



# **A culpa nos acidentes de viação na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça**

**(Sumários de Acórdãos  
de 1996 a Setembro de 2014)**

## **A CULPA NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO**

I - Concorrência de culpas .....	3
II - Concorrência de culpa e risco .....	177

## **I - CONCORRÊNCIA DE CULPAS**

### **Acidente de viação**

### **Dano morte**

### **Concorrência de culpas**

### **Valor da indemnização**

I - 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 invade 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.

II - 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**

I - 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.

II - Houve concorrência de culpas na proporção de 2/3 para o condutor do veículo e 1/3 para o peão.

III - 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.

IV - 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**

I - 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).

II - A culpa deve ser aferida pelos cuidados exigíveis a um homem médio - medianamente prudente, diligente e capaz - colocado na posição do agente.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

- Concorrência de culpas -

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - Tudo ponderado é equilibrado distribuir a culpa em 80% para o condutor do veículo e em 20% para a autora.

VII - 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.

VIII - 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.

- Concorrência de culpas -

IX - 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.

X - 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**

I - 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 contravençional do art. 11.º, do CESt, então vigente.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - A existência de excessiva alcoolémia não é, só por si, sinónimo de verificação de nexos de causalidade entre o evento e o dano.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - Ocorre concorrência de culpas do condutor do Mercedes e o do condutor do veículo encandeado mencionados.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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**

I - A determinação da culpa constitui matéria de direito se existir inobservância de preceitos legais e regulamentares.

II - 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**

I - O questionário deve conter só matéria de facto.

II - Apenas devem incluir-se factos materiais, não juízos de valor ou conclusões extraídas de realidades concretas.

III - Devem ser erradicadas da condensação as alegações com conteúdo técnico-jurídico, de cariz normativo ou conclusivo.

IV - 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.

V - 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.

VI - O comportamento do condutor do pesado integra a violação do disposto no art. 7.º, n.º 2, alínea d) do CEst de 1954.

VII - O direito de prioridade de passagem não é um direito absoluto pressupondo uma 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.

VIII - 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**

I - 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).

II - A prioridade de passagem não confere um direito incondicional ou absoluto mas não exige uma aproximação simultânea dos veículos ao ponto da sua confluência.

III - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - Mas o facto de alguém seguir em infracção aos mencionados preceitos estradais não significa que exista nexo causal necessário entre essa conduta e o acidente, nem que haja concorrência de culpa do peão para a colisão.

III - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - Comprovando-se nas instâncias factualidade 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.<sup>a</sup> instância.

II - 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.

III - 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.<sup>a</sup> Secção

Ferreira Girão (Relator) \*, Loureiro da Fonseca e Lucas Coelho

**Acidente de viação**  
**Concorrência de culpas**  
**Velocípede**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.<sup>a</sup> Secção

Nuno Cameira (Relator), Afonso de Melo e Fernandes Magalhães

### **Acidente de viação Concorrência de culpas**

I - 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 hemi-faixa 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - A sua responsabilidade na produção do acidente é, por isso muito maior do que a do outro condutor.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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 A. 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - Apesar 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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**

I - 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.

II - 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 tíbio-társica, 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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**

**Ilacões**

**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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - Existindo contra-ordenação estradal, existe uma presunção «juris tantum» de negligência contra o seu autor.

V - 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 immobilizando ao embater no muro do lado esquerdo considerado o sentido de marcha de ambos os veículos.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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.

X - 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.

XI - 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**

I - 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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).

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - O tribunal pode determinar que qualquer parte preste declarações em audiência de julgamento, quando tal seja necessário para esclarecimento da verdade material.

II - Tais declarações deverão ser valoradas segundo o prudente arbítrio do julgador, mesmo que versem sobre factos favoráveis à parte que foi ouvida como declarante.

III - Tal procedimento não viola o princípio processual da igualdade das partes.

IV - O art. 563.º do CC consagra a doutrina da causalidade adequada.

V - 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.

VI - 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.

VII - A respectiva responsabilidade baseia-se na presunção, ilidível, de que houve omissão de um dever de vigilância.

VIII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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).

V - 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%.

VI - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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”.

IV - 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 €.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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".

III - 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.

IV - 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 €.

V - 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.

VI - 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.

VII - Assim, o compute 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**

I - Não há concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo. Pode é haver concorrência de culpas regulada no art. 570.º do CC.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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).

II - 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**

- Concorrência de culpas -

I - 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.

II - 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”.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - A verificação de ilicitude (agir objectivamente mal) e culpa (agir em termos merecedores de censura) não dependem necessariamente da violação de leis ou regulamentos.

VI - 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.

VII - 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, consequentemente, 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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**

- Concorrência de culpas -

I - A fixação dos factos baseados em meios de prova livremente apreciados pelo julgador está fora do âmbito do recurso de revista.

II - 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).

III - 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.

IV - O condutor não tem de contar com a negligência ou inconsideração dos outros, salvo tratando-se de crianças, de deficientes ou de animais desacompanhados.

V - 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.

VI - A culpa do lesado não pode concorrer - antes afasta - a presunção de culpa do comissário.

VII - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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..

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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 percepcionou 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.

II - 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, 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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).

II - 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 hemi-faixa 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, dispondo 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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 uma 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**

I - 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.

II - 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).

III - 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.

IV - 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.

V - 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 consequente redução proporcional da indemnização arbitrada, conforme determinado pelo art. 570.º, n.º 1, do CC.

VI - 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 €.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - Sendo que é de atribuir essa culpa em proporções idênticas - 50%.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - O autor agiu, pois, culposamente ao assim transitar sobre a faixa de rodagem e provocar o atropelamento de que foi vítima.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 A. de uma indemnização correspondente a metade dos valores por este pedidos.

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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - Por sua vez, aquele veículo transitava a 100 km/h, velocidade excessiva para o local.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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%).

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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 impendia 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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%.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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 perigará.

VIII - 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.

IX - 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.

X - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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 100 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.

II - 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**

I - Uma enfardadeira, transitando atrelada a um veículo tractor, constitui uma unidade circulante.

II - 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).

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - Logo, tais ilações devem excluir-se por não serem uma decorrência lógica dos factos provados e por contrariarem as respostas aos quesitos.

III - Não havendo razões de falta de visibilidade, atmosféricas ou de piso a contribuir para retardar ou impedir uma reacção 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - É 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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%.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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 definhar 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.

IV - 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.

V - 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).

VI - 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.

VII - 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

**Inspecção judicial**

**Auto**

**Nulidade sanável**

**Matéria de facto**

**Prova por inspecção**

**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**

I - Realizada a diligência de inspecção 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).

II - A prova por inspecção 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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).

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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 coarctar os reflexos, é de concluir que o local da travessia não deveria ser aquele.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 €.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

- Concorrência de culpas -

III - Ocorrendo concurso de causas adequadas do evento danoso, simultâneas ou subsequentes, qualquer dos autores do facto é responsável pela reparação do dano.

IV - A violação do dever de vigilância constitui fonte da obrigação de indemnização quando concorra o dever de praticar o acto omitido.

V - No dever jurídico de agir, impondo uma acção ou abstenção de acto que obstará ao resultado, reside a ilicitude da omissão.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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**

I - 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 1, 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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 railes, 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 1, 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.

VI - Acresce que esta autora não se encontrava em local próximo da faixa de rodagem (mas junto aos railes), 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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**

I - 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.

- Concorrência de culpas -

II - 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.

III - 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.

IV - 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%.

V - 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**

I - 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.

II - Assim, é de fixar a contribuição para os danos em 60% e 40%, para o condutor réu e para a vítima, respectivamente.

III - 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**

I - 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

- Concorrência de culpas -

I - 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 1, al. h) do CESt), o que também lhe permitiria que se desviasse dele, por forma a evitar a colisão.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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 energicamente, 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).

II - 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.

III - 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€.

IV - 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.

V - 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).

VI - 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**

I - 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.

II - 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%.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - O condutor do motociclo FE tentou 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).

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - A violação de uma norma que regula a circulação rodoviária faz presumir, como é jurisprudência pacífica, negligência do infractor e conseqüentemente culpa na produção do acidente que venha a ocorrer em consequência dessa conduta desconforme com a lei.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - A contribuição em termos de culpa para a eclosão do acidente deve fixar-se em 50% para cada um dos condutores, não sendo despicienda a circunstância da colisão se ter dado entre um veículo de duas rodas – notoriamente mais leve e manobrável – e um pesado – empilhador dificilmente manobrável.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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 1436/03.0TBFAR.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - A inobservância das normas estradais faz presumir a culpa na produção dos danos daí decorrentes.

