



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

**(Sumários de Acórdãos
de 2016 a dezembro de 2024)**

A CULPA NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

I. Concorrência de culpas

- I - O critério legal de apreciação da culpa, na responsabilidade civil extracontratual, aprecia-se de acordo com os parâmetros fixados no art. 487.º, n.º 2, do CC, é abstrato e afere-se, nas circunstâncias do caso, pela diligência de uma pessoa cuidadosa, atenta e prudente, que, na circulação rodoviária, cumpre as regras de trânsito, bem como os deveres gerais de cuidado, evitando condutas que possam pôr em perigo a integridade ou a vida dos demais.
- II - Concorrem, culposamente, para o atropelamento o lesado e o condutor do motociclo, na proporção de 70% e 30%, respetivamente, se o primeiro criou a situação de risco ao deixar o seu automóvel parado na hemi-faixa direita, ocupando parte da via e ao não atravessar na passadeira existente a 43 metros do local; e o segundo, apesar de ter verificado que atrás de si e na hemi-faixa esquerda não seguia nenhum veículo, efetuou, em local próximo de uma escola primária, uma manobra de ultrapassagem, suscetível de causar embaraço ao trânsito e de aumentar os perigos de acidente, deste modo violando um dever objetivo de cuidado, sendo-lhe possível, tendo em conta o espaço lateral na via e a velocidade moderada ou baixa a que seguia, desviar-se o peão para a hemi-faixa esquerda ou fazer a manobra o mais possível encostado à direita para que fosse menos perigosa, o que teria evitado o acidente, dada a idade do peão (nascido em 1930) e a circunstância de este circular devagar.
- III - Considerando o espaço que o condutor do motociclo tinha para fazer a manobra de ultrapassagem o mais encostado possível à direita ou para se desviar à esquerda, a perda de controlo do veículo ao avistar o peão a iniciar a travessia apenas lhe pode ser imputada por imperícia ou desatenção na condução, que contribuiu, em termos causais, para o acidente.

19-01-2016

Revista n.º 2965/07.2TBFIG.C1.S1 - 1.ª Secção

Maria Clara Sottomayor (Relatora)

Sebastião Póvoas

Alves Velho

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

- I - Constitui jurisprudência sedimentada do STJ que, ressalvada a ocorrência de circunstâncias anormais, os utentes da via devem ser escrupulosos no cumprimento estrito das normas estradais e de prudência, mas não lhes é genericamente exigido que contem com atitudes imprudentes ou contravencionais de outrem.
- II - Resultando da factualidade provada que o acidente de viação que causou a morte ao condutor do ciclomotor se deveu à manobra de mudança de direcção para a esquerda efectuada por este, mas que também o comportamento da condutora do veículo ligeiro, de quem era de esperar uma maior atenção e comedimento ao nível da velocidade, concorreu para esse resultado, haverá que proceder a uma repartição de culpas, que reflecta a responsabilidade de cada um pelo acidente de viação.
- III - Na fixação da indemnização a título de danos não patrimoniais, direito à vida incluído, deverá atender-se ao grau de culpa do responsável, à sua situação económica, bem como à

do lesado e do titular da indemnização – art. 494.º ex vi art. 496.º, n.º 3, do CC – não esquecendo os padrões da jurisprudência e a conjuntura económica de enquadramento.

- IV - Considerando a idade avançada do falecido (81 anos), a circunstância de ser bom pai de família, ser estimado pelos seus familiares próximos e ser ainda uma pessoa activa e bom profissional, é de fixar em € 30 000 o montante da indemnização pela perda do direito à vida, reduzido em 50% em função da repartição de culpas pelo acidente.

