele risco de circulação.

06-07-2004

Revista n.º 2978/04 - 2.ª Secção

Noronha Nascimento (Relator) *, Bettencourt de Faria e Moitinho de Almeida

Declarante**Valor probatório****Acidente de viação****Culpa in vigilando****Concorrência de culpa e risco****Causalidade adequada**

- O tribunal pode determinar que qualquer parte preste declarações em audiência de julgamento, quando tal seja necessário para esclarecimento da verdade material.

- Tais declarações deverão ser valoradas segundo o prudente arbítrio do julgador, mesmo que versem sobre factos favoráveis à parte que foi ouvida como declarante.

- Tal procedimento não viola o princípio processual da igualdade das partes. IV - O art. 563.º do CC consagra a doutrina da causalidade adequada.

- Num campo de cultivo, se um menor de 15 anos, que era transportado naquele veículo, tomou a iniciativa de o conduzir abusivamente, aproveitando-se da ausência do respectivo condutor, que se tinha afastado para colher um cacho de uvas, e se, reiniciando a marcha, desacompanhado daquele condutor, o tractor caiu numa ribanceira, ao descrever uma curva, tendo o menor ficado debaixo dele e sofrido lesões que determinaram a sua morte, quando o conduzia, tal sinistro só pode ser imputável ao próprio menor, em sede de causalidade adequada.

- Na culpa in vigilando a que se refere o art. 491.º do CC, as pessoas visadas não respondem por facto de outrem, mas por facto próprio.

- A respectiva responsabilidade baseia-se na presunção, ilidível, de que houve omissão de um dever de vigilância.

- Não há concorrência entre o risco de um interveniente no acidente e a culpa do outro, para responsabilizar ambos.

02-11-2004

Revista n.º 3457/04 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator) *, Silva Salazar e Ponce de Leão

Acidente de viação**Culpa**

- A um condutor não é exigível prever quer comportamentos culposos quer a ocorrência de situações objectivamente inesperadas.

- Antes de propriamente se iniciar a travagem há uma distância que o veículo

percorre, variável por depender dos reflexos do condutor (o chamado tempo de reacção); conquanto pareça instantâneo, sempre será uma fracção de segundo que, para a normalidade dos condutores, os especialistas situam em $\frac{3}{4}$ de segundo.

- É insuficiente alegar que o condutor não realizou uma manobra de recurso; esta apenas poderá relevar se ficar provado que, a ter sido tomada, evitaria o acidente ou minoraria as suas consequências.

- A nossa lei não aceita a concorrência da culpa com o risco.

12-04-2005

Revista n.º 714/05 - 1.ª Secção

Lopes Pinto (Relator) *, Pinto Monteiro e Lemos Triunfante

Acidente de viação

Culpa do lesado

Concorrência de culpas

Concorrência de culpa e risco

Incapacidade permanente parcial

Danos futuros

Danos patrimoniais

Danos não patrimoniais

- Não há concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo. Pode é haver concorrência de culpas regulada no art. 570.º do CC.

- Provando-se que o veículo segurado na Ré colheu o Autor, em plena faixa de rodagem daquele, quando o Autor andava na recolha do lixo e se preparava para entrar na cabine do veículo pesado de recolha do lixo, é censurável o comportamento do Autor porque não devia meter-se à estrada sem reparar nas luzes do automóvel que se aproximava, nem devia entrar pelo lado direito do camião que estava parado no lado esquerdo da faixa de rodagem, atento o seu sentido de marcha (art. 54.º, n.º 1, do CESt) de forma a ser colhido.

- Mas, atendendo a que o veículo pesado estava com os quatro piscas intermitentes e a luz rotativa cor de laranja localizada no tejadilho accionados, em condições de poder ser visto a mais de 200 m, temos por correcto fixar em 75% e 25% a contribuição

do condutor e da vítima, respectivamente.

- Na determinação do quantum indemnizatório por danos futuros, importa ter presente, porque se trata de factos notórios, que, em tese geral, as perdas salariais resultantes das consequências de acidentes continuarão a ter reflexos, uma vez concluída a vida activa, com a passagem à “reforma”, em consequência da sua antecipação e/ou do menor valor da respectiva pensão, se comparada com aquela a que se teria direito se as expectativas de progressão na carreira não tivessem sido abruptamente interrompidas.

- Considerando que o Autor contava 45 anos à data do acidente, era saudável e auferia o salário anual de 6.522 Euros, tendo sofrido lesões que deixaram sequelas determinantes de uma IPP para o trabalho de 70%, impeditivas do exercício da sua profissão habitual e de outras profissões na área da sua preparação técnico-profissional, nunca mais tendo trabalhado desde o acidente, a incapacidade de 70% equivale, na prática, a incapacidade total, não se afigurando excessivo fixar em 80.440 Euros o valor da indemnização devida por danos patrimoniais respeitantes à perda da capacidade de ganho.

- Tendo o Autor ficado a padecer de múltiplas sequelas e dores associadas, tanto durante a doença e tratamentos, como agora e para o futuro, sujeito a clausura hospitalar, a várias intervenções cirúrgicas, a impossibilidade de trabalhar, isto num homem de 50 anos que, antes do acidente, era saudável, fisicamente bem constituído, dinâmico, alegre e sociável, mostra-se adequado o montante de 35.000 Euros a título de compensação por tais danos não patrimoniais.

- Mas como o Autor contribuiu para o acidente (e danos daí decorrentes) em 25% o montante global da indemnização (115.440 Euros) deve ser reduzido para 86.580 Euros, sendo esta a quantia que a Seguradora está obrigada a pagar-lhe, com juros de mora à taxa legal.

29-11-2005

Revista n.º 3236/05 - 6.ª Secção

Afonso Correia (Relator), Ribeiro de Almeida

e Nuno Cameira

Actividades perigosas

Danos causados por instalações de energia ou gás

Responsabilidade extracontratual

Caso de força maior

Dano morte

Danos não patrimoniais

Actualização da indemnização

Juros de mora

- A actividade de condução, distribuição e entrega de energia eléctrica é perigosa pela sua própria natureza, sendo de presumir a culpa da ré EDP na verificação do sinistro nos termos do disposto no art. 493.º, n.º 1, do CC.

- Resultando do quadro fáctico apurado nos autos que a fractura e a queda do cabo condutor de energia eléctrica que esteve na origem da morte, por electrocussão, do marido e pai dos autores foram devidas aos ventos fortes que na altura se faziam sentir na zona, que nenhum dispositivo disparou ou cortou a corrente quando ocorreu a queda da linha ou quando o sinistrado se agarrou ao cabo eléctrico e que houve reclamações denunciando oscilações de intensidade e falhas de corrente, e não tendo a ré EDP logrado provar que tais ventos, da ordem dos 90 Km/h, assumiram um carácter anormal ou excepcional e estiveram fora de qualquer previsão (art. 5.º, n.º 1, do DReg n.º 90/84, de 26-12 (aliás, a actividade eólica é um elemento que a entidade responsável pela instalação e conservação das redes de condução de energia eléctrica não pode deixar de ter atenção, sendo razoável exigir dela que empregue nos cabos condutores material capaz de resistir a condições climatéricas adversas, do tipo das verificadas) nem que tomou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de prevenir os danos decorrentes da ruptura e queda da linha eléctrica, cuja perigosidade é manifesta, deve concluir-se que a ré EDP não logrou ilidir a presunção legal referida em I, pelo que há que concluir pela sua culpa na eclosão do acidente.

- Havendo responsabilidade subjectiva ou culposa da EDP fica afastada a consideração da sua responsabilidade objectiva ou pelo risco, uma vez que esta actua subsidiariamente.

- Ainda assim, na condução e entrega da electricidade apenas não existirá responsabilidade objectiva no caso de força maior, o qual corresponde a todo o acontecimento imprevisível e irresistível, exterior à coisa, como os flagelos da natureza (ciclones, tornados, raios ou tremores de terra) que fogem à normal ou anormal previsibilidade (art. 509.º do CC).

- No caso vertente, os ventos que à velocidade de 90 Km/h sopraram no dia do acidente e na zona de Torres Vedras, em consequência dos quais caiu o cabo eléctrico, correspondem a um fenómeno anormal, mas nada têm de imprevisível e de inevitável, sendo certo que a ré EDP devia ter dotado o cabo em apreço (e não provou que o tivesse feito) de material resistente e capaz de suportar aquele vento forte (mas não ciclónico) de forma a impedir a sua fractura e queda e consequentes efeitos danosos, pelo que não se está perante um caso de força maior que exclua a responsabilidade civil da ré EDP.

- Afigura-se equitativa a indemnização de Esc.2.000.000\$00 a cada um dos autores destinada a reparar os danos não patrimoniais decorrentes da perda do marido e pai, assim como a Esc.5.000.000\$00 a todos eles pela perda do direito à vida do sinistrado.

- Não decorrendo do acórdão recorrido que a Relação procedeu à actualização das indemnizações arbitradas com referência à data da sua prolação, e em obediência ao princípio constante do art. 566.º, n.º 2, do CC, não merece reparo algum a incidência dos juros de mora sobre as arbitradas indemnizações a contar da citação da ré.

07-12-2005

Revista n.º 3526/05 - 7.ª Secção

Ferreira de Sousa (Relator), Armindo Luís e Pires da Rosa

Acidente de viação

Dano morte**Concorrência de culpa e risco**

- Provando-se apenas que o condutor de um veículo não teve culpa no acidente e não se provando culpa da vítima, de terceiro ou caso de força maior, existe responsabilidade pelo risco a cargo de quem tiver a direcção efectiva da viatura e a utilizar no seu próprio interesse (arts. 505.º e 503.º, n.º 1, do CC).

- Não há concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo. Pode é haver concorrência de culpas, regulada no art. 570.º do CC.

- Provando-se que aquando da colisão com o tractor (segurado na Ré), o motociclista efectuava a ultrapassagem deste, circulando pela metade esquerda da faixa de rodagem, em violação de dupla proibição de ultrapassagem, tanto por placa vertical como pela linha contínua bem marcada no pavimento, e que o condutor do tractor virou à esquerda sem assinalar esta mudança de direcção e sem se certificar que a podia fazer em segurança, é de concluir que ambos os comportamentos, tanto do condutor do tractor como da vítima, são censuráveis e causais do acidente.

- Mas é mais grave o comportamento do motociclista. É certo que se o tractor tivesse assinalado a sua mudança de direcção para a esquerda, o motociclista não teria tentado a ultrapassagem que o matou, mas a omissão do tractorista pode ter sido ditada pelo conhecimento que tinha de, no local, ser proibido ultrapassar e circular pela esquerda, e se o motociclista se mantivesse na sua mão, acatando a proibição de ultrapassagem, não teria ocorrido a colisão.

- Afigura-se, por isso, correcto, fixar em 75% e 25% a contribuição da vítima e do condutor do tractor, respectivamente.

- Ponderando a perda de capacidade aquisitiva resultante para as Autoras da morte do seu marido e pai, considerando que este tinha 34 anos de idade à data do acidente auferia da sua actividade laboral a retribuição anual de 50.400 €, aforrando cerca de 30%, sendo que se reformaria com 60 anos de idade (idade da reforma na Bélgica, onde trabalhava), é de fixar a indemnização por danos futuros das

Autoras, com recurso à equidade, em 100.000 €.

- Quanto aos danos não patrimoniais sofridos pela Autora, sua viúva, não sendo imaginável o sofrimento, abalo moral e desgosto, dados os laços recíprocos de afecto e ternura, com o melindre que a quantificação de tais danos acarreta, considera-se equilibrado fixá-los em 20.000 €.

- No que concerne aos danos não patrimoniais da vítima, observe-se que os sofrimentos notoriamente suportados até ao momento do seu decesso têm que ser ressarcidos e em património transmissível às Autoras.

- No que respeita à indemnização pelo dano morte (dano não patrimonial da perda do direito à vida) e tendo presente que a vítima estava na força da vida, com 34 anos de idade, tinha à sua frente todo um futuro prometedor, que se desenhava em contornos positivos, tudo apontando no sentido da sua felicidade familiar, na companhia da mulher e filha, e também profissional, fixa-se o montante da indemnização, neste particular, em 50.000 €.

- Atendendo à repartição de culpas efectuada, a Ré seguradora responderá apenas por 25% dos montantes indemnizatórios fixados.

24-01-2006

Revista n.º 3941/05 - 6.ª Secção

Afonso Correia (Relator), Ribeiro de Almeida e Nuno Cameira

Acidente de viação**Culpa da vítima****Presunção de culpa****Presunção judicial****Matéria de facto****Concorrência de culpa e risco**

- É de imputar à vítima culpa efectiva e exclusiva pela produção do acidente que ocorreu, de noite, quando ele procedia à travessia da Estrada Nacional n.º 13, montado numa bicicleta, sem qualquer sinalização luminosa (violando os arts. 3.º,

n.º 2, 59.º, n.ºs 1 e 3, e 93.º, n.º 3, do CESt na redacção então vigente), cortando a linha de marcha do veículo segurado na Ré, sem que se tivesse apurado que este excedia o limite de velocidade fixado para o local (face às respostas negativas dadas aos quesitos), nem que seguisse distraído ou que desrespeitasse o dever de cuidado que a condução lhe exigia.

- Não pode o STJ tirar a ilação de que a velocidade do veículo era de 80 km/hora face à extensão dos rastros de travagem que deixou marcados no pavimento, porquanto tal ilação constitui julgamento de matéria de facto que só às instâncias incumbe efectuar (art. 729.º, n.ºs 1 e 2, do CPC).

- Estando provada a culpa efectiva da vítima, fica prejudicada a culpa presumida do condutor do veículo, nos termos do art. 503.º, n.º 3, do CC, pois a presunção de culpa do comissário cede quando se prova a culpa do lesado.

- E precisamente por ter havido culpa efectiva da vítima, também não se põe o dever de indemnizar com base na responsabilidade objectiva ou pelo risco, pois não há concorrência de culpa e risco.

31-01-2006

Revista n.º 4089/05 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e Afonso Correia

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Recurso de revista

Matéria de facto

Acidente de viação

Princípio da confiança Velocípede

Culpa do lesado

Presunção de culpa

Responsabilidade pelo risco

- A fixação dos factos baseados em meios de prova livremente apreciados pelo julgador está fora do âmbito do recurso de revista.