II - 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 nexo de causalidade naturalístico, estando assim excluído dos poderes de cognição do STJ.

III - 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 3425/06.4TJVNF.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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 gravosas para a qualidade de vida do lesado, impossibilitando de realizar tarefas que requiriam 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 3505/05.3TB AVR.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**

I - A culpa define-se como o nexo 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».

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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).

VI - 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**

I - Os tractores agrícolas não são veículos adequados ao transporte de passageiros, visto não dispõem senão de um único assento destinado exclusivamente ao condutor.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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 embaraçar o trânsito, comprometendo mesmo a segurança dos utentes da via que seguissem nesse sentido contrário.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - Perante tais critérios, afigura-se correcta a fixação feita no acórdão recorrido de € 60 000 para o dano morte.

VIII - Entende-se ser adequado o valor de € 20 000 para cada um dos pais do autor pelos respectivos danos não patrimoniais.

IX - 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**

I - Só a culpa resultante da infracção de normas legais constitui matéria de direito.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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 chuviscara 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.

VI - Neste quadro, é de repartir a culpa em 50% para o condutor do veículo A e para o detentor da areia na via pública.

VII - O dano biológico que se repercute na qualidade de vida da vítima, afectando a sua actividade vital, é um dano patrimonial.

VIII - 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.

IX - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - Por se tratar de matéria de direito, o STJ pode aferir da culpa e sua graduação na produção do acidente.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - Constitui matéria de direito, sindicável pelo STJ, a determinação da culpa do condutor de um veículo automóvel baseada na violação de um preceito estradal.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - O dever de moderação da velocidade respeita a todos os condutores de veículos, tenham ou não prioridade de passagem.

VII - 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 paragem 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.

VIII - 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 591/05.0TCGMR.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**

I - 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 me, 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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).

V - 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).

VI - 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.

VII - 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%.

VIII - 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.

IX - 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**

I - A prioridade de passagem só se coloca quando é previsível que ambos os veículos cheguem ao local da intercepção ao mesmo tempo.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 Beleza

**Poderes do Supremo Tribunal de Justiça**  
**Reapreciação da prova**  
**Acidente de viação**  
**Peão**  
**Culpa da vítima**  
**Excesso de velocidade**  
**Concorrência de culpas**

I - O STJ pode sindicatizar 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.

II - 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.

101.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.

III - 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 6894/03.0TVPRT.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - A responsabilidade pelos danos emergentes do acidente assenta na culpa (presumida) e não no risco da circulação dos veículos automóveis, pelo que, consequentemente, 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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 participação do próprio capital, compense, até ao seu esgotamento, a vítima dos ganhos do trabalho que durante esse tempo irá perder.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - Assente que houve culpa do lesado, sempre estaria excluída a possibilidade de basear a responsabilidade do condutor em presunção de culpa.

III - Mas estando provada a culpa do condutor, não cabe recorrer a tal presunção.

IV - 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.

V - 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**

I - 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 nexu 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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».

V - 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.

VI - 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.

VII - 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 peticionado, 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.

VIII - 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 608/06.0TBPMS.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**

I - 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.

II - Não se pode, assim, considerar a culpa dum sinistrado de 9 anos colocando a fasquia de apreciação ao nível do comportamento do adulto.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - Para fixar indemnização por danos patrimoniais futuros, em casos como este, de uma criança de 9 anos, o recurso à IPP fica particularmente prejudicado.

VII - 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.

VIII - Este ponto de partida terá, necessariamente, de sofrer forte correcção, atentas as circunstâncias do caso.

IX - Tendo o sinistrado ficado com 12% de IPP, é adequado o montante de € 32 000.

X - 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.

XI - 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**

I - 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.<sup>a</sup> 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.

II - 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).

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - As culpas da concessionária e do automobilista são, razoavelmente repartidas, respectivamente, em, 10% e 90%.

IX - 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.

X - 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.<sup>a</sup> 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**

I - 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.

II - 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.

III - Verifica-se nexo 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 apercebiam com clareza da presença de outros veículos em circulação e das suas dimensões, e tornar visível a sua marcha.

IV - 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**

I - 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.

II - 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**

I - Apenas a culpa resultante da infracção de normas legais constitui matéria de direito, sendo por isso apreciável pelo STJ.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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).

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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 petitum***

**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**

I - A sentença não pode condenar em quantidade superior ou em objecto diverso do que se pedir (art. 661.º, n.º 1, do CPC).

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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 “cuspido” 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.

IX - 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**

**Ilicitude**

**Consentimento do lesado**

**Direitos de personalidade**

**Direito à vida**

**Dano morte**

**Danos não patrimoniais**

**Direito à indemnização**

**Cálculo da indemnização**

**Equidade**

**Direito a alimentos**

**Obrigação natural**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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.

X - 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.

XI - 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.

XII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - A autora caiu à linha em estado inconsciente, ainda que por imprudência prévia, pelo que a censurabilidade da sua conduta precedeu a queda.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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).

III - 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.

IV - 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).

V - 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.

VI - 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**

I - 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 hemi-faixa 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.

II - 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 entreaajuda, 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**

I - 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.

II - 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

III - 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**

I - A culpa define-se como o nexó 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.

II - 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).

III - 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.

IV - 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**

**Restituição natural**

I - 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).

II - 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.

III - 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.

IV - 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).

V - 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.

VI - 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).

VII - 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.

VIII - 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**

I - 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.

II - 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%.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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, chovia 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.

V - 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.

VI - 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).

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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.

X - 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 988/03.0TCSNT.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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).

V - 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).

VI - 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.

VII - 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).

VIII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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 288/05.0TCGMR.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**

I - 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).

II - 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).

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - O STJ não pode extrair presunções judiciais da matéria de facto assente; assim como não pode sindicá-lo 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 conseqüente reacção tardia à situação de risco de acidente imprevista.

V - 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**

I - A culpa, baseada em infracções de deveres gerais de diligência e prudência, é matéria de facto que não pode ser censurada pelo STJ.

II - 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.

- Concorrência de culpas -

III - 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.

IV - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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 € 20 500 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - As regras do Código Civil atinentes à responsabilidade civil são aplicáveis aos acidentes ferroviários.

II - Havendo, porém, que ter em conta, quanto a estes, as normas especiais que têm vindo a lume sobre os caminhos-de-ferro.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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).

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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 perceberem 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 convencionados, alertar o maquinista do comboio para a existência de um obstáculo na aludida via.

VII - 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).

VIII - Perante os descritos comportamentos do operador da máquina e dos apontados funcionários da CP, entende-se fixar em 50% a comparticipação 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**

I - 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, suprindo 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - Os condutores devem, a todo o momento, controlar e dominar a marcha da viatura, sendo um afloramento 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.

II - 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).

III - 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).

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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).

VIII - 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).

IX - 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 425/03.0TBCDR.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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).

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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 104/04.0TBMBR.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - Porém, a validade dessa regra ou princípio pressupõe que o comportamento contravencional 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.

V - 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.

VI - 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**

I - 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.

II - 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).

III - 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 36/07.0TBALB.C1.S1 - 2.ª Secção

Abílio Vasconcelos (Relator), Pereira da Silva e João Bernardo

**Acidente de viação**  
**Despiste**  
**Nexo de causalidade**  
**Concorrência de culpas**

I - Assente que o autor conduzia o seu veículo numa estrada municipal com duas hemi-faixas 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.

II - 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.

III - 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.

IV - Verifica-se uma concorrência de condutas negligentes, entre lesado e lesante, para o evento danoso se dar.

V - 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**

I - 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.

II - 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 imprevista 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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).

IV - 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 1372/06.9TBEPS.G1.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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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 1675/07.5TBBRR.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**

I - 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.

II - 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 560/07.5TBCBT.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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; (viii) 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**

I - A simples circunstância de o atropelamento de peão ter ocorrido quando este atravessava a passadeira em infracção à sinalização semafórica 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.