19-01-2017

Revista n.º 139/12.0TBNLS.C1.S1 - 7.ª Secção

Távora Victor (Relator)

Silva Gonçalves

António Joaquim Piçarra

- I - A questão da concorrência entre a culpa do lesado (arts. 505.º e 570.º do CC) – ou, mais amplamente, a imputação do acidente ao lesado – e a responsabilidade por riscos próprios do veículo (art. 503.º, n.º 1, do CC) constitui uma das mais complexas e controversas da jurisprudência civilista nacional dos últimos anos, circunstância para a qual contribui o facto de a mesma questão se apresentar de modos distintos em razão do tipo de situação litigiosa subjacente, ainda que com um núcleo essencialmente comum.
- II - Em tese geral, perfilha-se o entendimento de que o regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505.º e 570.º, ambos do CC, deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado (ou, mais amplamente, a imputação do acidente ao lesado) e os riscos do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau de contribuição causal ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura.
- III - Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa.
- IV - Num caso como o dos autos, em que ficou provado que o acidente foi causado pela conduta gravemente culposa do autor lesado – pessoa maior e imputável, que, enquanto peão, atravessou uma via com diversas faixas de trânsito, não utilizando a passadeira, situada a 24,5 metros de distância, e provando-se que os semáforos se encontravam verdes para a via onde circulava o veículo automóvel que o atropelou, sem que tenha sido feita prova de qualquer infracção das regras do CESt por parte do seu condutor –, a indemnização deve ser totalmente excluída.

11-01-2018

Revista n.º 5705/12.0TBMTS.P1.S1 - 2.ª Secção

Maria da Graça Trigo (Relatora)

Rosa Tching

Rosa Ribeiro Coelho

- I - Anulado o primeiro acórdão proferido pelo tribunal da Relação, por, contrariamente ao aí decidido, o STJ ter entendido que a recorrente cumpriu o ónus de impugnação da decisão sobre a matéria de facto prescrito pelo art. 640.º, n.º 2, al. a), do CPC, e destinando-se, por isso, o segundo acórdão a colmatar a falta de apreciação, por parte do tribunal da Relação, da impugnação da matéria de facto, estamos perante um novo julgamento, completamente

autónomo e diverso do primeiro, pelo que nada impõe que este segundo julgamento tenha que ser efetuado pelos mesmos juízes desembargadores que intervieram no primeiro acórdão.

- II - Circulando o veículo automóvel a uma velocidade superior a 50 km/h, numa reta com cerca de 1 km, com iluminação pública de dois postes que se situavam do lado oposto do choque, distando 150 metros entre si, de noite, com chuva e indo embater no peão, que se encontrava a 1,5 metros da berma do mesmo lado da estrada, a contornar uma poça de água formada na berma e que ocupava 1,5 metros da via, é de considerar que o acidente ficou a dever-se a culpas concorrentes e em igual medida do condutor do veículo e do peão.
- III - Um défice funcional permanente da integridade físico-psíquica de 16,862464 pontos, com rebate profissional, não deixa de relevar enquanto dano biológico, sendo passível de indemnização, pois pese embora não represente para o sinistrado uma incapacidade para o exercício da sua profissão habitual, exige-lhe esforços suplementares no desempenho das tarefas específicas da sua atividade profissional.
- IV - A indemnização deste dano biológico, a fixar por via da equidade, ao abrigo do disposto no art. 566.º, n.º 3, do CC, não tem como fim indemnizar a perda (futura) de rendimentos do lesado em consequência do acidente, pelo que a idade máxima a considerar para efeitos de contabilização da indemnização será a correspondente à expectativa de vida ativa e não a idade-limite para a reforma.

10-01-2019

Revista n.º 499/13.5TBVVD.G1.S2 - 2.ª Secção

Rosa Tching (Relatora)