- Só em casos excepcionais é que o STJ conhece matéria de facto (arts. 26.º da Lei n.º 3/99 e 722.º, n.º 2, e 729.º, n.º 2, do CPC).

- A velocidade deve ser sempre regulada em termos de poder deter-se a marcha no

espaço livre e visível à frente e de evitar qualquer obstáculo que surja em condições normalmente previsíveis, mas não tão lenta que cause perturbação aos outros utentes da via.

- O condutor não tem de contar com a negligência ou inconsideração dos outros, salvo tratando-se de crianças, de deficientes ou de animais desacompanhados.

- O velocípede sem motor, desde que tripulado – e não levado à mão – está sujeito às regras de circulação de um veículo, devendo tomar idênticas precauções se pretender mudar de direcção.

- A culpa do lesado não pode concorrer – antes afasta – a presunção de culpa do comissário.

- Não há concorrência de culpa do lesado com risco.

18-04-2006

Revista n.º 701/06 - 1.ª Secção

Sebastião Póvoas (Relator) *, Moreira Alves e Alves Velho

Acidente de viação

Nexo de causalidade

Ultrapassagem

Culpa

- Não há concurso de responsabilidade civil pelos danos decorrentes do acidente, do lesado ou de terceiro a título de culpa lato sensu, e do titular da direcção efectiva do veículo com base no risco.

- O conceito de ultrapassagem significa a passagem de um veículo, pela esquerda de um outro, para além deste, ainda que este último esteja parado.

- O conceito de causalidade adequada implica que a acção ou a omissão do agente seja uma das concretas condições do evento e que, em abstracto, seja apropriada ao seu desencadeamento.

- Não há nexos de causalidade adequada entre o não accionamento dos sinais luminosos de perigo pelos condutores dos veículos acidentados, momentaneamente imobilizados na respectiva meia faixa de rodagem, e o embate em um deles de uma motorizada conduzida por quem os avistou,

com antecedência, depois contornar uma curva, em recta com mais de cem metros de comprimento, às nove horas de um dia de Agosto, em zona de boa visibilidade.

- Age com culpa exclusiva na produção do acidente o condutor da motorizada que rodava a vinte quilómetros por hora e, ao avistar os referidos veículos mencionados, um a seguir ao outro, na meia faixa de rodagem em que seguia, em vez de guinar para o lado esquerdo e seguir pela meia faixa de rodagem esquerda, que estava livre para esse efeito, até os ultrapassar, guinou para a sua direita para circular pela berma da estrada desse lado, em espaço reduzido, por isso colidindo no vidro retrovisor de um deles.

22-06-2006

Revista n.º 1862/06 - 7.ª Secção

Salvador da Costa (Relator) *, Ferreira de Sousa e Armindo Luís

Acidente de viação

Concorrência de culpa e risco

Responsabilidade pelo risco

Culpa do lesado

Exclusão de responsabilidade

Embora seja questionável a conjugação de culpa com risco e aceitável a convolação da responsabilidade com base na culpa (alegada) para a responsabilidade (provada) com fundamento no risco (arts. 659.º, n.º 2, 661.º e 664.º do CPC), não se mostra possível nenhuma dessas soluções caso se tenha provado que o acidente se ficou a dever única e exclusivamente a culpa do Autor, que atravessou a rotunda onde circulava o veículo seguro na Ré, violando os arts. 101.º e 3.º, n.º 2, do CESt.

14-11-2006

Revista n.º 3734/06 - 1.ª Secção

Urbano Dias (Relator), Paulo Sá e Borges Soeiro

Dano causado por animal

Responsabilidade extracontratual

Dever de vigilância

Obrigações de indemnizar

Concorrência de culpa e risco

- Quem tiver o encargo da vigilância de qualquer animal responde pelos danos que ele causar salvo se provar que não teve culpa.

- Por outro lado quem no seu próprio interesse utilizar quaisquer animais responde pelos danos por ele causados, desde que resultem do perigo especial que envolva a sua utilização.

- Sendo o animal de terceiro e for guardado no benefício do guardador este acarreta as consequências da actuação culposa.

- A responsabilidade pode coexistir quer fundada no risco ou na culpa.

- Quer numa das situações quer na outra, os utilizadores de um Rottweil são sempre responsáveis pelo dano que o cão venha a causar, tanto mais por se tratar de um animal perigoso.

19-06-2007

Revista n.º 1730/07 - 6.ª Secção

Ribeiro de Almeida (Relator) *, Nuno Cameira e Sousa Leite

Acidente de viação

Causa de pedir

Culpa da vítima

Concorrência de culpa e risco

Interpretação da lei

- A causa de pedir, nas acções de indemnização por acidente de viação, é o próprio acidente, e abrange todos os pressupostos da obrigação de indemnizar. Se o autor pede em juízo a condenação do agente invocando a culpa deste, ele quer presuntivamente que o mesmo efeito seja judicialmente decretado à sombra da responsabilidade pelo risco, no caso de a culpa se não provar. E assim, mesmo que não se faça prova da culpa do demandado, o tribunal pode averiguar se o pedido procede à sombra da responsabilidade pelo risco, salvo se dos autos resultar que a vítima só pretende a reparação se houver culpa do réu.

- De acordo com a jurisprudência e a

doutrina tradicionais, inspiradas no ensinamento de Antunes Varela, em matéria de acidentes de viação, a verificação de qualquer das circunstâncias referidas no art. 505º do CC – maxime, ser o acidente imputável a facto, culposo ou não, do lesado – exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, não se admitindo o concurso do perigo especial do veículo com o facto da vítima, de modo a conduzir a uma repartição da responsabilidade: a responsabilidade pelo risco é afastada pelo facto do lesado.

- Esta corrente doutrinal e jurisprudencial, conglobando na dimensão exoneratória do art. 505º, e tratando da mesma forma, situações as mais díspares – nas quais se englobam comportamentos mecânicos dos lesados, ditados por medo ou reacção instintiva, factos das crianças e dos inimputáveis, comportamentos de precipitação ou distração momentânea, etc. – e uniformizando as ausências de conduta, as condutas não culposas, as pouco culposas e as muito culposas dos lesados, conduz, muitas vezes, a resultados chocantes.

- Mostra-se também insensível ao alargamento crescente, por influência do direito comunitário, do âmbito da responsabilidade pelo risco, e da expressa consagração da hipótese da concorrência entre o risco da actividade do agente e um facto culposo do lesado, que tem tido tradução em recentes diplomas legais, que exigem, como circunstância exoneratória, a culpa exclusiva do lesado, bem como à filosofia que dimana do regime estabelecido no CT para a infortunística laboral.

- O texto do art. 505º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

- Ao concurso é aplicável o disposto no art. 570º do CC.

- A este resultado conduz uma interpretação

progressista ou actualista do art. 505º, que tenha em conta a unidade do sistema jurídico e as condições do tempo em que tal norma é aplicada, em que a responsabilidade pelo risco é enfocada a uma nova luz, iluminada por novas concepções, de solidariedade e justiça.

- Ademais, na interpretação do direito nacional, devem ser tidas em conta as soluções decorrentes das directivas comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel e no direito da responsabilidade civil, já que as jurisdições nacionais estão sujeitas à chamada obrigação de interpretação conforme, devendo interpretar o respectivo direito nacional à luz das directivas comunitárias no caso aplicáveis, mesmo que não transpostas ou incorrectamente transpostas.

- Não pode, no caso concreto, concluir-se que o acidente é unicamente ou exclusivamente imputável à menor, condutora do velocípede, e que o veículo automóvel foi para ele indiferente, isto é, que a sua típica aptidão para a criação de riscos não contribuiu para a eclosão do acidente.

- Na verdade, não obstante a actuação contravençional da menor, que manifestamente contribuiu para o acidente, a matéria de facto apurada permite também concluir que a estrutura física (as dimensões, a largura) do veículo automóvel, na ocasião timonado por uma condutora inexperiente, habilitada há menos de seis meses, está inelutavelmente ligada à ocorrência do acidente.

- Na fixação da indemnização pelos danos não patrimoniais sofridos pela menor deve, depois de determinado o seu valor, de acordo com a equidade, fazer-se funcionar o critério da repartição do dano, nos termos do art. 570.º do CC, não se perdendo de vista a própria condição da vítima, decorrente da sua idade, ao tempo da produção do dano, não podendo valorar-se a sua conduta causal por critério igual ao que seria aplicável a um ciclista adulto.

04-10-2007

Revista n.º 1710/07 - 2.ª Secção

Santos Bernardino (Relator) *, Bettencourt

Faria, João Bernardo (com declaração de voto), Pereira da Silva (com voto de vencido) e Rodrigues dos Santos (com voto de vencido)

Acidente de viação

Auto-estrada

Culpa exclusiva

Infracção estradal

Nexo de causalidade

Teoria da causalidade adequada

Responsabilidade pelo risco

Exclusão de responsabilidade

- Em sede de responsabilidade civil decorrente de acidente de viação as violações de regras de direito estradal só serão relevantes se puderem ser consideradas, para definição da culpa na produção do acidente, causais desse mesmo acidente.

- Na situação dos autos em que, por virtude de anterior acidente (circunstância absolutamente alheia à vontade do respectivo condutor) o veículo pesado GT ficou imobilizado (atravessado) na via (Auto-estrada) ocupando toda a faixa esquerda desta e parte da faixa direita, deixando livres 2,60 m. de via, e mais 5 m. de berma direita, tendo sido colocado um sinal (triângulo) de pré-sinalização de perigo cerca de 30 m. antes do local em que se encontrava imobilizado, legítimo será concluir que um condutor médio circulando com o exigível grau de atenção e diligência a uma velocidade adequada, poderia ver a parcial obstrução da via a tempo de tomar as precauções exigíveis.

- Também a actuação do condutor do veículo pesado que parou na berma da auto-estrada, a cerca de 20 m. do local onde se encontrava imobilizado o GT, para prestar auxílio ao respectivo condutor, tendo as luzes intermitentes de sinalização ligadas, não pode ser considerada causal do acidente.

- Como bem concluíram as instâncias, demonstrada a culpa efectiva do condutor do veículo da recorrente na produção do acidente, fica afastada a responsabilidade objectiva ou pelo risco.

09-09-2008

Revista n.º 1952/08 - 1.ª Secção

Mário Mendes (Relator), Sebastião Póvoas e Moreira Alves

Inspeção judicial

Auto

Nulidade sanável

Matéria de facto

Prova por inspeção

Reapreciação da prova

Poderes da Relação

Acidente de viação

Condução sob o efeito do álcool

Prova da culpa

Presunções judiciais

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Culpa exclusiva

Concorrência de culpa e risco

- Realizada a diligência de inspeção judicial sem que tenha sido lavrado o respectivo auto, tal situação não consubstancia qualquer nulidade da sentença ou do acórdão, mas, quando muito, uma nulidade processual, nulidade essa que há muito está sanada por não arguida tempestivamente (arts. 201.º, 202.º e 205.º do CPC).

- A prova por inspeção tem essencialmente por fim proporcionar ao julgador a percepção directa dos factos, de modo que, nessa perspectiva, não se vê como poderia ser tida em conta pela Relação, em sede de reapreciação da prova.

- Não existe qualquer presunção de culpa a onerar os condutores que conduzam com uma TAS superior à legal, em violação da proibição prevista no art. 81.º do CESt.

- Por isso, não pode o julgador, perante uma taxa de álcool ilegal, presumir a culpa na produção do acidente ou de qualquer outro evento produtor de danos, pondo a cargo do lesante o ónus de provar que o evento não resultou do seu estado de alcoolemia.

- No domínio da responsabilidade civil extracontratual a culpa não se presume, incumbindo ao lesado provar a culpa do autor da lesão (arts. 483.º e 487.º, n.º 1, do CC).

- O que acaba de dizer-se não exclui o uso

das chamadas presunções naturais ou presunções de facto, que o art. 351.º do CC admite expressamente nas mesmas circunstâncias em que é admissível a prova testemunhal, cujo controle, regra geral, escapa ao conhecimento do STJ, que, por isso mesmo, também não as pode utilizar.

- Provado que foi a conduta contraordenacional e negligente do condutor do veículo automóvel, ao circular parcialmente pela metade esquerda da via, atento o seu sentido de marcha, a causa adequada e exclusiva do acidente, não podendo imputar-se ao condutor do motociclo qualquer comportamento causal concorrente para a produção do acidente, não é possível equacionar a questão da concorrência entre culpa e risco.

30-09-2008

Revista n.º 2323/08 - 1.ª Secção

Moreira Alves (Relator), Alves Velho e Moreira Camilo

Acidente de viação

Entroncamento

Mudança de direcção

Ultrapassagem

Excesso de velocidade

Colisão de veículos

Motociclo

Nexo de causalidade

Culpa exclusiva

Culpa do lesado

Ónus da prova

Responsabilidade pelo risco

- A dificuldade da manobra num entroncamento por virtude do respectivo ângulo de cento e cinquenta graus não constitui causa justificativa da omissão pelo condutor do veículo automóvel de aproximação do eixo da via antes da mudança de direcção para a esquerda.

- A omissão daquela aproximação antes de entrar na estrada de entroncamento, não constitui causa adequada do embate no veículo automóvel pelo ciclomotorista que iniciou, com excesso de velocidade, a sua ultrapassagem pela esquerda em faixa de rodagem delimitada por uma linha

contínua na altura em que aquele veículo se encontrava a mudar perpendicularmente de direcção, já com a dianteira a cerca de um metro da estrada onde pretendia seguir.

- Incumbia aos autores a prova dos factos envolventes da omissão de olhar à retaguarda, de sinalizar de pisca-pisca e de a manobra de mudança de direcção à esquerda ter sido efectuada sem a certificação pela condutora do veículo da ausência de perigo para os restantes utentes da via dela derivada.

- Os condutores de veículos automóveis não têm de prever a imprevidência alheia, nem a condutora do veículo automóvel era razoavelmente previsível que o ciclomotorista realizasse uma manobra de ultrapassagem pela esquerda, utilizando a hemi-faixa de rodagem contrária, próximo do entroncamento, transpondo uma linha contínua.

- A censura ético-jurídica ou culpa só recai sobre o acto de condução automóvel do ciclomotorista, porque empreendido nas referidas circunstâncias, pelo que deve ser considerado o exclusivo causador do evento infortunístico em causa.