II - 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 861/07.2TVPR.T.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 farolins traseiros, nem ver claramente os seus faróis da frente é de concluir pela culpa inequívoca do condutor do QA.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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 impenda 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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).

VII - 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**

- Concorrência de culpas -

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - Assim, deve o condutor adequar a sua condução à segurança estradal, ainda que as normas de condução lhe permitissem outro tipo de actuação.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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 589/09.9TB FLG.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**

I - 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.

II - 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.

III - 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).

IV - 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 hemifaixa 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**

I - 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.<sup>a</sup> instância que imputou a exclusividade da culpa e da responsabilidade ao condutor do ZQ.

II - Inexistindo qualquer presunção de culpa ou de responsabilidade que impenda 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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 despender para fazer a mesma tarefa.

VI - 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.

VII - 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.

VIII - 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).

IX - 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.

X - 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 498/03.5TBAVV.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-ordena o**

**Presun o de culpa**

** nus da prova**

**Atropelamento**

**Pe o**

**Culpa do lesado**

**Concorrência de culpas**

**Teoria da causalidade adequada**

**Nexo de causalidade**

**Danos não patrimoniais**

**C culo da indemniza o**

**Equidade**

I - Nos acidentes de via o, o dever de indemnizar pressupõe a verifica o dos pressupostos a que alude o art. 483.  do CC.

II - As regras de trânsito contidas no CESt – ou no seu regulamento – configuram deveres cuja viola o pode servir de base   negligência.

III - Havendo nexos causal entre a ocorrência de uma viola o ao CESt e o acidente entende-se existir uma presun o juris tantum de negligência contra o autor da mesma.

IV -   ao lesado que incumbe, por prova directa ou por intermédio de presun es, a prova da culpa do lesante.

V - Verifica-se a concorrência de culpas entre o pe o 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. , n.  1, do CESt, não deixando passar o peão, apenas desviando o veículo para a direita.

VI - A prova da culpa afasta a presunção de culpa do motociclista fundada na relação comissão.

VII - 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.

VIII - O nosso ordenamento jurídico admite a doutrina da causalidade adequada na sua formulação negativa.

IX - 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%).

X - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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).

II - 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.

III - Em recurso de revista só devem ser conhecidas as questões que foram submetidas à apreciação dos tribunais inferiores.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - O condutor não tem um dever de previsão relativamente ao aparecimento súbito de obstáculos, como uma criança a correr.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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

**Acidente de viação**  
**Concorrência de culpas**  
**Culpa da vítima**  
**Responsabilidade extracontratual**  
**Danos patrimoniais**  
**Danos futuros**  
**Dano biológico**  
**Incapacidade permanente parcial**  
**Perda da capacidade de ganho**  
**Cálculo da indemnização**  
**Equidade**

I - Nos casos em que as lesões de que fica afectado o lesado, em decorrência de acidente de viação não têm rebote profissional, o ressarcimento dos danos futuros ocorridos pode ser autonomamente indemnizável no âmbito do chamando dano biológico.

II - Tal dano é um dano de natureza patrimonial.

III - No seu apuramento, a efectuar segundo a equidade, podem ser levados em consideração os critérios da Portaria n.º 377/2008, de 26-05, e a fixação da vida activa aos 70 anos de idade.

IV - Se à data da consolidação das lesões o lesado tinha (i) uma esperança de vida activa de 43 anos; (ii) auferia a remuneração mensal de € 910; e (iii) ficou afectado como IPG de 31 pontos, é equitativo o montante de € 90 000 para ressarcir os danos

referidos em I, o qual é de reduzir a € 45 000, por o lesado ter sido co-responsável em 50% na ocorrência do acidente.

10-01-2013

Revista n.º 1129/08.2TVPRT.P2.S1 - 7.ª Secção

Lázaro Faria (Relator), Pires da Rosa e Maria dos Prazeres Beleza

**Acidente de viação**  
**Colisão de veículos**  
**Culpa exclusiva**  
**Concorrência de culpa e risco**  
**Limite da indemnização**

I - Demonstrado 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 CESt, sendo que, em consequência deste embate, perdeu a roda dianteira esquerda, flectindo mais para a esquerda e embatendo, de seguida, em dois veículos que circulavam na referida meia faixa de rodagem, atrás daquele, demonstram estes factos suficientemente a culpa do aludido réu pela ocorrência do primeiro embate e pelos que se lhe seguiram.

II - Face à responsabilidade subjectiva do aludido réu, culpado pela produção do acidente, não é aplicável à situação o limite indemnizatório estabelecido pelo art. 508.º do CC.

III - Há 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.

IV - Tal situação de especial risco verifica-se, por exemplo, em entroncamentos com estradas de intenso movimento, situados na proximidade de uma curva fechada, em manobras de entrada ou saída de parques ou propriedades de veículos de grandes dimensões, na 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.

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

15-01-2013

Revista n.º 21/1998.P1.S1 - 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator), João Camilo e Fonseca Ramos

**Responsabilidade extracontratual**  
**Acidente de viação**  
**Seguro obrigatório**

**Seguro automóvel**  
**Oponibilidade**  
**Lesado**  
**Exclusão de responsabilidade**  
**Concorrência de culpas**  
**Excesso de velocidade**  
**Sinal de STOP**

I - A nulidade a que se reporta o art. 429.º do CCom configura uma simples anulabilidade.

II - A existir anulabilidade do contrato de seguro, e sendo suscitada apenas após o sinistro, será a mesma inoponível ao lesado, nos termos do art. 14.º do DL n.º 522/85, de 31-12.

III - Encontra-se correctamente graduada em 20% e 80% entre o veículo que circula a uma velocidade excessiva e aquele que desrespeita um sinal de STOP, já que aquela velocidade, nunca levaria, por si só, a colidir com o veículo que respeitasse tal sinal.

07-02-2013

Revista n.º 359/05.3TBPTB.G1.S1 - 2.ª Secção

Bettencourt de Faria (Relator), Pereira da Silva e João Bernardo

**Acidente de viação**  
**Concorrência de culpas**  
**Veículo automóvel**  
**Tractor agrícola**  
**Danos não patrimoniais**  
**Cálculo da indemnização**

I - A responsabilidade civil por um acidente de viação traduzido num embate frontal de um veículo automóvel ligeiro com a traseira do reboque de um tractor agrícola que circulava à sua frente, em plena noite escura, com total ausência de iluminação na traseira do tractor, circulando o condutor do veículo ligeiro a, pelo menos, 100 km/h, depois de descrever uma curva à sua direita e ter percorrido algum espaço na recta que se lhe seguia, tendo deixado no local um rasto de travagem de 4 m, é de atribuir em partes iguais ao condutor do veículo automóvel ligeiro e ao condutor do tractor.

II - Se o lesado perdeu os sentidos; quando recuperou a consciência sentiu fortes dores na cabeça e antebraço direito; que se mantiveram ao longo do tratamento; e que continuarão, no antebraço direito; em consequência do embate, foi transportado para o Hospital, onde lhe foram diagnosticados traumatismo craniano, feridas na face e na mão, com hematoma, e fractura dos ossos do antebraço direito; em consequência de tais ferimentos, foi submetido a duas intervenções cirúrgicas no antebraço; sofre por causa do acidente e ficou com uma Incapacidade Parcial Geral de 11,5%, é correcta e conforme aos critérios e valores fixados em casos análogos pela jurisprudência do STJ a indemnização de € 15 000.

19-02-2013

Revista n.º 702/04.2TBCHV.P1.S1 - 1.ª Secção

Martins de Sousa (Relator), Gabriel Catarino e António Joaquim Piçarra

**Responsabilidade extracontratual**

**Acidente de viação**

**Concorrência de culpas**

**Infracção estradal**

**Tractor**

**Reboque**

**Excesso de velocidade**

**Cálculo da indemnização**

**Danos futuros**

**Incapacidade permanente parcial**

**Danos não patrimoniais**

**Equidade**

I - Circulando o tractor, ao qual estava acoplado um reboque, sem luzes de presença na retaguarda deste, não assinalando devidamente a sua presença para quem se apresentasse a circular no mesmo sentido, violou, o seu condutor, culposamente, o disposto nos arts. 59.º, n.º 1, 60.º e 61.º do CESt e o art. 3.º da Portaria 851/94, de 22-09.