Rosa Ribeiro Coelho

Bernardo Domingos

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

- I - Ocorrendo o embate entre um motociclo conduzido a uma velocidade não inferior a 100km/hora, numa estada nacional ladeada, de ambos os lados, por várias casas de habitação e comércio e onde entroncam, à direita e à esquerda, várias outras estradas de trânsito local e um veículo automóvel ligeiro de mercadorias, cuja condutora, pretendendo mudar de direção para a sua esquerda e malgrado ter avistado aquele motociclo a 200 metros, passou a circular pela metade esquerda da faixa de rodagem, atento o seu sentido de marcha indo, aí embater naquele motociclo, é de considerar que o acidente ficou a dever-se a culpas concorrentes e em igual medida de ambos os condutores.
- II - As indemnizações devidas pelo responsável civil e pelo responsável laboral em consequência de acidente, simultaneamente de viação e de trabalho, assentam em critérios distintos e têm uma funcionalidade própria, não sendo cumuláveis, mas antes complementares até ao ressarcimento total do prejuízo causado ao lesado/sinistrado.
- III - A indemnização devida ao lesado/sinistrado a título de perda da sua capacidade de ganho, mesmo no caso do autor ter optado pela indemnização arbitrada em sede de acidente de trabalho, não contempla a compensação do dano biológico, consubstanciado na diminuição somático-psíquica e funcional do lesado, com substancial e notória repercussão na sua vida pessoal e profissional, porquanto estamos perante dois danos de natureza diferente.
- IV - A indemnização fixada em sede de acidente de trabalho tem por objeto o dano decorrente da perda total ou parcial da capacidade do lesado para o exercício da sua atividade profissional habitual, durante o período previsível dessa atividade e, consequentemente, dos rendimentos que dela poderia auferir.
- V - A compensação do dano biológico abrange um espectro alargado de prejuízos incidentes na esfera patrimonial do lesado, que vão desde a perda total ou parcial da capacidade do

lesado para o exercício da sua atividade profissional habitual ou específica, durante o período previsível dessa atividade, e consequentemente dos rendimentos que dela poderia auferir, à perda ou diminuição de capacidades funcionais que, mesmo não importando perda ou redução da capacidade para o exercício profissional da atividade habitual do lesado, impliquem um maior esforço no exercício dessa atividade e/ou a supressão ou restrição de outras oportunidades profissionais ou de índole pessoal, no decurso do tempo de vida expetável, mesmo fora do quadro da sua profissão habitual, até à frustração de previsíveis possibilidades de desempenho de quaisquer outras atividades ou tarefas de cariz económico, passando ainda pela necessidade de uma reconversão profissional, cujos custos e demora provável têm também de ser incluídos no montante indemnizatório a arbitrar por danos patrimoniais futuros.

- VI - O direito de reembolso da seguradora por acidente de trabalho em relação à seguradora de acidente automóvel decorre de uma sub-rogação legal nos direitos do lesado, pelo que aquela tem apenas direito ao reembolso das quantias que tiver pago ao sinistrado ou despendido com ele, não estando, por isso, abrangidos os encargos judiciais nem os honorários pagos a entidade contratada com vista à peritagem do sinistro, por não integrarem o conteúdo da obrigação de indemnizar a cargo do lesante.

14-03-2019

Revista n.º 394/14.0TBFLG.P2.S1 - 2.ª Secção

Rosa Tching (Relatora)

Rosa Ribeiro Coelho

Bernardo Domingos

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

- I - A figura da dupla conforme, consagrada no art. 671.º, n.º 3, do CPC, consubstancia uma relevante exceção ao preceituado no n.º 1 desse preceito, traduzida na inadmissibilidade de recurso de acórdão da Relação que confirme, sem voto de vencido, e sem fundamentação substancialmente diversa, a decisão proferida na 1.ª instância.
- II - O ponto de referência para a verificação de uma situação de dupla conforme é um acórdão da Relação que, incidindo sobre a decisão prolatada na 1.ª instância, conheça do mérito da causa ou determine a extinção – total ou parcial – da instância.
- III - Assim sendo, a decisão da 1.ª instância relevante para um juízo de conformidade com o pertinente acórdão, tem de necessariamente constituir objecto da parte dispositiva ou estatutória final de tal acórdão, ou seja, tem de a conclusão – *thema decidum* – deste aresto versar/recair sobre essa decisão, outrossim a confirmando sem divergência substancial de fundamentação.
- IV - Essa decisão recorrida, manante da 1.ª instância, não poderá ser ou consubstanciar um qualquer pronunciamento emitido no desenvolvimento da peça impugnada – um elemento *intercalar* do respectivo arrazoado ou parte motivatória – mas um acto judicativo final, no sentido de integrante ou representativo do seu ultimador dispositivo, do seu terminante e verdadeiro decreto.
- V - Assim, ainda que respeito da questão da presunção de culpa a que se refere o art. 503.º, n.º 3, do CC tenha ocorrido veredicto por parte do aresto sindicador coincidente com o que lhe foi conferido no âmbito da sentença recorrida, não tendo tal questão sido objecto ou integrado a parte decisória final quer da sentença, quer do acórdão sobre esta incidente, não se verifica qualquer impedimento decorrente da dupla conforme, podendo a mesma ser novamente suscitada no quadro da revista interposta pelos recorrentes a respeito da responsabilidade pela produção do acidente.
- VI - Já quanto à questão da quantificação da indemnização destinada a ressarcir os danos não patrimoniais da vítima do acidente, uma vez que, como vem sendo defendido a nível doutrinal e jurisprudencial, a admissibilidade ou não do recurso normal de revista deve