- A interpretação conjugada do disposto nos arts. 505.º e 570.º, n.º 1, ambos do CC, não permite a conclusão de haver concurso entre a culpa exclusiva do lesado e a responsabilidade pelo risco de circulação do titular da direcção efectiva do veículo automóvel.

06-11-2008

Revista n.º 3331/08 - 7.ª Secção

Salvador da Costa (Relator) *, Ferreira de Sousa e Armindo Luís

Recurso de apelação

Junção de documento

Despacho do relator

Princípio da economia e celeridade processuais

Falta de fundamentação

Acidente de viação

Peão

Culpa da vítima

- Não tendo o relator, no despacho

proferido nos termos do n.º 1 do art. 701.º do CPC, conhecido da questão, suscitada nas contra-alegações da apelada, da inadmissibilidade dos documentos juntos com a alegação das apelantes, nada impede, antes tudo impõe, tal questão ser conhecida pela conferência, como questão prévia, no acórdão em que julga a apelação.

- As decisões da Relação são colegiais, são da competência da conferência; as funções do relator justificam-se com base no princípio da economia processual e por razões de celeridade processual, tendo os seus despachos carácter provisório, pois que deles cabe reclamação para a conferência.

- Em recurso de apelação, a junção de documentos às alegações, para serem considerados na decisão do recurso, pode ocorrer (i) nos casos excepcionais a que se refere o art. 524.º do CPC, ou seja, quando não tenha sido possível a sua apresentação até ao encerramento da discussão em 1.ª instância, e (ii) quando a junção apenas se torne necessária em virtude do julgamento proferido na 1.ª instância.

- No segundo caso, não basta, para que a junção do documento seja permitida, que ela seja necessária em face do julgamento da 1.ª instância: é essencial que tal junção só (apenas) se tenha tornado necessária em virtude desse julgamento.

- O que a lei (o art. 706.º, n.º 1, do CPC) quer contemplar são os casos em que a decisão da 1.ª instância se tenha baseado em meio probatório inesperadamente junto por iniciativa do tribunal (não oferecido pelas partes) ou em preceito jurídico com cuja aplicação ou interpretação as partes justificadamente não tivessem contado.

- Falta de fundamentação significa ausência total, absoluta, de fundamentos ou razões justificativos de uma qualquer decisão.

- Resultando da matéria de facto provada, em acção de indemnização por acidente de viação, que o acidente foi devido unicamente à vítima (um peão), sendo-lhe totalmente imputável, desencadeado por culpa exclusiva sua, não tendo para ele contribuído a típica aptidão do veículo automóvel atropelante para a criação de riscos, não há lugar a indemnização.

08-01-2009

Revista n.º 3510/08 - 2.ª Secção

Santos Bernardino (Relator) *, Bettencourt de Faria e Pereira da Silva

Acidente de viação

Atropelamento

Concorrência de culpa e risco

Culpa do lesado

Culpa exclusiva

Responsabilidade pelo risco

Exclusão de responsabilidade

- Se o acidente for unicamente devido a actuação culposa exclusiva do lesado, a responsabilidade pelo risco deve considerar-se excluída nos termos do art. 505.º do CC.

- Admitindo-se a concorrência da culpa com o risco no processo causal do acidente, isso não significa considerar-se o risco causalmente verificado apenas porque o acidente se verificou entre um veículo motorizado e o peão sinistrado a partir do momento em que se provou que o acidente foi exclusivamente imputável a este último.

- Se um peão inicia a travessia da faixa de rodagem à saída de um túnel destinado exclusivamente ao trânsito automóvel, atravessando-se subitamente e à frente do condutor que não se pôde desviar dada a proximidade entre ambos, a responsabilidade pelo risco do condutor do veículo motorizado está afastada pois tais factos comprovam que o acidente é imputável exclusivamente ao sinistrado.

20-01-2009

Revista n.º 3807/08 - 6.ª Secção

Salazar Casanova (Relator) *, Azevedo Ramos e Silva Salazar.

Acidente de viação

Menor

Concorrência de culpa e risco

Matéria de facto

Presunções judiciais

Poderes do supremo tribunal de justiça

Danos não patrimoniais

- O art. 505.º do CC deve ser interpretado no

sentido de nele se admitir a concorrência da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, dele resultando que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, a que se reporta o n.º 1 do art. 503.º, só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

- O acatamento, pelo STJ, das ilações extraídas dos factos provados pelas instâncias tem como pressuposto (i) que a conclusão ou ilação não altere os factos apurados, e (ii) que ela seja a consequência lógica desses factos, sendo já sindicável pelo Supremo o comportamento da Relação se esta considera provado por inferência um facto dado como não provado na 1.ª instância, na resposta ao respectivo quesito da base instrutória.

- Não provada a culpa do menor, atropelado por um veículo automóvel, e não sendo possível afirmar que os danos por aquele sofridos são consequência da sua concreta actuação, subsiste apenas a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, pois tais danos são exclusivamente provenientes dos riscos próprios do veículo e seu condutor.

- Tendo o menor, de cinco anos de idade, sofrido fractura do fémur direito, suportado internamento hospitalar de três dias, imobilização com gesso em ambas as pernas durante 30 dias, a que se seguiram mais 30 dias, depois de tirar o gesso, sem poder locomover-se, tendo andado em tratamento durante cerca de um ano, sofrendo dores, decorrentes das lesões e dos tratamentos, e tendo ficado, como sequela física do acidente, com diferença de cerca de um centímetro entre a perna esquerda e a direita, não é excessiva, podendo até qualificar-se de modesta, a indemnização de € 12.000,00, fixada pela Relação, como indemnização por danos não patrimoniais, no pressuposto, aliás, do contributo culposo do menor para a produção do evento danoso.

22-01-2009

Revista n.º 3404/08 - 2.ª Secção

Santos Bernardino (Relator) *, Bettencourt de Faria e Pereira da Silva

Recurso de revista

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Acidente de viação

Veículo automóvel

Peão

Atropelamento

Culpa

Concorrência de culpa e risco

- Na medida em que a culpa é apreciada, na falta de outro critério legal, pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de cada caso (art. 487.º, n.º 2, do CC), o que constitui matéria de direito, o STJ deve tomar conhecimento da revista, nos termos dos arts. 721.º, n.º 2, e 729.º, n.º 1, do CPC, para apurar a responsabilidade civil decorrente dum acidente de viação, que, neste específico domínio, implica a necessidade prática de analisar conjuntamente, sem as cindir de modo artificial, a questão do nexos de causalidade (que em parte integra matéria de facto, insusceptível de censura pelo tribunal de revista) e da culpa propriamente dita.

- Apurando-se que a vítima surgiu súbita e inopinadamente – porque o fez a correr e encoberta pela fila de trânsito mais à direita, assim surpreendendo o réu e tornando o acidente inevitável, apesar de ele conduzir com atenção e ter travado logo que viu a criança –, a muito curta distância, atravessando a rua quando o sinal luminoso (semáforo) regulador do trânsito se encontrava vermelho para os peões e verde para os veículos, tais factos são suficientemente claros e unívocos para se concluir seguramente que ao condutor do veículo seguro na ré nenhuma culpa pode ser atribuída.

- O STJ decidiu recentemente que o texto do art. 505.º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for

devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo, sendo aplicável a esse concurso o disposto no art. 570.º – cf. Acórdão do STJ, de 04-10-1997, Proc. n.º 07B1710.

- Porém, na situação concreta e face ao circunstancialismo de facto apurado, não é possível afirmar-se que o risco inerente à circulação do veículo interferiu causalmente no acidente, em termos de causalidade adequada; foi a vítima, e só ela, que, violando o art. 74.º, al. a), do Regulamento de Sinalização de Trânsito, e o art. 101.º, n.º 1, do CESt, em vigor à data dos factos (2002) – “Os peões não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respectiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente” – deu causa fatal ao atropelamento.

29-09-2009

Revista n.º 1189/05.8TVPRT.P1 - 6.ª Secção
Nuno Cameira (Relator), Sousa Leite e Salreta Pereira

Acidente de viação
Concorrência de culpa e risco
Veículo automóvel
Peão
Atropelamento
Culpa da vítima

- Não se vislumbra o que poderia ter feito a condutora de um veículo automóvel para não colher uma menor que lhe surge à frente do veículo, a cerca de 5 m, provinda da traseira de um autocarro, havendo uma passadeira a 10 m do local do acidente; foi a vítima que se colocou na trajectória do automóvel a distância tão curta que, descontando o tempo de reacção do condutor, tornaria inevitável o atropelamento à velocidade de 40 Km/h.

- A conduta da vítima apresenta-se, ela mesma, só por si, suficiente e adequada à produção do acidente, revelando-se o veículo automóvel, do ponto de vista da sua

aptidão geradora de riscos, em termos de causalidade adequada, indiferente ao choque, a não ser, obviamente, sob o (juridicamente irrelevante) aspecto puramente naturalístico.

- Considerando todo o circunstancialismo provado é de concluir que a imprudência e inconsideração da vítima foi a causa exclusiva do seu atropelamento e morte, excluindo a responsabilidade objectiva – assente nos perigos ou riscos, de natureza geral, próprios da utilização e circulação da máquina –, acolhida no art. 503.º, n.º 1, do CC, como previsto no art. 505.º, n.º 1.

13-10-2009

Revista n.º 430/07.7TCGMR.G1.S1 - 1.ª Secção
Alves Velho (Relator), Moreira Camilo e Urbano Dias

Acidente de viação
Atropelamento
Peão
Menor
Culpa do lesado
Culpa exclusiva
Responsabilidade pelo risco
Concorrência de culpa e risco

- É de imputar em exclusivo ao autor, então adolescente, a culpa pelo acidente de viação, se se provou que surgiu, de forma repentina e a correr, entre dois veículos estacionados e penetrou na via por onde circulava o veículo automóvel seguro, que então seguia a velocidade de 40 km/h, na hemi-faixa de rodagem direita, junto aos veículos estacionados, tendo o respectivo condutor, surpreendido com o aparecimento do peão, guinado de imediato o seu veículo para a esquerda, mesmo assim não impedindo que o autor fosse embatido pelo lado direito, entre a porta e o guardalamas, estatelando-se no chão e contraindo lesões.

- O procedimento do autor constituiu infracção manifesta aos ditames do art. 101.º do CESt, aprovado pelo DL n.º 114/94, de 03-05, e revisto pelo DL n.º 2/98, de 03-01, e deu causa ao processo causal do acidente.

- A responsabilidade pelo risco pode ser considerada, mas apenas se puder concorrer com a responsabilidade fundada na culpa ou não se apurar, simplesmente, quem foi o culpado do acidente.

V - De harmonia com a jurisprudência tradicional, e tendo em conta a regra do art. 503.º, n.º 1, do CC, não podia a responsabilidade pelo risco concorrer com a auto-responsabilidade do lesado ainda que não a título de culpa, bastando que o acidente lhe fosse imputado em termos de causalidade. Ou seja, bastaria provar que a verificação do acidente causador de danos era de imputar a facto do lesado, mesmo que não culposo e independentemente do seu grau quando culposo, ou de um terceiro, para de imediato se afastar aquela responsabilidade objectiva.

- Passou a admitir-se, à luz de uma nova leitura do art. 505.º do CC, a viabilidade de um concurso de culpa do lesado com o risco próprio do veículo, sempre que ambos tenham contribuído para a produção do dano. Só que, para essa hipótese se poder verificar, torna-se necessário que exista uma situação que à partida não exclua a responsabilidade pelo risco ou, dito de outra forma, que o acidente não seja imputável e unicamente devido, com ou sem culpa, ao próprio lesado ou a terceiro, ou resulte, exclusivamente, de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

- No caso vertente, considerando que o condutor da viatura segura em nada contribuiu para o processo causal do acidente e que foi a conduta do peão a desencadeante exclusiva de tal processo causal, tendo em atenção a curtíssima distância a que o autor surgiu a interceptar, de forma súbita e imprevista, a linha de marcha do veículo, a culpa e o processo causal devem ser analisados em si mesmos, não podendo ser trazido como elemento mitigador da mesma o risco genérico que todo o trânsito estradal, mesmo em cidades, e com todos os seus condicionamentos e proibições, obviamente, comporta.

12-11-2009

Revista n.º 3660/04.OTVLSB.S1 - 6.ª Secção
Cardoso de Albuquerque (Relator), Salazar

Casanova e Azevedo Ramos

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Concorrência de culpa e risco

Culpa do lesado

Culpa exclusiva

- Ainda que se entenda que é possível a concorrência entre a culpa e o risco, tal doutrina, para que possa ser aplicada, exige que o acidente não seja de imputar unicamente ao lesado.

- O acidente é de imputar unicamente ao lesado se se provou apenas que o veículo seguia na via e que aquele lesado, que seguia de bicicleta no passeio do lado direito, atento o sentido de marcha da viatura, e no mesmo sentido desta, se desequilibrou e foi embater no veículo automóvel.

03-12-2009

Revista n.º 81/08.9TBFLG.G1.S1 - 2.ª Secção
Bettencourt de Faria (Relator) *, Pereira da
Silva e Rodrigues dos Santos

Acidente de viação

Peão

Atropelamento Menor

Culpa do lesado

Concorrência de culpa e risco

- A lei, nos arts. 102.º, n.ºs 1 e 2, e 104.º, n.º 1, do CESt, aprovado pelo DL n.º 114/94, de 03-05, quis conferir às faixas de rodagem a finalidade de circulação de veículos, impondo particulares reservas e cautelas aos peões quando as invadam, quer para as atravessar, quer por outra razão qualquer, tudo para afastar o perigo de atropelamentos.

- Encontrando-se a sinistrada em cima de um degrau existente na entrada do centro de Catequese – de onde havia saído –, não visível para o réu que circulava no seu velocípede pela faixa de rodagem, e invadindo a mesma repentinamente quando aquele estava a passar em frente à dita

entrada, sem que tivesse possibilidade de qualquer manobra de recurso, deve considerar-se a lesada foi a responsável pelo seu atropelamento.

- O facto de a sinistrada, à data do acidente, ter 11 anos de idade, não afasta a culpa na produção do evento danoso: tal idade confere-lhe um discernimento suficiente para lidar com situações vulgares de relativo perigo rodoviário, como a presente, que se reveste de uma simplicidade e banalidade enormes: acabada a catequese e alcançados os degraus de saída, deparava-se-lhe a via de trânsito e, com os seus 11 anos, já podia e devia prever o que veio a acontecer.