II - A presença no tractor do dispositivo luminoso, previsto no art. 23.º, n.º 4, do CESt e Portaria n.º 311-C/2005, de 24-03, não basta para afastar a causalidade da infracção atribuída ao condutor do tractor, uma vez que tal dispositivo está colocado no tractor (e não no reboque) e a sua utilização não dispensa as luzes de presença.

III - Se tais luzes de presença estivessem acesas, o autor poderia ter sido alertado precocemente da existência do reboque e das suas dimensões, o que poderia ter evitado a ocorrência do acidente ou minimizado as suas consequências.

IV - Uma vez que o autor seguia em excesso de velocidade e desatento – o que o impediu de ser aperceber do dispositivo luminoso especial do tractor e das luzes do veículo que circulava em sentido contrário – e que o tractor seguia sem luzes de presença acesas, afigura-se adequada a repartição de culpas levada a cabo pela Relação no sentido de atribuí-las a ambos os condutores na proporção de 75% para o autor e 25% para o condutor do tractor.

V - O ressarcimento dos danos futuros, por cálculo imediato, depende da previsibilidade e determinabilidade de tais danos (arts. 564.º, n.º 2, do CC), tais como a perda ou diminuição da capacidade produtiva de quem trabalha e, conseqüentemente, a possibilidade de auferir o inerente rendimento.

VI - A incapacidade permanente é susceptível de afectar e diminuir a potencialidade de ganho por via da perda ou diminuição da remuneração ou implicar para o lesado um esforço acrescido para manter os mesmos níveis de ganho ou exercer as várias tarefas e actividades quotidianas.

VII - Considerando que à data do acidente o autor tinha 38 anos, o tempo que ainda falta para atingir a idade da reforma (65 anos), bem como a expectativa de vida activa para além da vida profissional, que o mesmo ficou com uma incapacidade de

28%, e que auferia – enquanto serralheiro especializado e soldador técnico na Suíça – um rendimento médio mensal líquido de € 5400, afigura-se que o montante indemnizatório fixado pela Relação – € 250 000 – a pecar por alguma coisa o seja por defeito, e não por excesso.

VIII - Na fixação dos danos não patrimoniais a lei manda atender a um critério de equidade com base na ponderação dos factores previstos no art. 494.º do CC: grau de culpabilidade do agente, situação económica deste e do lesado e demais circunstâncias do caso.

IX - Levando em consideração que o autor ficou internado durante dois dias, foi-lhe diagnosticada uma fractura da espinhosa de C6 e C7, tem vindo a fazer reabilitação, após a consolidação médico-legal das lesões, ficou a padecer de uma incapacidade permanente geral de 28%, que poderá agravar-se futuramente, ficou desiludido com as sequelas do acidente, sofreu dores quantificáveis no grau 5 de 7, tem de reaprender uma outra profissão mais leve, era uma pessoa activa, alegre e dinâmica e tornou-se numa pessoa desiludida, afigura-se adequado o montante indemnizatório fixado pela Relação de € 2500.

19-02-2013

Revista n.º 1458/06.0TBCHV.P1.S1 - 1.ª Secção

Paulo Sá (Relator), Garcia Calejo e Helder Roque

**Impugnação da matéria de facto**

**Ónus de alegação**

**Despacho de aperfeiçoamento**

**Incumprimento**

**Responsabilidade extracontratual**

**Acidente de viação**

**Cinto de segurança**

**Teoria da causalidade adequada**

**Concorrência de culpas**

**Culpa exclusiva**

**Culpa do lesado**

**Conhecimento officioso**

**Presunções judiciais**

**Danos futuros**

**Danos patrimoniais**

**Danos não patrimoniais**

**Equidade**

I - O ónus constante do art. 690.º-A do CPC resulta da necessidade de impor ao recorrente uma “delimitação do objecto do recurso” e uma “fundamentação” específica, tendo em conta o âmbito possível do recurso da decisão de facto.

II - O convite previsto no art. 690.º do CPC restringe-se à hipótese de falta de especificação, nas conclusões, de elementos que figuram no corpo das alegações; não se permite, por essa via, a substituição das alegações, ainda que parcial.

III - O tribunal deve conhecer da culpa do lesado, “ainda que não seja alegada” (art. 572.º do CC).

IV - No sentido do art. 563.º do CC, a falta de colocação do cinto de segurança não é causa adequada dos danos sofridos pelo passageiro de um veículo automóvel que foi embatido por outro; não se pode falar, assim, de uma situação de concorrência de causas do dano.

V - Mas essa falta pode ter contribuído para o agravamento do dano causado pelo acidente e, por essa via, conduzir à redução da indemnização devida, porque se trata de uma omissão de cuidado claramente culposa, ostensivamente reveladora da inobservância do cuidado e diligência exigíveis a uma pessoa medianamente diligente e cuidadosa, colocada na situação da lesado. É do conhecimento geral que é perigoso fazer-se transportar num veículo automóvel sem ter o cinto de segurança colocado.

VI - A equidade é o critério fundamental de fixação da indemnização por danos não patrimoniais e por danos patrimoniais futuros.

VII - É adequada a indemnização de € 25 000,00, pelos danos não patrimoniais sofridos por uma lesada de 30 anos à data do acidente que ficou afectada de uma IPG de 10 pontos, que, em consequência do acidente, foi projectada do banco traseiro do automóvel em que seguia e partiu o vidro com a testa, teve de ser desencarcerada, esteve três dias internadas e sofreu graves consequências, físicas e psicológicas, constantes da lista de factos provados, das quais se destaca a “cicatriz notável com um grau de dano estético de 6 em 7.

VIII - E é adequado o montante de € 17 500,00, como indemnização pelos danos patrimoniais futuros, decorrentes daquela incapacidade permanente geral, tendo especialmente em conta o tempo provável de vida da lesada, o valor do salário mínimo ao tempo do acidente, uma vez que, nesse momento, não desenvolvia nenhuma actividade profissional e a idade regra da reforma.

IX - O julgamento segundo a equidade carece de ser facticamente fundado.

21-02-2013

Revista n.º 2044/06.0TJVN.F.P1.S1 - 7.ª Secção

Maria dos Prazeres Beleza (Relator) \*, Lopes do Rego e Orlando Afonso

**Nulidade de acórdão**  
**Omissão de pronúncia**  
**Matéria de facto**  
**Poderes do Supremo Tribunal de Justiça**  
**Ilações**  
**Responsabilidade extracontratual**  
**Acidente de viação**  
**Culpa**  
**Concorrência de culpas**  
**Infracção estradal**  
**Danos patrimoniais**  
**Danos futuros**  
**Perda da capacidade de ganho**  
**Incapacidade permanente parcial**

## **Dano biológico**

### **Cálculo da indemnização**

I - O tribunal apenas se tem que pronunciar sobre as questões levantadas pelos recorrentes e não sobre as razões por eles invocadas.

II - A matéria de facto não está submetida à apreciação do STJ, a não ser nos casos especiais previstos no n.º 2 do art. 722.º, e no n.º 2 do art. 729.º, ambos do CPC.

III - As ilações extraídas pela Relação – com base em máximas da experiência – de que «o autor sempre podia, em face do atravessamento do cão na frente do seu veículo, desviar o veículo para a esquerda, ocupar temporariamente a faixa contrária que para o efeito se mostrava livre» e que «a opção pela travagem súbita, a fundo e abrupta foi, no contexto que evidencia a matéria de facto, a menos aconselhada e potenciadora de perigo para quem circulasse na sua traseira» não são sindicáveis pelo STJ.

IV - Sempre que uma vítima, apesar dos cuidados e tratamentos clínicos, fica portadora de um qualquer estado deficitário de natureza anátomo-funcional ou psico-sensorial a título definitivo, estamos perante a avaliação de uma incapacidade permanente, a qual pode ser geral (do ponto de vista dos atos e gestos correntes do dia a dia, comuns a qualquer indivíduo) ou profissional.

V - É indemnizável o dano resultante do esforço suplementar exigido ao autor, resultante das sequelas sofridas pela ocorrência do acidente.

VI - Tendo em atenção que o autor ficou a padecer de uma IPP correspondente a 12%, que auferia um rendimento anual de € 36 862, que à data do acidente tinha 33 anos de idade, sendo que previsivelmente irá exercer a sua profissão durante mais 32 anos, afigura-se adequado o montante indemnizatório de € 130 000, o qual por via da repartição de culpas na ocorrência do acidente – na proporção de 50% para cada um dos condutores – deverá ser fixado em € 65 000.