fazer-se mediante o confronto de cada um dos vários segmentos decisórios, verificando-se uma situação de dupla conforme no tocante ao valor da indemnização devido a este título por parte da sentença e do acórdão recorrido (€ 80 000) e não sendo a circunstância do valor final da indemnização variar em função da percentagem de responsabilidade atribuída pelo produção do acidente (75% pela 1.^a instância e 70% pela Relação) impeditiva a que se verifique uma situação dupla conforme, não é o recurso de revista admissível nesta parte.

- VII - O conceito de velocidade excessiva, definido no art. 24.º, n.º 1, do CESt, contempla duas realidades distintas: uma vertente absoluta, verificada sempre que se ultrapassem os limites legalmente estipulados, e uma vertente relativa, quando a não adequação da marcha à situação concreta, implica que o condutor não consiga parar no espaço visível à sua frente.
- VIII - Ainda que constitua entendimento generalizado que não pode exigir-se a um condutor que preveja ou conte com os comportamentos imprudentes, culposos, dos demais utentes da estrada, a diminuição de velocidade de um motociclo, a despeito de súbita, não constitui um facto imprevisível que, repentinamente, se tenha interposto ou intrometido entre a visão do condutor e o limite do horizonte por ela proporcionado que leve à desconsideração de uma situação de excesso de velocidade.
- IX - Resultando da matéria de facto provada que o veículo automóvel em causa nos autos embateu no motociclo que circulava na sua dianteira, encontrando-se ambos no lado esquerdo da via de uma auto-estrada, quando circulava animado de uma velocidade não inferior a 110/kms/hora e que deixou um rasto de travagem de 16,50 metros a anteceder o embate, conclui-se que o condutor desse veículo seguia com uma velocidade excessiva e sem observar a distância mínima suficiente para evitar o embate, incorrendo em violação do disposto nos arts. 18.º, n.º 1, e 24.º, n.º 1, do CESt.
- X - Ficando, ainda, provado que o embate se deveu igualmente à súbita diminuição de velocidade do motociclo devido à necessidade do condutor de accionar a reserva de combustível, incorreu este em violação do disposto nos arts. 3.º, n.º 2, 11.º, n.º 2, 13.º, n.º 1, e 24.º, n.º 2, do CESt, pelo que se mostra correcta a repartição de culpas efectuada pelo tribunal da Relação de 70% para o condutor do veículo automóvel e de 30% para o condutor do motociclo.

23-05-2019

Revista n.º 2222/11.0TBVCT.G1.S1 - 7.^a Secção

Helder Almeida (Relator)

Oliveira Abreu

Ilídio Sacarrão Martins

- I - A questão da concorrência entre a culpa do lesado (arts. 505.º e 570.º do CC) e a responsabilidade por riscos próprios do veículo (art. 503.º, n.º 1, do CC) constitui uma das mais complexas e controversas questões da jurisprudência civilista nacional.
- II - O regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505.º e 570.º do CC deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado e os riscos do veículo causador do acidente.
- III - Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa.
- IV - A responsabilidade objectiva não prescinde do nexos de causalidade entre o resultado danoso e a sua causa reportada à actividade que implica o risco.
- V - Num caso como o dos autos em que ficou provado que o acidente foi causado, unicamente, pela conduta culposa do autor lesado, pessoa menor, mas civilmente imputável, que,

enquanto peão, atravessou, de forma súbita e inesperada, em passo de corrida, uma via de trânsito, não utilizando a passadeira, situada a 3 metros de distância, a indemnização, por parte da seguradora, deve ser totalmente excluída.

- VI - 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 colidem com o Direito Comunitário, designadamente com a Primeira Directiva (72/166/CEE), com a Segunda Directiva (84/5/CEE) e com a Terceira Directiva (90/232/CEE), relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante de 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.