- Perante este quadro factual de extrema simplicidade, não se justifica a minoração da relevância da culpa da menor em ordem a motivar a inclusão, com sequência indemnizatória, do risco próprio da circulação do velocípede.

15-04-2010

Revista n.º 2389/03.OTBPRD.P1.S1 - 2.ª Secção

João Bernardo (Relator), Oliveira Rocha e Oliveira Vasconcelos

Acidente de viação

Auto-estrada

Peão

Atropelamento

Respostas aos quesitos

Matéria de direito

Excesso de velocidade

Nexo de causalidade

Teoria da causalidade adequada

Culpa do lesado

Concorrência de culpas

Responsabilidade pelo risco

- O art. 24.º - C13 do Regulamento de Sinalização do Trânsito deixa um segmento em aberto para que nele se insira a velocidade cujo excesso é proibido.

- Daí que não possa ser considerada como não escrita a resposta de “provado que no acesso à faixa Via Verde existe sinal vertical a limitar a velocidade em tal faixa a 40 Km/h” ao artigo da base instrutória no qual se perguntava se “no local encontrava-se a

sinalização vertical sinal C 13?”.

- É proibido o trânsito de peões nas auto-estradas (art. 72.º do CESt).

- A zona de portagens faz parte integrante da auto-estrada, pelo que também nela não podem circular peões, a não ser os respectivos portageiros quando existam cabines de pagamento manual.

- A Via Verde é uma área de passagem de veículos automóveis reservada aos respectivos clientes, com rapidez e comodidade que advém, precisamente, do facto de não terem de interromper a sua marcha.

- Não é exigível aos condutores preverem os comportamentos contravencionais e negligentes dos outros utentes das vias de circulação.

- O condutor que segue na faixa da Via Verde não tem a obrigação de contar com a atitude de um peão (ora autor) que abriu a barreira para poder passar a dita faixa e que, apesar de manter os pés no lancil, inclinou a parte superior do seu corpo para dentro da faixa de rodagem daquela Via com intenção de se certificar se algum veículo circulava pela sua esquerda, acabando, porém, por ultrapassar a largura do lancil em que se encontrava e invadindo aquela mesma faixa.

- Sendo este o contexto, e por causa do comportamento do peão, em que se verifica a colisão entre o autor e a coluna montante direita do pára-brisas e o espelho retrovisor do veículo, deve considerar-se que foi o peão a embater no veículo seguro na ré.

- Este circunstancialismo fáctico constitui a base da culpabilidade do autor na produção do sinistro, constituindo a passagem do veículo, quando foi embatido por aquele, uma simples conditio sine qua non do acidente, e não a sua causalidade adequada, relevante para efeitos do disposto no art. 563.º do CC.

- A ré também não pode ser responsabilizada por qualquer risco próprio da circulação do veículo por ela seguro, pois a existência de causalidade adequada é uma necessidade incontornável enquanto pressuposto da obrigação de indemnizar, seja qual for a sua fonte; com efeito, não se pode descontextualizar o art. 563.º do art.

483.º e segs. e estes, por seu turno, dos arts. 499.º e segs., todos do CC, que regulamentam a responsabilidade pelo risco, resultando da interpretação sistemática dos mesmos que, mesmo para a responsabilidade pelo risco, é necessária a existência de uma causalidade adequada do facto que estiver na origem do evento danoso.

- E mesmo que se admitisse, no caso vertente, uma responsabilidade pelo risco, então teria a mesma de ser excluída, desta feita por força do art. 505.º do CC, pois o acidente foi imputável ao próprio lesado.

- Nem sequer se pode equacionar uma concorrência de culpas de peão e condutor do veículo, embora, pelo que respeita a este último, só quanto aos ferimentos consequentes ao acidente (art. 570.º do CC), pois não ficou assente que do facto de a viatura seguir a 50 km/hora resultariam ferimentos mais graves para o autor do que se aquela circulasse a 40 km/hora.

01-07-2010

Revista n.º 3756/06.3TBSTS.P1.S1 - 7.ª Secção

Alberto Sobrinho (Relator), Ferreira de Sousa e Pires da Rosa

Nulidade de acórdão

Omissão de pronúncia

Contradição insanável

Oposição entre os fundamentos e a decisão

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa

Infracção estradal

Prioridade de passagem

Concorrência de culpa e risco

Culpa exclusiva

- A nulidade do acórdão por contradição entre os fundamentos de facto e de direito só ocorre quando os primeiros conduzirem logicamente ao resultado oposto à segunda.

- A omissão de pronúncia só ocorre quando o juiz olvida a pronúncia sobre as questões submetidas ao seu escrutínio pelas partes ou de que deva conhecer oficiosamente.

- Se num entroncamento de vias um veículo

automóvel se apresentou pela esquerda, relativamente ao sentido de marcha de um outro, não cedendo a este a prioridade de passagem – e não se provando que este haja abusado do seu direito de passagem (que efectivamente não é um direito absoluto –, então é de atribuir ao condutor do primeiro veículo a culpa exclusiva pela produção do evento da colisão de veículos.

- A interpretação conjugada do disposto nos arts. 505.º e 570.º, n.º 1, ambos do CC, não permite a conclusão de haver lugar a concurso entre culpa exclusiva do lesado e responsabilidade pelo risco de circulação, do titular da direcção efectiva do veículo automóvel.

- Concluindo-se pela culpa exclusiva da recorrente, fica afastado o enquadramento no regime legal da responsabilidade civil pelo risco.

- A responsabilidade pelo risco pressupõe que o lesado tenha agido ou omitido a acção sem culpa, o que não ocorre no caso vertente, visto que o evento ocorreu por virtude de actos e omissões da autora, envolvidos de culpa exclusiva.

25-11-2010

Revista n.º 12175/09.9T2SNT.L1.S1 - 7.ª Secção

Gonçalo Silvano (Relator), Pires da Rosa e Custódio Montes

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Matéria de facto

Princípio da livre apreciação da prova

Prova testemunhal

Erro na apreciação das provas

Respostas aos quesitos

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Excesso de velocidade

Culpa da vítima Culpa exclusiva

Concorrência de culpa e risco

- Não pode ser objecto de censura pelo STJ a alteração pela Relação das respostas a dois quesitos da base instrutória, na sequência de impugnação efectuada pela recorrente no recurso de apelação, se tal

alteração foi feita de forma fundamentada no acórdão recorrido, após audição dos respectivos depoimentos testemunhais e análise crítica da prova a que a Relação procedeu.

- O erro na apreciação das provas e na fixação dos factos materiais da causa não pode ser objecto de recurso de revista, nos termos do art. 722.º, n.º 2, do CPC, salvo havendo ofensa de uma disposição expressa da lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova.

- Provado que o peão procedeu à travessia da estrada, a pé, sem atender ao trânsito do veículo automóvel, cujas luzes eram visíveis a uma distância superior a 30 m, apresentando uma taxa de álcool no sangue 2,48 g/l e sem se certificar que o podia fazer sem perigo de acidente, tudo em manifesta infracção ao art. 101.º, n.º 1, do CESt, é de entender que o atropelamento é imputável a culpa exclusiva da própria vítima e que apenas se ficou a dever à conduta deste.

- É certo que se provou que o condutor do veículo não avistou o peão antes do embate e que não abrandou a sua marcha, nem tentou travar, mas isto não permite atribuir-lhe, sem mais, qualquer parcela de culpa, assente que circulava a velocidade não inferior a 40/50 km/h, com as luzes acesas na posição de médios, que o acidente ocorreu de noite e chovia com intensidade, que o peão não era portador de qualquer dispositivo de iluminação ou reflector e envergava um guarda-chuva preto, o que tornava ainda mais difícil a percepção da sua presença por parte de qualquer condutor normal colocado naquela situação, assim não podendo afirmar-se que o peão era visível para o condutor ao proceder à travessia da estrada, da esquerda para a direita, ou que pudesse ser avistado, com antecedência, a tempo de o condutor poder evitar a colisão, não podendo concluir-se que o condutor do veículo tinha a possibilidade de avistar o peão, só não o tendo visto por seguir distraído, nem que seguisse a velocidade excessiva.

- Exigindo que o condutor possa parar no espaço livre e visível à sua frente, o art. 24.º, n.º 1, al. a), do CESt, apenas quer que o

condutor se assegure de que a distância entre ele e qualquer obstáculo visível é suficiente para, em caso de necessidade, fazer parar o veículo, sem ter de contar com obstáculos que lhe surjam inopinadamente.

- A regra de que o condutor deve adoptar velocidade que lhe permita fazer parar o veículo no espaço visível à sua frente, pressupõe, obviamente, na sua observância, que não se verifiquem condições anormais ou factos imprevisíveis que alterem de súbito a sua linha de marcha.

- Atendendo a que o acidente só ficou a dever-se à conduta do peão, sendo-lhe imputável a título de culpa, e apenas a ele, não pode haver concorrência da responsabilidade objectiva ou pelo risco criado pela circulação do veículo com a culpa do peão.

01-02-2011

Revista n.º 5109/03.6TBSTS.P1.S1 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e Nuno Cameira

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Concorrência de culpa e risco

Culpa

Responsabilidade pelo risco

Princípio dispositivo

Ónus de alegação

Ónus da prova

Princípio da aquisição processual

Contestação

Ampliação da matéria de facto

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Baixa do processo ao tribunal recorrido

- Embora seja questionável a conjugação da culpa com o risco, não é de repudiar, à partida, e sem maior ponderação, tal possibilidade se o acidente não for de imputar exclusivamente ao lesado, não se fechando a porta a uma possível interpretação progressista ou actualista do art. 505.º do CC, sem se mostrar insensível, mormente por influência do direito comunitário, ao alargamento crescente do âmbito da responsabilidade pelo risco.

- Embora o autor peça a condenação da ré com base da culpa do seu segurado, articulando a propósito na petição inicial, matéria factual tendente a tal conclusão, o certo é que não resultando dos autos que aquele apenas pretende a reparação se houver culpa, na ausência comprovada desta - efectiva ou presumida - bem se pode encarar o cenário da responsabilidade pelo risco.

- Nos casos em que não existe presunção de culpa, cabendo a prova desta ao autor (a quem incumbe o ónus de alegação dos factos indispensáveis à sua pretensão), ainda assim nada impede o tribunal de tomar em consideração todos os factos relevantes e emergentes do alegado pela ré, por força do princípio da aquisição processual (art. 515.º do CPC).

- Alegando a ré na contestação matéria de facto relevante para eventualmente se apurar da culpa/não culpa do condutor do veículo na produção do acidente e da violação do dever de vigilância por banda da mãe do menor sinistrado, matéria essa controvertida, deveria a mesma ter sido levada à base instrutória.

- Não tendo sido, deve ser ampliada a matéria de facto, em ordem a constituir base suficiente para a decisão de direito, justificando-se para esse efeito a baixa do processo ao tribunal recorrido (art. 729.º, n.º 3, do CPC).

24-02-2011

Revista n.º 97/05.7TBPVL.G1.S1 - 2.ª Secção Serra Baptista (Relator), Álvaro Rodrigues e Bettencourt de Faria

Acidente de viação

Peão

Atropelamento Menor

Culpa do lesado

Concorrência de culpa e risco

- A lei, nos arts. 102.º, n.ºs 1 e 2, e 104.º, n.º 1, do CESt, aprovado pelo DL n.º 114/94, de 03-05, quis conferir às faixas de rodagem a finalidade de circulação de veículos, impondo particulares reservas e cautelas aos peões quando as invadam, quer para as

atravessar, quer por outra razão qualquer, tudo para afastar o perigo de atropelamentos.

- Encontrando-se a sinistrada em cima de um degrau existente na entrada do centro de Catequese – de onde havia saído –, não visível para o réu que circulava no seu velocípede pela faixa de rodagem, e invadindo a mesma repentinamente quando aquele estava a passar em frente à dita entrada, sem que tivesse possibilidade de qualquer manobra de recurso, deve considerar-se a lesada foi a responsável pelo seu atropelamento.

- O facto de a sinistrada, à data do acidente, ter 11 anos de idade, não afasta a culpa na produção do evento danoso: tal idade confere-lhe um discernimento suficiente para lidar com situações vulgares de relativo perigo rodoviário, como a presente, que se reveste de uma simplicidade e banalidade enormes: acabada a catequese e alcançados os degraus de saída, deparava-se-lhe a via de trânsito e, com os seus 11 anos, já podia e devia prever o que veio a acontecer.

- Perante este quadro factual de extrema simplicidade, não se justifica a minoração da relevância da culpa da menor em ordem a motivar a inclusão, com sequência indemnizatória, do risco próprio da circulação do velocípede.

15-04-2010

Revista n.º 2389/03.0TBPRD.P1.S1 - 2.ª Secção

João Bernardo (Relator), Oliveira Rocha e Oliveira Vasconcelos

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Matéria de facto

Princípio da livre apreciação da prova

Prova testemunhal

Erro na apreciação das provas

Respostas aos quesitos

Acidente de viação

Atropelamento

Peão

Excesso de velocidade

Culpa da vítima

Culpa exclusiva

Concorrência de culpa e risco

- Não pode ser objecto de censura pelo STJ a alteração pela Relação das respostas a dois quesitos da base instrutória, na sequência de impugnação efectuada pela recorrente no recurso de apelação, se tal alteração foi feita de forma fundamentada no acórdão recorrido, após audição dos respectivos depoimentos testemunhais e análise crítica da prova a que a Relação procedeu.

- O erro na apreciação das provas e na fixação dos factos materiais da causa não pode ser objecto de recurso de revista, nos termos do art. 722.º, n.º 2, do CPC, salvo havendo ofensa de uma disposição expressa da lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova.

- Provado que o peão procedeu à travessia da estrada, a pé, sem atender ao trânsito do veículo automóvel, cujas luzes eram visíveis a uma distância superior a 30 m, apresentando uma taxa de álcool no sangue 2,48 g/l e sem se certificar que o podia fazer sem perigo de acidente, tudo em manifesta infracção ao art. 101.º, n.º 1, do CEst, é de entender que o atropelamento é imputável a culpa exclusiva da própria vítima e que apenas se ficou a dever à conduta deste.