28-02-2013

Revista n.º 1679/07.8TBFIG.C2.S1 - 2.ª Secção

Oliveira Vasconcelos (Relator), Serra Baptista e Álvaro Rodrigues

(Acórdão e sumário redigidos ao abrigo do novo Acordo Ortográfico)

## **Responsabilidade extracontratual**

### **Acidente de viação**

#### **Atropelamento**

#### **Menor**

#### **Culpa**

#### **Concorrência de culpas**

#### **Dever de vigilância**

#### **Culpa in vigilando**

#### **Direito à indemnização**

#### **Cálculo da indemnização**

#### **Danos não patrimoniais**

#### **Equidade**

#### **Danos patrimoniais**

#### **Perda da capacidade de ganho**

## **Incapacidade permanente parcial**

### **Danos futuros**

#### **Salário mínimo nacional**

I - O dever de vigilância dos pais em relação aos filhos, resultante do disposto no art. 491.º do CC, existe quando, face às circunstâncias concretas do caso se pode afirmar que o facto de aqueles pais não vigiarem adequadamente o filho fez com que este, adequadamente também, tenha produzido um dano.

II - Dos factos provados apenas resultou que a mãe da menor se encontrava no local onde ocorreu o acidente, o que – só por si – não pode levar a concluir pela não conveniente vigilância da menor, tanto mais que não resultou provado que esta tivesse com qualquer acto originado o acidente.

III - Danos morais são aqueles prejuízos insusceptíveis de avaliação pecuniária, porque atingem bens que não integram o património do lesado, tais como a vida, a saúde, a liberdade e a beleza, e cuja indemnização se deve pautar pela equidade, tendo em atenção os factores referidos no art. 494.º do CC.

IV - Resultando dos autos que (i) a culpa na ocorrência do acidente se deveu apenas ao condutor do veículo seguro na ré; (ii) a autora à data do acidente tinha cerca de 2 anos de idade; (iii) sofreu hemorragia extradural temporal esquerda, subaracnoideia da tenda do cerebelo e fratura parieto-temporo-occipital direita; (iv) recebeu os primeiros socorros no Hospital Pedro Hispano tendo, atenta a gravidade, sido transferida para o Hospital de S. João, onde esteve com ventilação mecânica completa, em estado de coma; (v) durante o internamento sofreu várias infecções víricas, herpéticas, palpebral e perianal; (vi) teve diversas convulsões; (vii) nesta fase não conseguia falar, andar, não reconhecia pessoas, manifestava mal estar, dores fortes, que a levavam a chorar compulsiva e permanentemente; (viii) em consequência das lesões do acidente, apresenta um índice de massa corporal de 34,9 e um desenvolvimento estato-ponderal desproporcionado para a idade; (ix) ficou com sequelas permanente, tais como surdez completa do ouvido direito e uma paralisia facial direita, por lesão do nervo facial; (x) passou a ser uma criança ansiosa, constantemente irritadíssima, constrangida com a sua aparência física, receosa pela sua saúde e bastante instável psicologicamente; afigura-se adequado o montante indemnizatório de € 100 000, ao invés dos € 70 000 atribuídos pela Relação. V - A frustração ou diminuição dos salários, bem como o maior esforço que seja necessário despender para obter o mesmo rendimento deverá ser equacionado relativamente à duração da vida activa profissional, isto é período de tempo de trabalho remunerado.

VI - Não obstante a autora ter 2 anos à data do acidente e não auferir quaisquer rendimentos, é certo que tem direito a que lhe seja atribuída uma indemnização pelas consequências que advieram (e advierem) da incapacidade de 0,40 de que ficou a padecer, uma vez que a lesão sofrida de certo se repercutirá de uma forma negativa na sua capacidade física, comprometendo a sua capacidade de ganho.

VII - Tendo como valor a considerar – na falta de outros elementos – o do salário mínimo nacional, e a IPP de 0,40, o desconto a efectuar por forma a evitar que o lesado receba juros sem dispêndio de capital, bem como a correcção a efectuar pelos valores da evolução de preços ao consumidor, entende-se adequado o montante indemnizatório de € 80 000, ao invés dos € 161 159,00 fixados pela Relação.

24-04-2013

Revista n.º 9036/06.7TBMTS.P1.S1 - 2.ª Secção

Oliveira Vasconcelos (Relator), Serra Baptista e Álvaro Rodrigues  
(Acórdão e sumário redigidos ao abrigo do novo Acordo Ortográfico)

**Responsabilidade civil por acidente de viação**  
**Concorrência de culpas**  
**Responsabilidade solidária**

**Condenação**  
**Obrigação solidária**  
**Cumprimento**  
**Direito de regresso**  
**Fundo de Garantia Automóvel**

I - Apurado que, para a ocorrência de determinado acidente de viação e para a produção dos consequentes danos, concorreu culposamente, em partes iguais, o réu condutor de um veículo não segurado validamente em nenhuma companhia de seguros – e pelo qual responde, conjuntamente com esse réu, o FGA, nos termos dos arts. 21.º, 23.º e 29.º, n.º 6, do DL n.º 522/85, de 31-12 – e o condutor de um outro veículo, no tocante aos danos causados ao Hospital autor, fundamentados no art. 495.º, n.º 2, do CC, são responsáveis, em metade, o FGA e o referido réu e, na outra metade, o outro causador do acidente.

II - De acordo com o disposto nos arts. 497.º, n.º 1, e 519.º, n.º 1, do CC, perante o Hospital autor, como credor, devem os réus FGA e condutor do veículo não segurado ser condenados solidariamente na totalidade das despesas por aquele peticionadas, sem embargo de, prestada por algum dos condenados a respectiva obrigação, ao abrigo do disposto no n.º 2 do citado art. 497.º, poder pedir a parte correspondente à contribuição da culpa para o acidente ao outro interveniente (ou à respectiva seguradora).

15-05-2013

Revista n.º 480/2000.E1.S1 - 6.ª Secção

João Camilo (Relator), Fonseca Ramos e Salazar Casanova

**Omissão de pronúncia**  
**Responsabilidade extracontratual**  
**Dano causado por animal**  
**Acidente de viação**  
**Responsabilidade pelo risco**  
**Culpa**  
**Condução sob o efeito do álcool**  
**Concorrência de culpa e risco**  
**Erro de julgamento**  
**Nexo de causalidade**  
**Ampliação da matéria de facto**

### **Baixa do processo ao tribunal recorrido**

I - O tribunal superior deve apreciar todas as questões suscitadas no recurso, exceptuadas as questões cuja solução esteja prejudicada pela solução dada a outras.

II - Intentada acção com vista à efectivação da responsabilidade civil de um acidente em que foram intervenientes um ciclomotor e um cão do qual resultou a morte do condutor e definida a obrigação de indemnização com fundamento no risco do animal previsto no art. 502.º do CC imputando-a aos donos do animal, a impugnação da sentença com fundamento em omissão de pronúncia sobre a culpa da vítima por conduzir sob a influência do álcool e com a respectiva licença de condução apreendida bem como sobre a concorrência da culpa da vítima com o risco do animal bem como sobre a concorrência entre o risco do ciclomotor e o do animal devem ser apreciadas pelo tribunal superior, independentemente do mérito controvertido que essas questões tenham, face ao direito constituído (vg concorrência entre o risco e a culpa, concorrência entre os riscos do animal e o ciclomotor etc).

III - Tendo-se provado que o ciclomotor embateu no cão, na faixa de rodagem, e não se tendo provado que o cão aí tivesse aparecido súbita e inopinadamente, o acórdão da Relação que julgou improcedente a acção e absolve os réus do pedido indemnizatório, independentemente do respectivo fundamento (risco ou culpa) enferma de erro de julgamento.

IV - Tendo sido alegados factos juridicamente relevantes para apreciar o reflexo da alcoolemia na condução da vítima e na relação de causa e efeito entre ela e o acidente que foram omitidos na base instrutória e, relativamente aos quais, não houve pronúncia judicial, justifica-se que o STJ ordene a ampliação da matéria de facto no tribunal recorrido, por tal implicar a apreciação de provas e o recurso a presunções judiciais, vedadas ao STJ.