27-06-2019

Revista n.º 589/14.7T8PVZ.P1.S1 - 6.ª Secção

Raimundo Queirós (Relator)

Ricardo Costa

Assunção Raimundo

- I - Age com culpa exclusiva na produção do acidente, o condutor de um ciclomotor que estava a circular totalmente na faixa de rodagem oposta, onde se deu o embate frontal e por onde circulava o automóvel, em sentido contrário, violando, assim, o disposto no art. 13.º, n.º 1, do CESt em vigor à data do acidente.
- II - Viola ainda o disposto nos arts. 24.º, n.º 1, e 25.º, n.º 1, als. c) e f), do CESt, aquele mesmo condutor que conduzia com excesso de velocidade, deixando um rasto de travagem numa extensão de 9 metros na hemi-faixa do automóvel, sabendo ainda que, circulando numa curva dentro de uma localidade, o deveria fazer a uma velocidade especialmente moderada.

15-01-2020

Revista n.º 3805/16.7T8LRA.C1.S1 - 7.ª Secção

Ilídio Sacarrão Martins (Relator)

Nuno Pinto Oliveira

Maria dos Prazeres Beleza

- I - Perante a factualidade dada como provada é indubitável ter o condutor do ciclomotor desrespeitado as regras estradais respeitantes à cedência de prioridade (art. 29.º, n.º 1, do CESt), não assistindo razão à autora quando pretende que se atribua a culpa exclusiva do acidente à condutora do veículo automóvel seguro na ré.
- II - Não tendo sido provado que o veículo automóvel circulasse a velocidade superior ao limite legal, a divergência entre as instâncias centra-se em saber se foi ou não respeitado o dever de regulação da velocidade previsto no art. 24.º, n.º 1, do CESt, assim como o dever de cuidado imposto ao condutor com prioridade no art. 29.º, n.º 2, do mesmo Código.
- III - Entende-se ser correcta a apreciação feita pela Relação, segundo a qual *“o ciclomotor não se comportou como um obstáculo fixo que era visível a ocupar 20/30 cms da hemi-faixa do veículo ligeiro e prioritário e que, justamente por isso, por ser/estar fixo e visível, não conferia à condutora do veículo o “direito” de não executar as manobras que evitassem o embate; diversamente, em face do que está dado como provado, o ciclomotor, no momento em que o veículo ligeiro passava junto ao entroncamento, transformou-se num obstáculo móvel, sendo justamente por isto que a condutora do veículo ligeiro não pode ser censurada por não haver logrado executar uma manobra que evitasse o acidente”*,

concluindo-se, assim, não ter existido culpa concorrente da condutora do veículo automóvel, não podendo por isso responsabilizar-se, a este título, a ré seguradora.

- IV - Quanto à questão da alegada atribuição de co-responsabilidade pelo acidente à condutora do veículo automóvel com base em concurso entre risco e culpa, importa esclarecer que a tese do concurso entre responsabilidade pelo risco e culpa do lesado – que tem vindo a ser defendida pela doutrina civilista nacional e acolhida pela jurisprudência deste STJ em função da ponderação de argumentos de diversa ordem e da necessidade de uma interpretação conforme ao regime das directivas comunitárias em matéria de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – não respeita a situações, como a dos autos, de danos resultantes da morte de condutor de veículo (com culpa) envolvido numa colisão de veículos.
- V - Com efeito, no sinistro que deu origem à presente acção, o falecido marido da autora é um lesado que actuou culposamente, mas enquanto condutor de um veículo motorizado e não na qualidade de qualquer das categorias de vítimas mais frágeis da circulação motorizada, a saber: os passageiros, os peões e os ciclistas (por contraposição, precisamente, à categoria dos condutores).
- VI - Sendo certo que, teoricamente, se poderá admitir que a concorrência de títulos de imputação (imputação por factos ilícitos e culposos e imputação pelo risco) venha um dia a ser ampliada a situações de colisão de veículos quanto aos danos sofridos por condutores culpados, presentemente a interpretação actualista do regime do art. 505.º do CC, em conjugação com o regime do art. 570.º do mesmo Código, não abrange tal situação nem tampouco outras hipóteses em que os riscos específicos do veículo sejam, em abstracto, convocáveis em conjugação com a culpa do condutor ou condutores.
- VII - A razão de ser última desta diferença de tratamento entre a situação do condutor e a situação das ditas vítimas mais frágeis (passageiros, peões e ciclistas) radica na *ratio* do sistema de tutela das vítimas de acidentes de viação que, no direito português, se mantém como um sistema de responsabilidade civil completado por um sistema de seguro obrigatório que se destina a dar cobertura a essa mesma responsabilidade, que, precisamente por isso, não abrange os danos sofridos pelos condutores (cfr. art. 14.º, n.º 1, e n.º 2, al. a), do DL n.º 291/2007, de 21-08), o que se afigura conforme aos princípios das directivas comunitárias relativas ao seguro automóvel obrigatório (cfr. o n.º 1 do art. 12.º da Directiva Consolidada n.º 2009/103/CE do Parlamento e do Conselho, de 16-09).