- É certo que se provou que o condutor do veículo não avistou o peão antes do embate e que não abrandou a sua marcha, nem tentou travar, mas isto não permite atribuir-lhe, sem mais, qualquer parcela de culpa, assente que circulava a velocidade não inferior a 40/50 km/h, com as luzes acesas na posição de médios, que o acidente ocorreu de noite e chovia com intensidade, que o peão não era portador de qualquer dispositivo de iluminação ou reflector e envergava um guarda-chuva preto, o que tornava ainda mais difícil a percepção da sua presença por parte de qualquer condutor normal colocado naquela situação, assim não podendo afirmar-se que o peão era visível para o condutor ao proceder à travessia da estrada, da esquerda para a direita, ou que pudesse ser avistado, com antecedência, a tempo de o condutor poder evitar a colisão, não podendo concluir-se que o condutor do veículo tinha a

possibilidade de avistar o peão, só não o tendo visto por seguir distraído, nem que seguisse a velocidade excessiva.

- Exigindo que o condutor possa parar no espaço livre e visível à sua frente, o art. 24.º, n.º 1, al. a), do CEst, apenas quer que o condutor se assegure de que a distância entre ele e qualquer obstáculo visível é suficiente para, em caso de necessidade, fazer parar o veículo, sem ter de contar com obstáculos que lhe surjam inopinadamente.

- A regra de que o condutor deve adoptar velocidade que lhe permita fazer parar o veículo no espaço visível à sua frente, pressupõe, obviamente, na sua observância, que não se verifiquem condições anormais ou factos imprevisíveis que alterem de súbito a sua linha de marcha.

- Atendendo a que o acidente só ficou a dever-se à conduta do peão, sendo-lhe imputável a título de culpa, e apenas a ele, não pode haver concorrência da responsabilidade objectiva ou pelo risco criado pela circulação do veículo com a culpa do peão.

01-02-2011

Revista n.º 5109/03.6TBSTS.P1.S1 - 6.ª Secção

Azevedo Ramos (Relator), Silva Salazar e Nuno Cameira

Acidente de viação

Peão

Veículo automóvel

Atropelamento

Culpa

Concorrência de culpa e risco

Respostas à base instrutória

- A não demonstração de certo facto da base instrutória (quesito) não autoriza que se tenha por adquirido o seu contrário.

- A imputação do evento a título de culpa pressupõe, por um lado, a verificação de uma relação de desconformidade entre a conduta devida e o comportamento observado pelo autor do facto e, por outro, a possibilidade de formulação de um juízo de censura na imputação desse facto, impendendo sobre o lesado o ónus da prova

desses requisitos, salvo se houver presunção legal – art. 487.º, n.º 1, do CC.

- Se o evento se ficou a dever à inobservância das regras de prudência pela vítima, impostas perante o perigo normal do atravessamento de uma via destinada ao trânsito de veículos, sendo que, em contraponto, nada se apurou, na matéria de facto, quanto às condições de circulação do veículo ou ao seu condutor, que sugira contribuição, por via dos riscos próprios inerentes à utilização em curso na circunstância, para a ocorrência do embate (atropelamento), resulta que a conduta da vítima se apresenta, ela mesma, só por si, suficiente e adequada à produção do acidente.

- Ou seja, o veículo motorizado revela-se, do ponto de vista da sua aptidão geradora de riscos, em termos de causalidade adequada, indiferente ao choque – a não ser sob o (juridicamente indiferente) aspecto puramente naturalístico –, pelo que o acto de imprudente e contraordenacional invasão da faixa de rodagem, no círculo específico de criação de risco conhecido e de verificação previsível, imputável unicamente ao lesado, exclui a responsabilidade objectiva, assente nos perigos ou riscos, de natureza geral, próprios da utilização e circulação da máquina, acolhida no art. 503.º, n.º 1, como previsto no art. 505.º, n.º 1, ambos do CC.

- Em suma, concluindo-se que o atropelamento ocorreu por facto exclusivamente imputável ao peão, sem que tenha havido qualquer contribuição causal dos riscos próprios do veículo, arredada está a implicação da responsabilidade pelo risco e respectivos efeitos.

10-01-2012

Revista n.º 308/2002.P1.S1 - 1.ª Secção
Alves Velho (Relator), Paulo Sá e Garcia Calejo

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Culpa da vítima

Responsabilidade pelo risco

Concorrência de culpa e risco

Interpretação da lei

- Em matéria de acidentes de viação, a verificação de qualquer das circunstâncias referidas no art. 505.º do CC – maxime, ser o acidente imputável a facto, culposo ou não, do lesado – exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, a título de risco.

- O texto do art. 505.º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente, em concreto, for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

19-01-2012

Revista n.º 2997/06.8TBPVZ.P1.S1 - 2.ª Secção

Bettencourt de Faria (Relator), Pereira da Silva e João Bernardo

Acidente de viação

Culpa

Responsabilidade pelo risco

Concorrência de culpa e risco

Reenvio prejudicial

- Os arts. 503.º, n.º 1, 504.º, n.º 1, 505.º e 570.º do CC, quando interpretados no sentido de que a existência de culpa exclusiva ou parcial da vítima pode fundamentar a exclusão ou redução da indemnização, por lesões sofridas em consequência de acidente de viação, não colide com o Direito Comunitário, particularmente com os n.ºs 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva (72/166/CEE), 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva (84/5/CEE) e 1.º- A da Terceira Directiva (90/232/CEE), introduzido pelo art. 4.º da Quinta Directiva (2005/14/CE), todas relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de automóveis, por competir à legislação do Estado-membro regular, no seu direito interno, o regime de

responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos automóveis.

- O Acórdão do TJUE, de 09-06-2011, proferido no Processo em que J... M... A... L..., M... C... O... F... B..., litigavam contra a Companhia de Seguros ... S.A., afirmou na sua decisão (Terceira Secção), onde se abordava a problemática assim sumariada – “Seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis – Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE e 90/232/CEE – Direito a indemnização pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis – Requisitos de redução – Contribuição da vítima para o seu próprio dano – Responsabilidade pelo risco – Disposições aplicáveis ao terceiro menor vítima de acidente”, que: “A Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 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, a Segunda Directiva 84/5/CEE do Conselho, e 30 de Dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis, e a Terceira Directiva 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis, devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título do seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano”.

15-05-2012

Revista n.º 4249/05.1TBCVCT.G2.S1 - 6.ª

Secção

Fonseca Ramos (Relator) *, Salazar Casanova e Fernandes do Vale

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Atropelamento

Peão Menor

Culpa exclusiva

Culpa do lesado

Concorrência de culpa e risco

Seguro automóvel

Seguro obrigatório

Directiva comunitária

Reenvio prejudicial

- O atropelamento de um peão – menor de 4 anos de idade – que inopinadamente se atravessou à frente de um veículo que, numa localidade, seguia na sua faixa de rodagem, a uma velocidade não superior a 20 km/h, sem que o condutor o pudesse prever, é de imputar em exclusivo ao lesado, tornando irrelevante o risco genérico decorrente do facto de o veículo se encontrar a circular numa via pública.

- Uma interpretação do art. 505.º do CC que admita a concorrência entre a responsabilidade pelo risco inerente ao veículo automóvel e a imputação do acidente ao lesado, sujeitando a quantificação da indemnização à ponderação prevista no art. 570.º do CC, fica necessariamente afastada quando o acidente seja exclusivamente devido ao sinistrado, sem qualquer contribuição causalmente adequada dos riscos próprios do veículo.

- Em tais circunstâncias, não é imposta pelas Directivas Europeias em matéria de seguro automóvel a responsabilidade da seguradora com quem o proprietário e condutor do veículo outorgou contrato de seguro obrigatório, já que, como decidiu o Tribunal de Justiça, no acórdão de 09-06-11, no âmbito do processo de reenvio prejudicial n.º C-409/09, tais Directivas “devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da

vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título do seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano”.

17-05-2012

Revista n.º 1272/04.7TBGDM.P1.S1 - 2.ª Secção

Abrantes Geraldês (Relator) *, Bettencourt de Faria e Pereira da Silva

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Nexo de causalidade

Colisão de veículos

Concorrência de culpas

Concorrência de culpa e risco

Presunção de culpa

Comitente

Comissário

Veículo automóvel

Motociclo

Cálculo da indemnização

Equidade

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Matéria de direito

Matéria de facto

Danos não patrimoniais

Danos patrimoniais

Dano morte

Prescrição

Arguição

Conhecimento oficioso

Princípio da preclusão

- Não existindo prova de que a colisão de veículos tenha resultado da violação de quaisquer deveres de cuidado por parte do lesado, não é possível a exclusão da responsabilidade, por culpa presumida, de quem tem a direcção efectiva do veículo, nos termos dos arts. 503.º e 505.º do CC.

- Não envolve violação da norma contida no art. 506.º do CC a decisão que fixou em 65% e 35% a percentagem dos riscos de circulação de veículos dotados de características estruturais diferentes (veículo automóvel e velocípede com

motor), considerando tais diferenças e as circunstâncias do acidente – designadamente que (i) a colisão se deu entre a frontal direita do veículo automóvel e a roda dianteira do motociclo; (ii) que o motociclo não fez qualquer travagem; (iii) que o embate ocorreu na faixa central de avenida com 3 hemi-faixas; (iv) e quando o automóvel já se encontrava perpendicular ao eixo da via.

- Quando o cálculo da indemnização haja assentado decisivamente em juízos de equidade, ao STJ não compete a determinação exacta do valor pecuniário a arbitrar em função da ponderação das circunstâncias concretas do caso – já que a aplicação de puros juízos de equidade não traduz, em bom rigor, a resolução de uma «questão de direito» –, mas tão-somente a verificação acerca dos limites e pressupostos dentro dos quais se situou o referido juízo equitativo, formulado pelas instâncias face à ponderação da individualidade do caso concreto.

- Não é de censurar os montantes de € 48 000 e de € 20 000, atribuídos como compensação pelo direito à vida e de indemnização por danos não patrimoniais, quando, não se provando que o acidente fosse devido a culpa dos intervenientes, se provou que:

(i) o filho único dos autores tinha 22 anos à data do acidente, (ii) veio a falecer; (iii) formava, com os pais, uma família feliz; (iv) era a principal razão e motivação das suas vidas; (v) e que a sua morte lhes causou um sofrimento intenso.

- A prescrição, não sendo de conhecimento oficioso, deve ser invocada na contestação, sob pena de preclusão.

17-05-2012

Revista n.º 48/2002.L2.S1 - 7.ª Secção Maria dos Prazeres Beleza (Relator) Lopes do Rego Orlando Afonso

Responsabilidade extracontratual

Acidente de viação

Direito comunitário

Culpa

Culpa exclusiva

Culpa do lesado
Responsabilidade pelo risco
Culpa in vigilando
Ónus de alegação
Concorrência de culpa e risco
Seguro automóvel
Seguro obrigatório
Interpretação da lei
Directiva comunitária
Veículo automóvel
Motociclo
Menor
Morte
Dano morte
Danos não patrimoniais
Cálculo da indemnização

- As novas concepções comunitárias têm vindo a pôr em causa a jurisprudência e doutrina tradicionais em matéria de acidentes de viação, para as quais a imputação causal do acidente ao lesado exclui, por si só, a responsabilidade objectiva.

- Com efeito, o direito comunitário, apresentando-se como garante de uma maior protecção dos lesados (alargando o âmbito da responsabilidade pelo risco), veio – em várias directivas – consagrar a protecção dos interesses dos sinistrados, vítimas de acidentes de viação, numa sociedade como a nossa em que, o excesso de veículos (estacionados ou em circulação) criou desequilíbrios ambientais, limitou o espaço pedonal e aumentou potencialmente a sinistralidade.

- Embora a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos seja, em princípio, da competência dos Estados-membros, impõe-se uma interpretação actualista das regras relativas à responsabilidade pelo risco, na consideração do binómio risco dos veículos/fragilidade dos demais utentes das vias públicas.

- As disposições das directivas comunitárias em matéria de responsabilidade civil e seguro automóvel obrigatório – nomeadamente da Directiva n.º 2005/14/CE de 11-05 devem estar presentes em sede de interpretação do direito nacional e nas soluções a dar na aplicação desse direito,

razão pela qual não é compatível – com o direito comunitário – uma interpretação do art. 505.º do CC da qual resulte que a simples culpa ou mera contribuição do lesado para a consecução do dano exclua a responsabilidade pelo risco, prevista no art. 503.º do CC.

- Não resultando provada a violação, por parte do condutor do veículo automóvel, de qualquer norma específica do CEst ou que o mesmo tenha agido com inconsideração, negligência ou falta de destreza, resulta inviável concluir pela culpa deste.

- No que diz respeito ao menor de seis anos, condutor do velocípede sem motor, que descia a rua com uma inclinação acentuada, com os pés fora dos pedais, sem luz sinalizadora, não se pode igualmente falar em culpa, posto que – para uma criança desta idade, em que na normalidade da vida esta se confunde com a brincadeira despreocupada – andar de bicicleta não representa mais do que o preenchimento da sua vida lúdica, pelo que a imprevidência não faz parte do seu quadro mental, não lhe sendo exigível que possa, ou deva, prever as consequências de um dado acto.

- Muito embora a culpa in vigilando se presuma, a mesma não dispensa a sua alegação, o que nos presentes autos não foi feito.

- De acordo com o art. 488.º, n.º 1, do CC, “não responde pelas consequências do facto danoso que, no momento em que o facto ocorreu, estava, por qualquer causa, incapacitado de entender ou querer, salvo se o agente se colocou culposamente nesse estado, sendo este transitório”.

- Sabendo-se que ninguém se coloca culposamente em determinado estágio etário, sempre se terá de concluir pela não responsabilidade do menor pelas consequências do acidente para o qual contribuiu.

- Na ausência de culpas atribuíveis aos intervenientes no acidente, resta a responsabilidade objectiva de cada uma das partes em presença, nos termos dos arts. 503.º, 489.º, 505.º e 506.º, todos do CC.

- Ainda que não se possa falar em culpa do menor, não deixou a sua conduta de contribuir seriamente para a eclosão do

evento lesivo, pelo que – se em abstracto, as potencialidades do risco causado por uma bicicleta não sejam comparáveis às que decorrem da utilização de um veículo automóvel – a condução destemida do menor (sem pés nos pedais e a grande velocidade) por uma via pública, aberta ao trânsito, criou um grave risco, extremamente próximo do risco criado pelo veículo automóvel, razão pela qual se fixa este em 60% e aquele em 40%.