30-05-2013

Revista n.º 1445/08.3TBAMT.P1.S1 - 2.ª Secção

Fernando Bento (Relator) \*, João Trindade e Tavares de Paiva

### **Responsabilidade extracontratual**

**Acidente de viação**

**Infracção estradal**

**Ultrapassagem**

**Mudança de direcção**

**Culpa**

**Concorrência de culpas**

**Direito à indemnização**

**Cálculo da indemnização**

**Dano morte**

**Acidente de trabalho**

I - Resultando que o acidente dos autos se ficou a dever quer à manobra de ultrapassagem do condutor do ciclomotor VH, num cruzamento em violação clara e

ostensiva do disposto no art. 41.º, al. c) do CESt, quer ao condutor do veículo JD que, ao efectuar a mudança de direcção para a esquerda, o fez sem as precauções devidas (não fazendo o sinal regulamentar com a necessária antecedência e de forma visível a não deixar dúvidas sobre a sua intenção), é de concluir que ambas as infracções estiveram na origem do acidente, justificando-se a repartição de culpas entre ambos os intervenientes.

II - Ainda assim, no confronto entre as duas condutas, a do condutor do ciclomotor (VH) – praticando uma manobra não permitida por lei – revela-se mais intensa e decisiva para o sinistro, do que a manobra do condutor do veículo automóvel JD, que efectuando uma manobra permitida apenas não observou procedimentos prudenciais.

III - Justifica-se assim a repartição de culpas efectuada pelo Tribunal da Relação na proporção de 70% para o condutor do ciclomotor e 30% para o condutor do veículo automóvel.

IV - O critério fundamental para a determinação judicial das indemnizações é fixado pelo Código Civil, sendo que os critérios constantes da Portaria n.º 377/2008, de 28-05, com ou sem alterações introduzidas pela Portaria n.º 679.º/2009, de 25-06, destinam-se a um âmbito de aplicação extrajudicial e, embora possam ser ponderados pelo julgador, não se sobrepõem aquele.

V - Considerando que o STJ tem indemnizado o dano morte em valores que oscilam entre os € 50 000 e os € 80 000, e tendo em atenção que a vítima tinha à data do acidente apenas 21, com toda uma vida à sua frente, afigura-se adequado o montante indemnizatório fixado pela Relação, no valor de € 70 000.

VI - As indemnizações por acidentes simultaneamente de viação e de trabalho, embora diferentes nos títulos que derivam e nos riscos que visam cobrir, não se acumulam e apenas se completam até ao ressarcimento total do prejuízo sofrido, pelo que o lesado não poderá receber as duas indemnizações integral e autonomamente, sob pena de enriquecimento ilegítimo.

30-05-2013

Revista n.º 1593/08.0TBFIG.C1.S1 - 2.ª Secção

Tavares de Paiva (Relator), Abrantes Geraldês e Bettencourt de Faria

**Acidente de viação**  
**Responsabilidade extracontratual**  
**Culpa**  
**Matéria de direito**  
**Concorrência de culpas**  
**Infracção estradal**  
**Excesso de velocidade**

I - A determinação da culpa dos intervenientes em acidente, com base na violação de normas estradais, legais e regulamentares, constitui «questão de direito».

II - Provado que o condutor de um quadriciclo, ao sair de umas bombas de gasolina, e não tendo visibilidade à esquerda, por onde circulava o veículo do autor, entrou (em violação do art. 31.º, al. a), do CESt), cerca de 1,5 m na hemi-faixa pela qual este se aproximava a uma velocidade de 90 Km/hora (velocidade que excede o disposto

no art. 25.º, n.º 1, al. c), do CESt), colocando-se inesperadamente à sua frente, é de repartir, em 2/3 para o primeiro e 2/3 para o último, a culpa na ocorrência do acidente.

11-07-2013

Revista n.º 87/06.2TJVNF.P1.S1 - 2.ª Secção

Tavares de Paiva (Relator), Abrantes Geraldês e Bettencourt de Faria

**Responsabilidade extracontratual**

**Acidente de viação**

**Culpa**

**Matéria de facto**

**Poderes do Supremo Tribunal de Justiça**

**Concorrência de culpas**

I - Estando excluído do âmbito do recurso de revista a apreciação da decisão de facto, o controlo que o STJ pode efectuar sobre o juízo das instâncias relativamente à culpa (da ré ou da vítima do acidente) limita-se a verificar se foi observado o critério definido pelo n.º 2 do art. 487.º do CC, ou seja: determinar se o agente actuou com o grau de diligência que seria exigível, e que a lei fixa fazendo apelo àquela que teria uma pessoa medianamente diligente e cuidadosa, colocada nas circunstâncias concretas do caso, assim adoptando um conceito objectivado de culpa.

II - Resultando provado que: (i) ao km 7,9 da EN 231 – que tem duas vias de circulação, uma em cada sentido, com linha descontínua – o condutor do ligeiro de mercadorias verificou que não estava a ser ultrapassado e, após, iniciou a manobra de mudança de direcção para a esquerda; (ii) manobra esta que não concluiu, colocando-se obliquamente relativamente à faixa de rodagem e assim obstruindo ambos os sentidos de trânsito, para proceder à limpeza do aqueduto ali existente; bem como (iii) que o condutor do motociclo travou antes de embater, deixando um rasto de 7,5 m na sua mão de transito, e (iv) antes de iniciar a desaceleração que antecedeu a queda do seu condutor e o embate, circulava a velocidade próxima dos 90 kms/h; e considerando ainda que (v) antes do local do acidente encontrava-se colocada sinalização no sentido de marcha de ambos os veículos – devido aos trabalhos de conservação da via – advertindo da existência de perigo e avisando da circulação alternada, proibindo a ultrapassagem e limitando a velocidade a 70kms/h e posteriormente a 50 kms/h, há que concluir que ambos os condutores contribuíram culposamente para os danos que vieram a ocorrer, numa proporção de 25% para o primeiro e 75% para o segundo.

12-09-2013

Revista n.º 3673/11.5TBVIS.C1.S1 - 7.ª Secção

Maria dos Prazeres Beleza (Relator), Salazar Casanova e Lopes do Rego

**Acidente de viação**

**Caso julgado penal**

**Valor extraprocessual das provas**

**Capacete de protecção**

### **Concorrência de culpas Condenação *in futurum***

I - O preceituado no art. 674.º-A do CPC não contende com a problemática da eficácia do caso julgado penal, antes respeitando apenas à fixação legal, nos termos, aí, consagrados, do valor extraprocessual das provas.

II - Constituindo a finalidade primacial da imposição do uso de capacete de protecção a preservação da integridade física do respectivo obrigado, o cumprimento da correspondente obrigação não deixa de, reflexamente, proteger quem – como, no caso, a ré-seguradora – esteja legalmente obrigado a ressarcir os danos consequentes de tal falta de uso, porquanto, havendo lesões físicas na zona corporal reservada a tal uso, não pode negar-se um agravamento causal dos inerentes danos provocado pela falta do capacete de protecção, com directa repercussão, nos termos previstos no art. 570.º, n.º 1, do CC, na redução do correspondente montante indemnizatório, filiada na concorrência de um facto culposo do lesado para o agravamento dos danos.

III - A condenação do segurado em pagamento de quantia que só ocorrerá quando esgotado o pagamento, pela seguradora, do montante do capital seguro não consubstancia condenação condicional, mas, antes, condenação *in futurum* cujo acatamento ocorrerá apenas quando a respectiva obrigação se vencer.

08-10-2013

Revista n.º 1585/06.3TBPRD.P1.S1 - 6.ª Secção

Fernandes do Vale (Relator) \*, Marques Pereira e Ana Paula Boularot

### **Acidente de viação Culpa do lesado Concorrência de culpa e risco Culpa exclusiva**

Ocorrendo um acto ou comportamento da vítima que se revele a causa exclusiva do acidente e do dano, sendo-lhe unicamente imputável, fica excluída a responsabilidade objectiva ou pelo risco, que poderia tornar admissível a responsabilidade do condutor do veículo, em concurso com a responsabilidade da vítima (ciclista), a título de culpa.