20-02-2020

Revista n.º 4926/17.4T8VIS.C1.S1 - 2.ª Secção

Maria da Graça Trigo (Relatora)

Rosa Tching

Rosa Ribeiro Coelho

- I - O recurso de revista interposto pelos autores A e M não é admissível. Não havendo recorrido da sentença e tendo procedido parcialmente a apelação interposta pela ré F, a medida da sucumbência daqueles, para efeitos de interposição de recurso de revista, corresponde à diferença entre os valores arbitrados na sentença de 1.ª instância e no acórdão da Relação, nos termos do AUJ n.º 10/2015.
- II - Por outro lado, apesar de nos autos se discutir a responsabilidade pelo mesmo acidente de viação e de serem vários os lesados que assumem a posição de autores, não se está perante um caso de litisconsórcio necessário, mas antes perante pedidos distintos e independentes, ainda que baseados na mesma causa de pedir (arts. 35.º e 36.º do CPC). Por conseguinte, a medida da sucumbência de cada um deles terá de ser aferida individualmente.
- III - Havendo sido violadas pelos dois condutores, intervenientes no acidente de viação, regras de trânsito, em circunstâncias em que era exigível que tivessem agido de outra forma,

evitando o resultado danoso, há concorrência de culpas. A doutrina plasmada no art. 506.º do CC aplica-se não apenas aos danos sofridos pelos veículos colidentes, mas também, inter alio, aos demais danos ocorrentes quer para os condutores, quer para as pessoas transportadas.

- IV - *Em caso de dúvida, reputa-se igual a contribuição da culpa de cada um dos condutores, nos termos do art. 506.º, n.º 2, do CC, que estabelece uma presunção de igual medida da contribuição de cada um dos veículos para os danos, assim como da contribuição da culpa de cada um dos condutores. O acidente não teria ocorrido se nenhum dos condutores tivesse invadido a zona de “raias oblíquas delimitadas por linhas contínuas”.*
- V - A equidade traduz-se no critério decisivo para a fixação do montante da compensação por danos cujo valor exato não possa ser averiguado (art. 566.º, n.º 3, do CC). Trata-se da equidade como padrão de justiça do caso concreto, da decisão *ex aequo et bono* (segundo a equidade).
- VI - *Conforme a jurisprudência do STJ, o recurso à equidade “não afasta a necessidade de observar as exigências do princípio da igualdade, o que implica a procura de uma uniformização de critérios, naturalmente não incompatível com a devida atenção às circunstâncias do caso”.*
- VII - A decisão segundo a equidade não exclui o pensamento analógico. Uma solução individualizadora que assuma todas as circunstâncias do caso concreto não pode encontrar-se sem a comparação de hipóteses.
- VIII - Estando em causa uma indemnização fixada pela Relação segundo a equidade, num recurso de revista importa, essencialmente, verificar se os critérios adotados para a determinação do montante indemnizatório se afiguram suscetíveis de ser generalizados e se harmonizam com os padrões que, numa jurisprudência atualista, devem ser observados em situações análogas ou equiparáveis.
- IX - A afetação da integridade físico-psíquica (um dano-evento denominado como dano biológico ou dano na saúde) pode ter como consequência danos de natureza patrimonial e danos de natureza não patrimonial (danos-consequência). Está em causa um dano que corresponde ao efeito de uma ofensa sofrida pelo lesado e que exige de si maiores sacrifícios, maior penosidade no desempenho da sua atividade profissional habitual e, ainda, na sua vida pessoal, no desenvolvimento das tarefas e atividades quotidianas. É um dano corporal, na saúde (que afeta a integridade físico-psíquica do sujeito), futuro – as suas consequências ou sequelas projetam-se no futuro – e previsível – por corresponder à “*evolução lógica, habitual e normal do quadro clínico constitutivo da sequela*”. É um dano que subsiste independentemente da eventual perda ou redução de rendimentos. Trata-se, fundamentalmente, da proteção, pelo ordenamento jurídico, do bem jurídico saúde, entendida como estado de completo bem-estar físico, mental e social e não apenas como ausência de doença ou enfermidade.