- É perfeitamente aceitável a quantia peticionada pelos autores de € 50 000 pela perda do direito à vida do seu filho, uma criança de seis anos, bem como se afigura adequada a indemnização de € 20 000 atribuída a título de danos não patrimoniais decorrentes do sofrimento da vítima durante o período que antecedeu a sua morte, que

se provou terem sido 6 dias em estado de permanente agonia e sofrimento.

- Afigura-se adequada a indemnização de € 40 000, a cada um dos progenitores, a título de danos não patrimoniais sofridos com a perda do filho, uma vez que resultou provado o sofrimento dos mesmos, o amor que os unia à criança e o desgosto incomensurável por eles padecido.

05-06-2012

Revista n.º 100/10.9YFLSB - 7.ª Secção
Orlando Afonso (Relator), João Bernardo e Távora Victor

Dano causado por animal

Responsabilidade extracontratual

Dever de vigilância

Presunção de culpa

Obrigações de indemnizar

Concorrência de culpa e risco

- O proprietário de um animal doméstico, vg de raça canina, tem o encargo de o vigiar sob pena de responder pelos danos que ele causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte – art. 493.º, n.º 1, do CC.

- Impendia sobre o réu, proprietário do animal causador do acidente que se encontrava à solta na via pública, a ilisão da presunção de culpa ali estatuída, porquanto

na sua efectiva detenção assumiu o encargo da vigilância daquele ser, por sua natureza, irracional, sobre si recaindo o dever de tomar todas as providências indispensáveis a evitar qualquer possível lesão.

- Diferente é a responsabilidade decorrente do art. 502.º do CC, onde se dispõe que «Quem no seu próprio interesse utilizar quaisquer animais responde pelos danos que eles causarem, desde que os danos resultem do processo especial que envolve a sua utilização».

- Do confronto entre estes dois normativos, podemos concluir que na abrangência do primeiro se situam as hipóteses dos animais domésticos, os quais por sua natureza estão sujeitos à guarda e/ou vigilância dos respectivos donos ou de outrem sobre quem recaia essa obrigação específica, enquanto este segundo preceito legal tem em vista aqueles que utilizam os animais no seu próprio interesse.

- No primeiro caso temos uma situação de culpa presumida e no segundo vigora a responsabilidade pelo risco, sempre que os danos estejam em conexão com os perigos especiais que sejam inerentes à utilização do animal, o que não ocorreu no caso sujeito.

13-09-2012

Revista n.º 1070/08.9TBGRD.C1.S1 - 7.ª Secção
Ana Paula Boularot (Relator) *, Pires da Rosa e Maria dos Prazeres Beleza

▪ **Acidentes *in itinere***

Acidente *in itinere*
Percurso normal
Contrato de seguro
Falta grave e indesculpável

- I - Desde a alteração introduzida à Apólice Uniforme de acidentes de trabalho pela Norma n.º 96/83 do ISP publicada no D.R. III série de 19/12/83, as apólices de seguro de tais acidentes, que até então obedeciam unicamente ao disposto na Portaria n.º 633/71, de 19/11, passaram a incluir uma cláusula que alargava a cobertura dos contratos de seguro a acidentes de trajeto não qualificáveis como de trabalho face a LAT (Lei n.º 2127 de 3 de Agosto de 1995).
- II - Exigindo-se na dita cláusula que o acidente se dê "*no percurso normal de e para o local de trabalho*", o que se quis proteger foram os riscos inerentes ao percurso trilhado sem desvios ou interrupções desde o momento da partida até ao momento da chegada (da residência ou do local de trabalho), dentro do período temporal necessário para se completar o espaço geográfico a percorrer.
- III - Se antes de iniciar o trajeto de regresso à sua residência o trabalhador, para ir lanchar a um café próximo, sai do local de trabalho, mas a este volta cerca de quinze minutos depois, para então iniciar daí o percurso em causa, não é afastada a responsabilidade da seguradora decorrente do trajeto só mais tarde iniciado para o regresso à sua residência no percurso que diariamente utilizava.
- IV - Nestes casos não há que demonstrar o vínculo ou elo de ligação à relação laboral pois a LAT não faz recair originariamente sobre a entidade patronal a obrigação de reparação deste acidente. Trata-se de uma obrigação que recai sobre a seguradora e nasce não só do aludida cláusula do contrato de seguro a favor de terceiro com esta celebrado.
- V - Não provém de falta grave e indesculpável da vítima o acidente que ocorre quando o simistrado avista um veículo que vem em sentido contrário, numa curva e numa estrada estreita, e acciona o travão de seu velocípede a motor, resvalando a roda do velocípede em resultado dessa travagem e vindo esta a tomar juntamente com o simistrado e a embater num veículo ligeiro de mercadorias que circulava em sentido contrário, na beznifaixa de rodagem desse veículo, uma vez que se desconhecem os reais motivos da travagem e a invasão da faixa contrária se devem à travagem e subsequente queda e arrastamento do velocípede.

18-06-2003
Recurso n.º 2677/02 - 4.ª Secção
Diniz Rolêdo (Relator)
Vitor Mesquita (votos *a decido*)
Manuel Pereira

Nullidade de acórdão
Erro de julgamento
Acidente de trabalho
Acidente *in itinere*
Apólice uniforme
Percurso normal

- I - A eventual errada apreciação e valoração jurídica dos factos provados constitui erro de julgamento e não se reconduz à nulidade por contradição entre os fundamentos e a decisão. Esta pressupõe um vício real no raciocínio do julgador, traduzido em a fundamentação apontar um sentido e a decisão seguir direcção diferente.
- II - Nos casos de acidentes "*in itinere*" não qualificados pela lei como acidentes de trabalho, mas abrangidos pela previsão da AU de 1995, opera-se o alargamento da cobertura do seguro a uma situação não geradora de obrigação de reparação por parte da entidade

Acidente in itinere**Percurso normal****Contrato de seguro****Falta grave e indesculpável**

I – Desde a alteração introduzida à Apólice Uniforme de acidentes de trabalho pela Norma n.º 96/83 do ISP publicada no D.R. III série de 19/12/83, as apólices de seguro de tais acidente, que até então obedeciam unicamente ao disposto na Portaria n.º 633/71, de 19/11, passaram a incluir uma cláusula que alargava a cobertura dos contratos de seguro a acidentes de trajecto não qualificáveis como de trabalho face à LAT (Lei n.º 2127 de 3 de Agosto de 1965).

II – Exigindo-se na dita cláusula que o acidente se dê “*no percurso normal de e para o local de trabalho*”, o que se quis proteger foram os riscos inerentes ao percurso trilhado sem desvios ou interrupções desde o momento da partida até ao momento da chegada (da residência ou do local de trabalho), dentro do período temporal necessário para se completar o espaço geográfico a percorrer.

III – Se antes de iniciar o trajecto de regresso á sua residência o trabalhador, para ir lanchar a um café próximo, sai do local de trabalho, mas a este volta cerca de quinze minutos depois, para então iniciar daí o percurso em causa, não é afastada a responsabilidade da seguradora decorrente do trajecto só mais tarde iniciado para o regresso à sua residência no percurso que diariamente utilizava.

IV – Nestes casos não há que demonstrar o vínculo ou elo de ligação à relação laboral pois a LAT não faz recair originariamente sobre a entidade patronal a obrigação de reparação deste acidente. Trata-se de uma obrigação que recai sobre a seguradora e nasce tão só da aludida cláusula do contrato de seguro a favor de

terceiro com esta celebrado.

V – Não provém de falta grave e indesculpável da vítima o acidente que ocorre quando o sinistrado avista um veículo que vem em sentido contrário, numa curva e numa estrada estreita, e acciona o travão do seu velocípede a motor, resvalando a roda do velocípede em resultado dessa travagem e vindo esta a tombar juntamente com o sinistrado e a embater num veículo ligeiro de mercadorias que circulava em sentido contrário, na hemifaixa de rodagem desse veículo, uma vez que se desconhecem os reais motivos da travagem e a invasão da faixa contrária se deveu à travagem e subsequente queda e arrastamento do velocípede.

18-06-2003

Recurso n.º 2677/02 - 4.ª Secção Diniz Roldão (Relator)

Vítor Mesquita (votou a decisão)

Manuel Pereira

Nulidade de acórdão**Erro de julgamento****Acidente de trabalho****Acidente in itinere****Apólice uniforme****Percurso normal**

I – A eventual errada apreciação e valoração jurídica dos factos provados constitui erro de julgamento e não se reconduz à nulidade por contradição entre os fundamentos e a decisão. Esta pressupõe um vício real no raciocínio do julgador, traduzido em a fundamentação apontar num sentido e a decisão seguir direcção diferente.

II – Nos casos de acidentes “*in itinere*” não qualificados pela lei como acidentes de trabalho, mas abrangidos pela previsão da AU de 1995, opera-se o alargamento

da cobertura do seguro a uma situação não geradora de obrigação de reparação por parte da entidade patronal, não podendo assim esta ser responsabilizada pelas consequências de tais acidentes.

III – Tendo o sinistrado ao seu dispôr três trajectos com distâncias aproximadas (a diferença era de cerca de 300 metros entre o mais curto e o mais longo) e com semelhantes condições de piso, a opção por qualquer deles não envolvia acréscimo de risco relevante, podendo todos ser considerados “percurso normal”.

IV – No quadro dos art. 1º, 2º, n.º 6 e 11º das Condições Gerais da AU, as interrupções ou desvios do percurso normal não determinados pela satisfação de necessidades imperiosas do trabalhador, por motivo de força maior ou caso fortuito, ditam que os acidentes em apreço não estejam cobertos pelo seguro de acidentes de trabalho.

V – Mas as interrupções e desvios insignificantes ou de muito diminuta relevância em termos de agravamento do risco não devem ter a virtualidade de determinar essa não cobertura.

VI - Está coberto pelo seguro de acidentes de trabalho o acidente que se deu pelas 18.20 horas, quando o sinistrado concluíra o seu trabalho pelas 18 horas e, fazendo um insignificante desvio a um dos percursos por que podia optar para se deslocar para sua casa, foi a um café onde satisfez necessidades fisiológicas e tomou uma bebida, retomando o trajecto para sua casa.

05-05-2004

Recurso n.º 4435/03 - 4.ª Secção Mário Pereira (Relator)

Salreta Pereira

Paiva Gonçalves

Acidente in itinere

Trajecto normal

I – O conceito de acidente de trabalho acha-se delimitado por três elementos cumulativos: um elemento espacial (local de trabalho), um elemento temporal (tempo de trabalho) e um elemento de causalidade (nexo de causa e feito entre o evento e a lesão).

II – O acidente de percurso, também designado de trajecto ou *in itinere*, tem de verificar-se no percurso normalmente utilizado e durante o período de tempo ininterrupto habitualmente gasto pelo trabalhador, devendo ainda enquadrar-se num dos sete tipos de trajectos enumerados no n.º 2 do art. 6.º do DL n.º 143/99, de 30 de Abril (RLAT).

III – Mas o trajecto normal poderá, eventualmente, não coincidir com o trajecto mais curto, uma vez que o n.º 3 do artigo 6.º do citado DL considera normal o percurso em que haja desvios determinados pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador, bem como por motivo de força maior ou caso fortuito.

IV – O acidente *in itinere* pressupõe, por definição, a sua ocorrência fora do local de trabalho, ou seja, no percurso normal para ir ou para vir desse local.

V – Não é de considerar como de trabalho, o acidente verificado fora do local ou do tempo de trabalho, não se provando que ocorreu no trajecto normal, ou que este sofrera desvio determinado pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador, ou por motivo de força maior ou por caso fortuito, e provando-se, ao invés, que o acidente ocorreu em sentido oposto ao da casa do sinistrado.

13-10-2004

Recurso n.º 2045/04 - 4.ª Secção Paiva Gonçalves (Relator)

Acidente de trabalho

Maria Laura Leonardo

Vítor Mesquita

Acidente *in itinere*

Roubo

Esticção

I – A noção de acidente de trabalho reconduz-se a um acontecimento súbito, de verificação inesperada e origem externa, que provoca directa ou indirectamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte a morte ou redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte do trabalhador, encontrando-se este no local e no tempo de trabalho, ou nas situações em que é consagrada a extensão do conceito de acidente de trabalho.

II – No domínio da LAT de 1997, para que se qualifique um acidente *in itinere* como acidente de trabalho basta que ocorra no trajecto normalmente utilizado de ida e regresso para e do local de trabalho e durante o período ininterrupto habitualmente gasto pelo trabalhador, mesmo quando esse trajecto tenha sofrido interrupções ou desvios determinados pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador, bem como por motivo de força maior ou por caso fortuito.

II – A circunstância do acidente de trabalho ter resultado de um roubo por esticção perpetrado por terceiro, quando a trabalhadora regressava ao seu domicílio, após ter terminado o trabalho, a pé e pelo trajecto habitualmente utilizado, não exclui o direito à sua reparação.

28-03-2007

Recurso n.º 3957/06 - 4.ª Secção Pinto Hespanhol (Relator)*

Vasques Dinis

Fernandes Cadilha

Poderes do Supremo Tribunal de Justiça

Matéria de facto

Acidente *in itinere*

Ónus da prova

I – O STJ não pode censurar o uso feito pelo Tribunal da Relação dos poderes de que dispõe para concretizar a alteração da matéria de facto (art. 712.º, n.º 6 do CPC na redacção do DL n.º 375-A/99, de 20 de Setembro), a menos que essa censura decorra dos poderes próprios que o Supremo também possui em matéria de facto, ou seja, decorra da violação de regras de direito probatório material (art. 722.º, n.º 2 do CPC), ou determine a anulação da decisão de facto por se verificar o condicionalismo do n.º 2 do 729.º do mesmo compêndio normativo.

II – Se a alteração factual efectuada se baseou na avaliação dos depoimentos recolhidos, não cabe ao STJ censurar a convicção probatória da Relação.

III – No confronto entre a disciplina introduzida pela Lei n.º 100/97, de 13 de Setembro e pelo DL n.º 143/99, de 30 de Abril e a que resultava da Lei n.º 2.127, de 3 de Agosto de 1965, o âmbito de cobertura dos acidentes de percurso sofreu um notório alargamento.

IV – À luz do regime vigente, deverá ser havido como acidente de trabalho *in itinere* todo aquele que ocorra quando o trabalhador se desloca para o trabalho ou dele regressa - independentemente do meio de locomoção utilizado e da sua titularidade - seguindo o trajecto normal para o efeito, isto é, sem desvios (elemento espacial) ou interrupções (elemento temporal), para além do legalmente consentido.