05-11-2013

Revista n.º 8/10.8TBTNV.C1.S1 - 1.ª Secção

Alves Velho (Relator) \*, Paulo Sá e Garcia Calejo

### **Responsabilidade extracontratual Acidente de viação Menor Atropelamento Poderes da Relação Alteração**

**Matéria de facto**  
**Concorrência de culpas**  
**Cálculo da indemnização**  
**Danos não patrimoniais**  
**Danos patrimoniais**  
**Danos futuros**  
**Equidade**

I - Tendo a apelante no recurso especificado de forma clara o ponto de facto que considerava incorrectamente julgado, bem como os concretos meios de prova que impunham decisão diversa da recorrida – cumprindo assim o ónus do art. 685.º-A do CPC – podia a Relação alterar, como alterou, a decisão sobre a matéria de facto.

II - Tendo em atenção que (i) o menor iniciou repentinamente e a correr a travessia da estrada da esquerda para a direita, atento o sentido de marcha do veículo; (ii) que o atropelamento ocorreu sobre o eixo da via; (iii) e que a condutora circulava 50/60 kms/h é de concluir que quando o menor iniciou a travessia a condutor se encontrava a mais de 30/34 metros, o que lhe permitia, mediante travagem imediata e adequada, a imobilização do veículo antes do embate.

III - Não se lhe podendo imputar velocidade excessiva – não existia sinalização que proibisse a velocidade superior a 50 kms/h –, mas podendo a condutora ver o menor, parece claro que esta podia e devia imobilizar o veículo de modo a evitar o atropelamento ou a minimizar a violência do mesmo, como o teria feito um condutor atento e de destreza normal, naquelas circunstâncias concretas.

IV - Face ao referido em II e III é de graduar as responsabilidades na ocorrência do evento dano em 60% para a condutora do veículo e em 40% para os responsáveis pelo menor.

V - A indemnização por danos não patrimoniais visa a compensação pelo sofrimento causado pela lesão e não uma verdadeira reparação do dano.

VI - Tendo em atenção o tempo de internamento, o tempo de doença sofrido, a localização dos ferimentos, os tratamentos a que se submeteu, as dores sofridas, as sequelas deixadas e o desgosto pelas mesmas, afigura-se equilibrado o montante indemnizatório – fixado pela 1.ª instância – de € 40 000.

VII - Atendendo ao grau de IPP do menor (15%), à sua idade (nascido em 1999), à normal esperança de vida (de 76 anos para o sexo masculino), bem como um salário médio mensal de € 800, afigura-se adequado o montante indemnizatório de € 70 000, a título de danos futuros, ao invés dos € 90 000 arbitrados pela 1.ª instância.

18-12-2013

Revista n.º 1290/10.6TJVNF.P2.S1 - 7.ª Secção

Sérgio Poças (Relator), Granja da Fonseca e Silva Gonçalves

## II - CONCORRÊNCIA DE CULPA E RISCO

### **Acidente de viação**

#### **Inimputável**

#### **Culpa do lesado**

#### **Culpa *in vigilando***

#### **Causalidade**

I - A culpa exprime um juízo de reprovabilidade pessoal da conduta do agente, a quem seria então imputável facto ilícito, por não se ter abstido desse acto. A culpa será apreciada segundo um critério objectivo, tendo por base o homem de diligência normal.

II - 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.

III - Tal condutor também não pode ser responsabilizado pelo risco, uma vez que o acidente foi devido exclusivamente ao comportamento da menor.

IV - 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.

V - 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**

I - 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".

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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 contravençionais.

III - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - A responsabilidade pelo risco é excluída quando o acidente for imputável ao lesado ou a terceiro.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - Responsabilizado assim o proprietário do motociclo ele responderá sempre pelos danos do lesado, mesmo que este viajasse sem capacete por força do nexo 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.

IV - 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 sobleva 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**

I - O tribunal pode determinar que qualquer parte preste declarações em audiência de julgamento, quando tal seja necessário para esclarecimento da verdade material.

II - Tais declarações deverão ser valoradas segundo o prudente arbítrio do julgador, mesmo que versem sobre factos favoráveis à parte que foi ouvida como declarante.

III - Tal procedimento não viola o princípio processual da igualdade das partes.

IV - O art. 563.º do CC consagra a doutrina da causalidade adequada.

V - 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.

VI - 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.

VII - A respectiva responsabilidade baseia-se na presunção, ilidível, de que houve omissão de um dever de vigilância.

VIII - 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**

I - A um condutor não é exigível prever quer comportamentos culposos quer a ocorrência de situações objectivamente inesperadas.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - Não há concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo. Pode é haver concorrência de culpas regulada no art. 570.º do CC.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - Havendo responsabilidade subjectiva ou culposa da EDP fica afastada a consideração da sua responsabilidade objectiva ou pelo risco, uma vez que esta actua subsidiariamente.

IV - 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).

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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).

II - Não há concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo. Pode é haver concorrência de culpas, regulada no art. 570.º do CC.

III - 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.

IV - 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.

V - Afigura-se, por isso, correcto, fixar em 75% e 25% a contribuição da vítima e do condutor do tractor, respectivamente.

VI - 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 €.

VII - 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 €.

VIII - 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.

IX - 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 €.

X - 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**

I - 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.

- Concorrência de culpa e risco -

II - 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).

III - 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.

IV - 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**

I - A fixação dos factos baseados em meios de prova livremente apreciados pelo julgador está fora do âmbito do recurso de revista.

II - 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).

III - 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.

IV - O condutor não tem de contar com a negligência ou inconsideração dos outros, salvo tratando-se de crianças, de deficientes ou de animais desacompanhados.

V - 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.

VI - A culpa do lesado não pode concorrer – antes afasta – a presunção de culpa do comissário.

VII - 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**

I - 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.

II - O conceito de ultrapassagem significa a passagem de um veículo, pela esquerda de um outro, para além deste, ainda que este último esteja parado.

III - 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.

IV - Não há nexo 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.

V - 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 convalidação 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**  
**Obrigação de indemnizar**  
**Concorrência de culpa e risco**

I - Quem tiver o encargo da vigilância de qualquer animal responde pelos danos que ele causar salvo se provar que não teve culpa.

II - 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.

III - Sendo o animal de terceiro e for guardado no benefício do guardador este acarreta as consequências da actuação culposa.

IV - A responsabilidade pode coexistir quer fundada no risco ou na culpa.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 culposos 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.

V - 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.

VI - Ao concurso é aplicável o disposto no art. 570º do CC.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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.

X - 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.

XI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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 inspecção**  
**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**

I - Realizada a diligência de inspecção 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).

II - A prova por inspecção 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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).

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - Os condutores de veículos automóveis não têm de prever a imprevidência alheia, nem à 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.

V - 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 infortunistico em causa.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - Falta de fundamentação significa ausência total, absoluta, de fundamentos ou razões justificativos de uma qualquer decisão.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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 nexo de causalidade (que em parte integra matéria de facto, insusceptível de censura pelo tribunal de revista) e da culpa propriamente dita.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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**

I - 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 guarda-lamas, estatelando-se no chão e contraindo lesões.

II - 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.

III - 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.

V - 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.

VI - 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 3660/04.0TVLSB.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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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

**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**

I - 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.

II - 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?”.

III - É proibido o trânsito de peões nas auto-estradas (art. 72.º do CESt).

IV - 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.

V - 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.

VI - Não é exigível aos condutores preverem os comportamentos contravencionais e negligentes dos outros utentes das vias de circulação.

VII - 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.

VIII - 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.

IX - 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.

X - 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.

XI - 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.

XII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - Concluindo-se pela culpa exclusiva da recorrente, fica afastado o enquadramento no regime legal da responsabilidade civil pelo risco.

VI - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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).

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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.

VI - 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.

VII - 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**

I - A não demonstração de certo facto da base instrutória (quesito) não autoriza que se tenha por adquirido o seu contrário.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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**

I - 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.

II - 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.

III - 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 Geraldes (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**

I - 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.

II - 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.

III - 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.

IV - 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.

V - A prescrição, não sendo de conhecimento officioso, 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**

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 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.

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.

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**  
**Obrigaçao de indemnizar**  
**Concorrência de culpa e risco**

I - 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.

II - 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.

III - 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».

IV - 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.