12-01-2021

Revista n.º 2787/15.7T8BRG.G1.S1 - 1.ª Secção

Maria João Vaz Tomé (Relatora)

António Magalhães

Jorge Dias

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

- I - A apensação não unifica as acções numa única acção, mantendo, ao invés, cada uma das acções apensadas a sua autonomia e individualidade, pelo que se mantêm também distintos os pedidos formulados em cada uma delas, havendo que atender, para efeitos de admissibilidade do recurso, aos pressupostos de recorribilidade de cada acção individualmente considerada.

- II - A verificação da dupla conforme prevista no art. 671.º, n.º 3, do CPC, nas acções instauradas depois de 01-01-2008, impede a admissibilidade da revista normal, ainda que se encontrem apenas a acção instaurada em data anterior.
- III - Ocorrendo o acidente entre duas viaturas que efectuavam manobras proibidas, em simultâneo, violando regras estradais e preceitos regulamentadores de trânsito, não podem ambos os respectivos condutores deixar de ser civilmente responsabilizados, a título de culpa, pelo mesmo acidente e, conseqüentemente, as respectivas seguradoras, fixando-se o grau de culpa em função da contribuição de cada um para o sinistro.
- IV - O dano biológico tanto pode ter a natureza de dano patrimonial como de dano não patrimonial, dependendo dos factos em que o mesmo se traduz, devendo ser qualificado e valorizado como dano patrimonial quando tiver como consequência uma perda ou diminuição da capacidade funcional geral do lesado que, embora sem uma correlativa redução da capacidade de exercício da sua actividade profissional e sem repercussão nos rendimentos que nesta aufere, implique, como no caso do autor, um maior esforço ou penosidade no desempenho dessa actividade.
- V - O juízo de equidade de que se socorrem as instâncias para a fixação de indemnizações por danos patrimoniais futuros e por danos não patrimoniais, alicerçado, não na aplicação de um estrito critério normativo, mas na ponderação das particularidades e especificidades do caso concreto, não integra, em rigor, a resolução de uma questão de direito, pelo que tal juízo prudencial e casuístico deverá, em princípio, ser mantido, salvo se o critério adoptado se afastar, de modo substancial e injustificado, dos padrões que, generalizadamente, se entende deverem ser adoptados numa jurisprudência evolutiva e actualística, abalando a segurança na aplicação do direito e o princípio da igualdade.
- VI - Deve, no entanto, ser alterado o juízo de equidade formulado pela Relação na fixação das indemnizações por dano biológico e por danos não patrimoniais, quando o mesmo, assente numa ponderação, prudencial e casuística das circunstâncias do caso, como o presente, se revela colidente com os critérios jurisprudenciais nos termos referidos.