V – Essa caracterização não abrange situações em que o trabalhador se encontra num espaço por ele controlado, em particular na sua vida privada.

V – Cabe ao sinistrado o ónus de alegar e provar (art. 342.º, n.º 1 do CC) os factos que consubstanciam a existência de um sinistro qualificado como laboral.

VI – Não pode considerar-se verificado um acidente *in itinere* indemnizável se ficou provado, apenas, que o sinistro eclodiu quando o sinistrado se deslocava da localidade onde se situava a empresa onde trabalhava para a sua residência, não se sabendo a que horas o autor cessou funções e deixou as instalações da empresa, o que é que ele fez logo a seguir e que trajecto seguiu de imediato (o que torna impossível estabelecer qualquer relação entre o assinalado regresso a casa e a cessação da jornada laboral).

03-10-2007

Recurso n.º 2093/07 - 4.ª Secção

Sousa Grandão (Relator)

Pinto Hespanhol

Vasques Dinis

Participação de acidente de trabalho

Força probatória

Acidente *in itinere*

Ónus da prova

Ampliação da matéria de facto

I – A participação de acidente de trabalho enviada pelo empregador à seguradora nos termos do art. 15.º do RLAT (DL n.º 143/99, de 30 de Abril) e da cláusula 16.ª, n.º 2, al. a) da Apólice Uniforme aprovada pela Norma n.º 12/99, de 8 de Novembro (DR, II, série, de 30-11-1999) não tem força probatória plena quanto aos factos nela relatados, por via confessória, na acção emergente de acidente de trabalho intentada pelo sinistrado.

II – Cabe ao autor/sinistrado, o ónus de alegar e provar os factos que permitam qualificar o acidente como acidente de percurso, ou *in itinere*, previsto nos termos

conjugados dos arts. 6.º, n.º 2, al. a) da LAT e 6.º, n.º 2, al. a) e n.º 3 do RLAT, por se tratar de factos constitutivos do direito que acciona.

III – Tal não sucede, não sendo o acidente reparável nos termos da LAT, se o tempo dispendido desde que o trabalhador saiu do local de trabalho até sofrer o acidente exorbita em cerca de uma hora o período de tempo ininterrupto habitualmente gasto pelo trabalhador na deslocação entre o local de trabalho e a sua residência, não tendo o autor efectuado a prova de que sofreu interrupções ou desvios no trajecto determinados por motivo de força maior, ou por caso fortuito, ou para satisfação de necessidades atendíveis.

IV – A ampliação da decisão de facto ao abrigo do disposto no art. 729.º, n.º 3 do CPC só pode ter lugar, no quadro geral do princípio do dispositivo, quanto aos factos relevantemente alegados pelas partes e que não tenham sido, indevidamente, objecto de quesitação.

27-02-2008

Recurso n.º 3901/07 - 4.ª Secção

Mário Pereira (Relator)

Sousa Peixoto

Sousa Grandão

Acidente de trabalho

Acidente *in itinere*

Trajecto normal

I – Considera-se acidente de trabalho o ocorrido no trajecto normalmente utilizado e durante o período ininterrupto habitualmente gasto na ida e no regresso para e do local de trabalho e a residência habitual ou ocasional do trabalhador.

II – Não impede a qualificação como acidente de trabalho o facto de o trajecto normal ter sofrido interrupções ou desvios determinados pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador,

conforme decorre do disposto no art. 6.º, n.º 3, do RLAT.

III – É de qualificar como acidente de trabalho o sofrido pelo sinistrado no percurso de regresso a casa e que se traduziu em acidente de viação ocorrido após o sinistrado ter invertido o sentido de marcha do veículo por si conduzido a fim de proceder ao respectivo abastecimento.

IV – O desvio efectuado pelo sinistrado em ordem ao abastecimento do veículo por si conduzido, pela sua muito curta extensão e pela sua previsível muito curta demora, não assumem relevância em termos de agravamento do risco da deslocação levada a cabo e de afastamento da tutela infortunistico-laboral do acidente ocorrido.

17-09-2009

Recurso n.º 224/09 - 4.ª Secção
Mário Pereira (Relator)
Sousa Peixoto
Sousa Grandão

Acidente de trabalho

Tempo de trabalho

Local de trabalho

Presunções

I – O conceito de acidente de trabalho é fornecido pelo art. 6.º, da Lei n.º 100/97, de 13 de Setembro, sendo definido como *aquele que se verifique no local e no tempo de trabalho e produza directa ou indirectamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte a redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte.*

II – A caracterização de um acidente de trabalho pressupõe, assim, a verificação cumulativa de três elementos: um elemento espacial (em regra, o local de trabalho); um elemento temporal

(correspondente, por norma, ao tempo de trabalho); um elemento causal (nexo de causa e efeito entre o evento e a lesão, perturbação funcional ou doença, por um lado, e entre estas situações e a redução da capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte).

II – Porém, a montante dessa verificação cumulativa de pressupostos torna-se imperioso, desde logo, que o evento possa ser havido como “acidente”, o que exige a sua produção ocasional, súbita e com origem externa.

III – Na interpretação do disposto no art. 6.º, ns.º 5 e 6, da Lei n.º 100/97, de 13 de Setembro, e do disposto no art. 7.º, do DL n.º 143/99, de 30 de Abril, tem este Supremo Tribunal seguido um entendimento segundo o qual se está perante uma única – e a mesma – presunção, que é de natureza ilidível e tem o seguinte alcance: a mera verificação do condicionalismo enunciado nos sobreditos preceitos demonstra a existência de nexo causal entre o acidente e a lesão, dispensando o beneficiário da sua prova efectiva, mas deixa em aberto a prova – necessariamente precedente e subordinada às regras gerais – de que o evento infortunistico configura “acidente de trabalho”.

IV – Assim, a prova de que a trabalhadora foi encontrada sem vida, durante o seu horário de trabalho, na exploração onde exercia a sua actividade profissional e que a sua morte resultou da ingestão de organofosforatos não é suficiente para se concluir pela verificação de um acidente de trabalho, pois que se ignoram, em absoluto, as circunstâncias em que tal ingestão se produziu.

14-04-2010

Recurso n.º 459/05.0TTVCT.S1 - 4.ª Secção
Sousa Grandão (Relator)*
Pinto Hespanhol

Vasques Dinis

Acidente de trabalho

Culpa do sinistrado

Negligência grosseira

Culpa exclusiva

Descaracterização de acidente de trabalho

Ónus da prova

I – A negligência ou mera culpa consiste na violação de um dever objectivo de cuidado, sendo usual distinguir entre aquelas situações em que o agente prevê como possível a produção do resultado lesivo mas crê, por leviandade ou incúria, na sua não verificação (negligência consciente) e aquelas em que o agente, podendo e devendo prever aquele resultado e cabendo-lhe evitá-lo, nem sequer concebe a possibilidade da sua verificação (negligência inconsciente).

II – A negligência também pode assumir diferentes graus, em função da ilicitude e da culpa: será levíssima quando o agente tiver omitido os deveres de cuidado que uma pessoa excepcionalmente diligente teria observado; será leve quando o parâmetro atendível for o comportamento de uma pessoa normalmente diligente e será grave quando a omissão corresponder àquela em que só uma pessoa especialmente descuidada e incauta teria também incorrido.

III – Correspondendo a “negligência grosseira” à “culpa grave”, a sua verificação pressupõe que a conduta do agente – porque gratuita e de todo infundada – se configure como altamente reprovável, à luz do mais elementar senso comum.

IV – A “negligência grosseira” deve ser apreciada em concreto – conferindo as condições do próprio sinistrado – e não com referência a um padrão abstracto de conduta.

VI – A exclusão da responsabilidade

decorrente da descaracterização do acidente, prevista no art.7.º, n.º 1 da LAT, a par de um comportamento do agente altamente reprovável, exige que o acidente tenha resultado, em exclusivo, desse comportamento.

VI – Como a descaracterização do acidente constitui um facto impeditivo do direito reclamado pelo autor, compete ao réu a prova da materialidade integradora dessa descaracterização, na dupla vertente mencionada em V..

VII – Estando demonstrado que o autor, ao chegar a um entroncamento, não parou, apesar do sinal de “STOP” existente no local, prosseguindo sempre a sua marcha, não existem dúvidas que o mesmo infringiu um comando do Código da Estrada, assumindo uma conduta gratuitamente temerária e irresponsável.

VIII – Porém, a subsunção da conduta do agente a uma infracção classificada pela lei como contra-ordenação grave ou muito grave não é suficiente, por si só, para que se tenha por preenchido o requisito que integra a descaracterização do evento.

IX – Assim, por não estarem demonstrados quaisquer factos sobre o circunstancialismo concreto em que ocorreu o acidente, designadamente o comportamento assumido pelo outro condutor que nele interveio, por forma a afirmar que o mesmo foi provocado, em exclusivo, por esse comportamento do autor, não há lugar à aludida descaracterização do acidente.

09-06-2010

Recurso n.º 579/09.1YFLSB- 4.ª Secção

Sousa Grandão (Relator)*

Pinto Hespanhol

Vasques Dinis

Acidente de trabalho

Violação de regras de segurança

Nexo de causalidade

Ónus da prova

Presunções judiciais

I – A responsabilidade, principal e agravada, do empregador pode ter dois fundamentos autónomos: um comportamento culposo da sua parte; a violação, pelo mesmo empregador, de preceitos legais ou regulamentares ou de directrizes sobre higiene e segurança no trabalho.

II – A inexigibilidade de prova da culpa aquando da verificação do segundo dos fundamentos da responsabilidade agravada não constitui qualquer desvio às regras gerais sobre responsabilidade civil: por um lado, o regime em vigor passou a considerar que a falta de observância das regras de segurança constitui fundamento autónomo bastante para o agravamento da reparação; por outro, uma vez que a culpa (mera culpa) se traduz na omissão dos deveres de cuidado exigidos ao agente, a falta de cumprimento das assinaladas regras mais não consubstancia, afinal, do que a omissão concreta de um especial dever de cuidado imposto por lei.

III – O que ambos os fundamentos da responsabilidade agravada exigem, a par, respectivamente, do comportamento culposo ou da violação normativa, é a necessária prova do nexo causal entre o acto ou a omissão – que os corporizam – e o acidente que veio a ocorrer.

III – O ónus da prova dos factos susceptíveis de agravar a responsabilidade do empregador recai sobre quem dela tirar proveito, sejam os beneficiários do direito reparatório, sejam as instituições seguradoras que pretendem ver desonerada a sua responsabilidade infortunística.

IV – A responsabilidade agravada do empregador – com fundamento na 2.ª parte, do n.º 1, do artigo 18.º, da Lei

100/97, de 13 de Setembro – pressupõe a concorrência de dois requisitos: que sobre o empregador recaia o dever de observar determinadas regras de comportamento, cuja observância teria impedido, segura ou muito provavelmente, a consumação do evento, assim se omitindo o cuidado exigível a um empregador normal; que entre essa conduta omissiva e o acidente intercorra um nexo de causalidade adequada.

V – Do disposto no artigo 563.º, do Código Civil, decorre que a adequação relevante não é aquela que se basta com o simples confronto entre o facto e o dano isoladamente considerados, mas, pelo contrário, aquela que atende a todo o processo causal que, na prática, conduziu efectivamente ao dano; daí que se exija que o efeito danoso tenha resultado do facto, considerado causa dele, pelo processo por que este é abstractamente adequado a produzi-lo.

VI – A afirmação de um nexo causal entre o facto e o dano comporta duas vertentes: a vertente naturalística, de conhecimento exclusivo das instâncias, porque contido no âmbito restrito da matéria factual, que consiste em saber se o facto praticado pelo agente, em termos de fenomenologia real e concreta, deu origem ao dano; a vertente jurídica, já sindicável pelo Supremo, que consiste em apurar se esse facto concreto, pode ser havido, em abstracto, como causa idónea do dano ocorrido.

VII – As presunções judiciais, porque se inserem no julgamento da matéria de facto e constituem um meio probatório de livre apreciação do julgador, não são susceptíveis de avocação pelo Supremo, visto que a sua competência funcional, afora as situações de controlo da prova tabelada, se restringe à aplicação definitiva do regime jurídico, que julgue adequado, aos factos materiais fixados

pelos instâncias – artigos 87.º, do Código de Processo do Trabalho, e 721.º e 729.º, do Código de Processo Civil.

VIII – Ao Supremo apenas cabe – por ser uma questão de direito – aferir se as presunções extraídas pelas instâncias violam os artigos 349.º e 351.º, do Código Civil, ou seja, se foram inferidos de factos desconhecidos – designadamente por não terem sido provados – ou irrelevantes para o efeito – designadamente porque o facto presumido exige um grau superior de segurança na prova – e, bem assim, se a ilação extraída conflitua com facticidade provada ou contraria outra que, submetida expressamente ao crivo probatório, tenha sido dada como não provada.

IX – A prova do nexos naturalístico – a chamada dinâmica do acidente – é essencial para a imputação da responsabilidade infortunistica e para o consequente ónus reparador, daí que, não tendo as instâncias dada como provada a verificação desse nexos, não dispõe o Supremo de qualquer meio para o afirmar.

22-09-2010

Recurso n.º 190/04.3TTLVCT.P1.S1 - 4.ª Secção

Sousa Grandão (Relator)*

Pinto Hespanhol

Vasques Dinis

Acidente de trabalho

Acidente de viação

Descaracterização de acidente de trabalho

Negligência grosseira

I – A negligência ou mera culpa consiste na violação de um dever objectivo de cuidado, sendo usual distinguir-se entre aquelas situações em que o agente prevê como possível a produção do resultado

lesivo mas crê, por leviandade ou incúria, na sua não verificação – negligência consciente – e aquelas em que o agente, podendo e devendo prever aquele resultado e cabendo-lhe evitá-lo, nem sequer concebe a possibilidade da sua verificação – negligência inconsciente.

II – A negligência também pode assumir diferentes graus, em função da ilicitude e da culpa: será levíssima quando o agente tiver omitido os deveres de cuidado que uma pessoa excepcionalmente diligente teria observado, será leve quando o parâmetro atendível for o comportamento de uma pessoa normalmente diligente e, será grave quando a omissão corresponder àquela em que só uma pessoa excepcionalmente descuidada e incauta teria também incorrido.