V - 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

**Acidente de viação**  
**Colisão de veículos**  
**Culpa exclusiva**  
**Concorrência de culpa e risco**  
**Limite da indemnização**

I - Demonstrado 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 CESt, sendo que, em consequência deste embate, perdeu a roda dianteira esquerda, flectindo mais para a esquerda e embatendo, de seguida, em dois veículos que circulavam na referida meia faixa de rodagem, atrás daquele, demonstram estes factos suficientemente a culpa do aludido réu pela ocorrência do primeiro embate e pelos que se lhe seguiram.

II - Face à responsabilidade subjectiva do aludido réu, culpado pela produção do acidente, não é aplicável à situação o limite indemnizatório estabelecido pelo art. 508.º do CC.

III - Há 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.

IV - Tal situação de especial risco verifica-se, por exemplo, em entroncamentos com estradas de intenso movimento, situados na proximidade de uma curva fechada, em manobras de entrada ou saída de parques ou propriedades de veículos de grandes dimensões, na 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.

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

15-01-2013

Revista n.º 21/1998.P1.S1 - 6.ª Secção

Salreta Pereira (Relator), João Camilo e Fonseca Ramos

**Omissão de pronúncia**  
**Responsabilidade extracontratual**  
**Dano causado por animal**  
**Acidente de viação**

**Responsabilidade pelo risco**  
**Culpa**  
**Condução sob o efeito do álcool**  
**Concorrência de culpa e risco**  
**Erro de julgamento**  
**Nexo de causalidade**  
**Ampliação da matéria de facto**  
**Baixa do processo ao tribunal recorrido**

I - O tribunal superior deve apreciar todas as questões suscitadas no recurso, exceptuadas as questões cuja solução esteja prejudicada pela solução dada a outras.

II - Intentada acção com vista à efectivação da responsabilidade civil de um acidente em que foram intervenientes um ciclomotor e um cão do qual resultou a morte do condutor e definida a obrigação de indemnização com fundamento no risco do animal previsto no art. 502.º do CC imputando-a aos donos do animal, a impugnação da sentença com fundamento em omissão de pronúncia sobre a culpa da vítima por conduzir sob a influência do álcool e com a respectiva licença de condução apreendida bem como sobre a concorrência da culpa da vítima com o risco do animal bem como sobre a concorrência entre o risco do ciclomotor e o do animal devem ser apreciadas pelo tribunal superior, independentemente do mérito controvertido que essas questões tenham, face ao direito constituído (vg concorrência entre o risco e a culpa, concorrência entre os riscos do animal e o ciclomotor etc).

III - Tendo-se provado que o ciclomotor embateu no cão, na faixa de rodagem, e não se tendo provado que o cão aí tivesse aparecido súbita e inopinadamente, o acórdão da Relação que julgou improcedente a acção e absolve os réus do pedido indemnizatório, independentemente do respectivo fundamento (risco ou culpa) enferma de erro de julgamento.

IV - Tendo sido alegados factos juridicamente relevantes para apreciar o reflexo da alcoolemia na condução da vítima e na relação de causa e efeito entre ela e o acidente que foram omitidos na base instrutória e, relativamente aos quais, não houve pronúncia judicial, justifica-se que o STJ ordene a ampliação da matéria de facto no tribunal recorrido, por tal implicar a apreciação de provas e o recurso a presunções judiciais, vedadas ao STJ.

30-05-2013

Revista n.º 1445/08.3TBAMT.P1.S1 - 2.ª Secção

Fernando Bento (Relator) \*, João Trindade e Tavares de Paiva

**Acidente de viação**  
**Culpa do lesado**  
**Concorrência de culpa e risco**  
**Culpa exclusiva**

Ocorrendo um acto ou comportamento da vítima que se revele a causa exclusiva do acidente e do dano, sendo-lhe unicamente imputável, fica excluída a responsabilidade objectiva ou pelo risco, que poderia tornar admissível a responsabilidade do condutor do veículo, em concurso com a responsabilidade da vítima (ciclista), a título de culpa.

05-11-2013

Revista n.º 8/10.8TBTNV.C1.S1 - 1.ª Secção

Alves Velho (Relator) \*, Paulo Sá e Garcia Calejo

**Acidente de viação**  
**Concorrência de culpa e risco**  
**Culpa exclusiva**

I - A ultrapassagem representa uma manobra especial de tal forma que a lei só a permite quando da sua realização não resulte perigo ou embaraço para o trânsito, sendo proibida nos casos em que “a via, pela sua largura ou outras características, seja inapropriada à realização da manobra”, como resulta da conjugação dos artigos 35.º e 45.º, n.º 1, al. d) do CEst.

II - O sinal efectuado com o braço com a finalidade de indicar a realização de uma ultrapassagem, não efectuada com a devida antecedência, coincidindo com o início da manobra, não se pode ter como feita de forma visível, sem deixar quaisquer dúvidas aos demais utentes da via, nomeadamente ao condutor de veículo pesado que siga na frente.

III - Por outro lado, os sinais, embora devidamente efectuados, não conferem direitos imediatamente executáveis aos que deles se servem, tendo antes a função de aviso de que se irá ter um determinado comportamento, mas apenas quando e se as demais circunstâncias adjacentes o permitirem.

IV - Tendo sido constatado que o autor conduzia sob o efeito do álcool e que o seu estado foi determinante para a produção do resultado, sobre si incidindo a culpa efectiva do mesmo, tal circunstância leva à elisão da culpa do condutor do veículo seguro na ré, nos termos do art. 505.º do CC.

V - A lei civil apenas concebe situações de concorrência de culpa, cf. art. 570.º do CC, e não quaisquer outras, como a de culpa e risco.

14-01-2014

Revista n.º 284/07.3TCGMR.G3.S1 - 6.ª Secção

Ana Paula Boularot (Relatora) \*, Pinto de Almeida e Azevedo Ramos

**Responsabilidade extracontratual**  
**Acidente de viação**  
**Motociclo**  
**Responsabilidade pelo risco**  
**Exclusão de responsabilidade**  
**Concorrência de culpa e risco**  
**Culpa**  
**Culpa do lesado**  
**Culpa exclusiva**

I - Em matéria de responsabilidade civil emergente de acidentes de viação causados por veículos automóveis, a ocorrência de uma colisão entre dois veículos automóveis pode enquadrar-se num de três tipos de situações geradoras de

responsabilidade civil e da consequente obrigação de indemnizar: (i) situação de responsabilidade a título de culpa efectiva de algum ou de ambos os condutores dos veículos intervenientes na colisão (art. 483.º, n.º 1, do CC); (ii) situação de responsabilidade a título de culpa presumida do condutor de veículo por conta de outrem, a que alude o n.º 3 do art. 503.º do CC; e (iii) situação de responsabilidade pelo risco inerente à condução de veículos (arts. 503.º, n.º 1, e 506.º, n.º 1, do CC), nos casos em que se não consegue provar a culpa efectiva de algum dos condutores dos veículos intervenientes, e nenhum dos condutores está onerado pela presunção de culpa consagrada no n.º 3 do art. 503.º e o acidente não tiver sido provocado por culpa do lesado, ou por facto de terceiro, ou por causa de força maior estranha ao funcionamento dos veículos (art. 505.º do CC).

II - Nas hipóteses de culpa efectiva, a culpa do lesante pode concorrer com a existência simultânea de culpa do lesado, entendendo-se esta, nos termos do art. 487.º, n.º 2, do CC, como a omissão de diligência que teria levado um bom pai de família, nas circunstâncias do caso, a evitar ou reduzir os danos sofridos.

III - Se um veículo automóvel, com vista à mudança de direcção à esquerda, se coloca no eixo da via, abrandando a marcha para 5 km/hora, liga o sinal luminoso à esquerda e, certificando-se que não se aproxima qualquer veículo, na retaguarda ou em sentido contrário, inicia aquela manobra, vindo a ser embatido por um motociclo, que resolve ultrapassá-lo pela esquerda quando aquele ocupava já a hemi-faixa do lado esquerdo, é de concluir que a culpa na ocorrência do acidente se deve exclusivamente ao condutor do motociclo.

IV - Ocorrendo, assim, um acto ou comportamento da vítima que se revele a causa exclusiva do acidente e do dano, sendo-lhe unicamente imputável, fica excluída a responsabilidade objectiva ou pelo risco.

27-03-2014

Revista n.º 136/07.7TBTMC.P1.S1 - 7.ª Secção

Granja da Fonseca (Relator) \*, Silva Gonçalves e Pires da Rosa