III – Correspondendo a negligência grosseira à culpa grave, a sua verificação pressupõe que a conduta do agente – porque gratuita e de todo infundada – se configure como altamente reprovável, à luz do mais rudimentar senso comum.

IV – A par de um tal comportamento, a descaracterização do acidente prevista no art. 7.º, alínea b) da LAT e art. 8.º, n.º 2 do RLAT, exige ainda que o acidente tenha resultado em exclusivo desse comportamento.

V – A negligência grosseira deve ser apreciada em concreto – conferindo as condições do próprio sinistrado – e não com referência a um padrão abstracto de conduta.

VI – Constituindo a descaracterização do acidente um facto impeditivo do direito reclamado pelo Autor, compete ao Réu a prova da materialidade integradora dessa descaracterização.

VII – A subsunção da conduta do agente a uma infracção classificada por lei como contra-ordenação grave ou muito grave, não é suficiente, só por si, para que se tenha por preenchido o requisito que

integra a descaracterização do acidente, pois o nosso ordenamento jurídico assume, no domínio da responsabilidade emergente de acidentes laborais, um cariz acentuadamente objectivo: dispensa, por via de regra, a culpa, abrange todas as situações em que o acidente se produza por causa ou em função da actividade profissional do sinistrado e faz recair a obrigação de reparar sobre o empregador, que está obrigado a transferir a responsabilidade infortunistica para uma seguradora.

VIII – Não é de afirmar a descaracterização do acidente quando apenas está demonstrado que o sinistrado conduzia um veículo automóvel, com velocidade excessiva para o local onde veio a ocorrer o embate, e não se prova que esse comportamento foi causa efectiva e real do sinistro, tanto mais que, sem se conhecerem as condições da via, a intensidade do tráfego e as condições climáticas, aquela circunstância, não pode constituir, só por si, motivo suficiente para rotular de temerário, gritantemente inútil e indesculpável esse tipo de condução.

09-12-2010

Recurso n.º 1139/07.7TTPNF.P1.S1- 4.ª Secção

Sousa Grandão (Relator)

Pinto Hespanhol

Vasques Dinis

Acidente de trabalho

Acidente de viação

Cumulação de indemnizações

I – Quando um sinistro for simultaneamente de viação e de trabalho e deva haver lugar à fixação de indemnizações na dupla vertente do acidente, cada um dos tribunais – o cível e

o laboral – fixará as indemnizações segundo os critérios legais aplicáveis, mas com inteira independência do que tenha decidido, ou venha a decidir, o outro tribunal.

II – Mas, por não ser permitida a acumulação de indemnizações, dado representar um enriquecimento injusto, a lei previne, nos ns. 2 e 3, do art. 31.º, da Lei n.º 100/97, de 13 de Setembro (LAT), o critério para a evitar, e que, em termos gerais, se traduz no direito de a entidade empregadora, ou a seguradora, ficar desonerada do pagamento das prestações da sua responsabilidade até ao montante do valor da indemnização fixada pelo acidente de viação.

III – Tendo-se decidido na acção por acidente de viação atribuir ao respectivo beneficiário uma indemnização por danos patrimoniais indirectos inferiores à que seria devida, com fundamento em o mesmo estar a receber prestações de pensão atribuída por acidente de trabalho, tal não releva no sentido de impedir o direito, da entidade responsável pela reparação das consequências emergentes do acidente de trabalho, de ficar desonerada do pagamento das prestações da sua responsabilidade até ao montante do valor da indemnização fixada por via do acidente de viação.

11-05-2011

Recurso n.º 242-A/2001.C2.S1- 4.ª Secção
Pereira Rodrigues (Relator)*

Pinto Hespanhol

Gonçalves Rocha

Fernandes da Silva

Cumulação de indemnizações

Acidente de trabalho

Acidente de viação

Ónus da prova

I – No âmbito da Lei n.º 2127, de 3 de Agosto de 1965 [como de resto sucede na legislação que a substituiu], quando um acidente reveste a natureza, simultaneamente, de trabalho e de viação, as indemnizações a arbitrar aos seus beneficiários, por cada um desses títulos e destinadas a ressarcir os mesmos danos, não se acumulam, por serem complementares, assumindo a responsabilidade infortunística laboral carácter subsidiário.

II – Com este regime pretende-se evitar que os beneficiários recebam uma dupla indemnização pelos mesmos danos, sob pena de se verificar um injusto enriquecimento daqueles, como sucederia no caso de ser permitida a acumulação das duas indemnizações.

III – Porém, a entidade responsável, no âmbito da acção emergente de acidente de trabalho, não deve ser desonerada do pagamento das pensões devidas aos respectivos beneficiários, por não estar demonstrada a duplicação da indemnização, quando, em sede da acção cível, os autores (beneficiários das indemnizações) reduziram o seu pedido para uma quantia global, com o recebimento da qual se deram por integralmente indemnizados de todos os prejuízos, patrimoniais e não patrimoniais, sofridos com o acidente de que foi vítima o sinistrado, sem procederem, no respectivo acordo, a qualquer discriminação dos montantes indemnizatórios imputados a danos não patrimoniais e a danos patrimoniais e, quanto aos últimos, sem referirem se se reportavam a danos patrimoniais da vítima ou se a danos patrimoniais próprios e, em relação a

estes, se se referiam a danos patrimoniais presentes ou se a danos patrimoniais futuros ou danos indirectos decorrentes da perda de alimentos; nem ainda, sem procederem a qualquer distinção do valor atribuído a cada um dos beneficiários.

IV – A pretensão da entidade responsável pelo pagamento da pensão fixada por acidente de trabalho, no sentido da desoneração desse pagamento, só poderia ser acolhida se, na acção cível, tivesse sido fixada uma indemnização a favor dos beneficiários por danos patrimoniais indirectos referentes à perda de alimentos, pois que seria nessa vertente que se verificaria duplicação da indemnização.

V - Compete à entidade responsável pelo pagamento da pensão de alimentos a fixar no âmbito da acção emergente de acidente de trabalho a prova dos factos constitutivos do direito que invoca, ou seja, de os beneficiários terem recebido pelo acidente de viação indemnização respeitante a danos patrimoniais indirectos.

22-06-2011

Recurso n.º 71-A/1990.P1.S1 - 4.ª Secção
Pereira Rodrigues (Relator)*

Pinto Hespanhol
Gonçalves Rocha

Acidente de viação

Acidente de trabalho

Descaracterização de acidente de trabalho

Negligência grosseira

Culpa exclusiva

I – Provando-se que o sinistrado, ao chegar a um cruzamento, não parou, apesar do sinal STOP existente no local e prosseguiu o seu trajecto, com total desprezo por elementares regras de segurança, arriscando de forma inteiramente gratuita uma manobra que envolvia sério perigo de colisão com outros veículos, tal conduta constitui uma contra-ordenação

muito grave, prevista na alínea n) do artigo 146.º do Código da Estrada, e não pode deixar de se considerar como temerária em alto e relevante grau, configurando negligência grosseira.

II – E tendo ficado demonstrado que o sinistrado cortou a linha de trânsito do veículo automóvel que circulava na via prioritária, surgindo a cerca de seis metros da frente daquele veículo, não dando qualquer hipótese ao respectivo condutor de evitar o embate, impõe-se concluir que o comportamento do sinistrado foi causa exclusiva do acidente e das consequências dele resultantes.

III -Verifica-se, assim, a descaracterização do sinistro como acidente de trabalho, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 100/97, de 13 de Setembro, segundo a qual não dá direito a reparação o acidente que provier exclusivamente de negligência grosseira do sinistrado.

22-09-2011

Recurso n.º 896/07.5TTVIS.C1.S1 - 4.ª Secção
Pinto Hespanhol (Relator)*

Gonçalves Rocha

Sampaio Gomes

Acidente de viação

Acidente de trabalho

Descaracterização de acidente de trabalho

Negligência grosseira

Culpa exclusiva

I – Assente, factualmente, que o condutor sinistrado, ao chegar a um cruzamento, não parou ante o sinal vertical de Stop, antes prosseguindo a sua marcha e arriscando uma manobra que envolvia sério perigo de colisão com outros veículos que seguissem na rua com prioridade, como efectivamente aconteceu, tal conduta constitui uma contra-ordenação muito grave, prevista na alínea f) do art. 146.º

do Código da Estrada, configurando um comportamento temerário em alto e relevante grau.

II – A descaracterização do acidente de trabalho, prevista na alínea b) do n.º 1 do art. 7.º da LAT (Lei n.º 100/97, de 13 de Setembro), exige a verificação de dois requisitos: que o acidente provenha de negligência grosseira do sinistrado e que esta sua conduta seja a causa exclusiva do mesmo.

III – A prova dos factos integradores da descaracterização, enquanto impeditivos do direito à reclamada reparação, constitui ónus do réu, em conformidade com a regra do n.º 2 do art. 342.º do Código Civil.

IV – Não cabe todavia na amplitude de tal ónus o da demonstração de eventuais fenómenos que, de algum modo e medida, pudessem ter afectado ou condicionado a condução/actuação infraccional do sinistrado.

V – Não pode concluir-se pela exclusividade da culpa do sinistrado na eclosão do acidente quando, quanto à dinâmica deste e ao comportamento do outro condutor interveniente, apenas se sabe que o mesmo, ao ver a sua linha de marcha interrompida, de desviou para a direita.

20-10-2011

Recurso n.º 1127/08.6TTLRA.C1.S1 - 4.ª Secção

Fernandes da Silva (Relator)*

Gonçalves Rocha

Sampaio Gomes

Acidente de trabalho**Acidente de viação****Descaracterização de acidente de trabalho****Negligência grosseira**

I – A negligência grosseira a que alude o art. 7.º da LAT identifica-se com a culpa grave e consistirá numa negligência crassa ou supina, em que não teria caído uma pessoa dotada de normal inteligência, experiência e circunspeção, em que o agente não podia deixar de se aperceber se tivesse agido com mediana diligência e linear bom senso.

II – A descaracterização do acidente de trabalho envolve a alegação e prova de factos que traduzam esse comportamento temerário em elevado e relevante grau e, ainda, que esse mesmo comportamento seja a causa única de produção do acidente.

III – A prática por parte do sinistrado de uma infracção estradal, caracterizável de grave ou muito grave, mesmo que decorrente de negligência grosseira, e que tenha estado na origem de um acidente, não basta, só por si, para que deva considerar-se descaracterizado o mesmo acidente, sendo, ainda, necessário que se conclua que o acidente, com as consequências concretas dele resultantes, teve como causa exclusiva o comportamento grosseiramente negligente do sinistrado

IV – Assim, não é de considerar descaracterizado o acidente, simultaneamente de viação e de trabalho, quando não está demonstrado que o acidente foi resultado apenas da conduta, temerária e grosseiramente negligente, de o sinistrado ter invadido a rua onde a colisão se veio a verificar sem ter parado ao sinal STOP, pois não se provou o local exacto onde ocorreu a colisão; a distância entre esse ponto e o entroncamento; a velocidade a que seguia o outro veículo interveniente no acidente e se a condutora

deste fez tudo o que podia fazer para parar o veículo que tripulava no espaço livre e visível à sua frente e se moderou a velocidade ao aproximar-se do entroncamento onde os veículos se cruzaram.

09-11-2011

Recurso n.º 924/03.3TTLRA.C1.S1 - 4.ª Secção

Pereira Rodrigues (Relator)

Pinto Hespanhol

Fernandes da Silva

Suspensão do contrato de trabalho**Dirigente sindical****Acidente de trabalho****Acidente *in itinere*****Direito a reparação**

I – Tendo o trabalhador iniciado o exercício das funções de dirigente sindical, a tempo inteiro, no ano de 2000, situação geradora de impedimento da prestação da sua actividade laboral, que se prolongou sucessiva e ininterruptamente, e que persistia em 31 de Março de 2004, quando ocorreu o acidente, deve considerar-se que o atinente contrato de trabalho, nessa altura, se encontrava suspenso e sujeito ao regime de suspensão do contrato de trabalho por facto a ele respeitante.

II – Não se pode qualificar como de trabalho, em relação à entidade empregadora, o acidente de viação em que o trabalhador, que exercia as funções de dirigente sindical, a tempo inteiro, desde o ano de 2000, situação geradora de impedimento continuado da prestação da actividade laboral e que persistia à data do acidente, regressava à sua residência após executar serviço determinado pela associação sindical de que era dirigente.

III – Este é o entendimento que melhor

se conjuga com o princípio da autonomia e independência das estruturas de representação colectiva dos trabalhadores em relação às entidades empregadoras, contido nos artigos 55.º, n.º 4, da Constituição e 452.º, n.º 1, do Código do Trabalho de 2003.

30-05-2012

Recurso n.º 611/05.8TTPRT.P1.S1- 4.ª Secção

Pinto Hespanhol (Relator)*

Fernandes da Silva

Gonçalves Rocha

reiniciando-se o seu pagamento logo que o montante desta última se esgote.

19-09-2012

Recurso n.º 1254/07.7TTPRT-A.P1.S1 - 4.ª

Secção

Gonçalves Rocha (Relator)

Leones Dantas

Pinto Hespanhol

Acidente de trabalho

Acidente de viação

Cumulação de indemnizações

I – Sempre que um acidente revista, simultaneamente, a natureza de acidente de trabalho e de acidente de viação, as indemnizações a arbitrar à vítima ou, em caso de morte, aos seus beneficiários, por cada um desses títulos, não se cumulam, assumindo a responsabilidade infortunistica laboral carácter subsidiário.

II – De todo o modo, e porque a Lei dos Acidentes de Trabalho visa ressarcir o prejuízo económico decorrente da redução da capacidade de ganho do sinistrado ou, em caso de morte, a perda, para o beneficiário economicamente dependente, dos rendimentos por aquele auferidos, a responsável pelo pagamento das prestações emergentes do acidente de trabalho apenas desse pagamento ficará desonerada se o recebimento da indemnização emergente do acidente de viação visou contemplar o mesmo dano concreto

III – Essa desoneração persistirá enquanto o valor da pensão emergente do acidente de trabalho couber no valor da indemnização arbitrada por via do acidente de viação,

Título:

Direito Estradal

Ano de Publicação: 2016

ISBN: 978-989-8815-40-8

Série: Formação Contínua

Edição: Centro de Estudos Judiciários

Largo do Limoeiro

1149-048 Lisboa

cej@mail.cej.mj.pt