23-03-2021

Revista n.º 1989/05.9TJVN.F.G1.S1 - 1.ª Secção

Fernando Samões (Relator)

Maria João Vaz Tomé

António Magalhães

- I - Por força de uma interpretação actualista e sistemática do preceito, que tem em conta a conjuntura do momento em que a lei é aplicada (a crescente perigosidade e frequência dos acidentes de viação e as necessidades de protecção dos lesados), bem como a unidade da ordem jurídica (vejam-se os lugares paralelos do sistema no regime da responsabilidade do produtor, responsabilidade por acidentes de trabalho e por acidentes causados por aeronaves e embarcações de recreio), aderimos à orientação jurisprudencial fixada no acórdão deste Supremo Tribunal, de 04-10-2007, que admite a concorrência entre o risco próprio do veículo e a culpa do lesado.
- II - No mesmo sentido concorre o princípio da interpretação conforme ao Direito Comunitário, de acordo com o qual o juiz nacional deve, entre os métodos permitidos pelo seu sistema jurídico, dar prioridade ao método que lhe permite atribuir à disposição de direito nacional em causa uma interpretação compatível com o direito originário e derivado da União Europeia.
- III - O TJUE, apesar de reconhecer que a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros, e que a culpa da vítima pode excluir ou limitar a indemnização, através de uma apreciação individualizada de cada caso, veda uma exclusão automática da

indemnização ou uma redução desproporcionada desta, visando, sobretudo, que os lesados mais vulneráveis, entre os quais incluiu os peões e as crianças, sejam objeto de um tratamento mais favorável.

- IV - Não se pode classificar como grave a culpa da mãe da criança que atravessa a estrada com a filha ao colo, nem atribuir ao comportamento desta uma eficácia exoneratória total da responsabilidade pelo risco do veículo, pois, a matéria de facto não fixou a que velocidade circulava o veículo FR, o local do acidente nem a distância que mediava entre o veículo e as peãs.
- V - Decide-se, assim, pela verificação de um concurso da responsabilidade pelo risco próprio do veículo FR com a culpa da lesada, fixando-se, para o cálculo da indemnização, uma proporção de 50% para o risco do veículo e 50% para o contributo causal do comportamento da lesada.
- VI - O dano da morte da mãe para uma criança de tenra idade deve ser avaliado como superior ao dano sofrido por uma pessoa adulta. Os danos causados às crianças projetam-se ao longo do seu desenvolvimento e diminuem necessariamente as suas capacidades produtivas no futuro, acabando por ser também a sociedade a suportá-los. Assim, é essencial que as crianças recebam, desde logo, uma indemnização equitativa, que possa o mais precocemente possível suprir as perdas provocadas pelo acidente, impedindo o agravamento dos danos e criando oportunidades para o acesso à educação/formação profissional das pessoas menores de idade, que ficam normalmente afetadas nos acidentes de viação, sobretudo se a criança se encontrava num estágio inicial de desenvolvimento.

25-05-2021

Revista n.º 3883/18.4T8FAR.E1.S1 - 1.ª Secção

Maria Clara Sottomayor (Relatora)

Alexandre Reis

Pedro Lima Gonçalves

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

- I - De acordo com a posição jurisprudencial maioritária do STJ, “*não obstante a decisão impor uma obrigação de indemnização com um montante global, os segmentos respeitantes às parcelas delimitadas ou delimitáveis da indemnização devem ser analisados separadamente para o efeito da dupla conforme*”.
- II - No caso de o peão, vítima de atropelamento, haver infringido apenas o art. 101.º, n.º 3, do CESt, diferentemente do condutor do veículo, que viola as normas dos arts. 24.º, n.º 1, e 25.º n.º 1, als. c) e e), do mesmo corpo de normas, não se justifica uma repartição igualitária de culpa.
- III - A jurisprudência do STJ tem afirmado, de forma consolidada, que “*a matéria respeitante ao nexó de causalidade adequada, como tal designada pela doutrina e tida como adotada no artigo 563.º do CC, envolve duas componentes: uma, de feição naturalística, respeitante ao nexó entre o facto-condição e o resultado por ele provocado; outra, de alcance estritamente normativo, tendente a saber se esse facto, em abstrato, é causa adequada daquele resultado (...) Assim, enquanto que a componente naturalística, abrangendo a fixação dos factos e a sua valoração probatória, escapa à sindicância do tribunal de revista, nos termos dos artigos 674.º, n.º 3, e 682.º, n.º 1 e 2, do CPC, já a vertente normativa é passível de apreciação por este tribunal*”.
- IV - Cabe nos poderes de cognição do STJ sindicarmos o modo como o tribunal da Relação usa (ou não usa) os poderes que lhe são conferidos pelo art. 662.º, n.º 2, do CPC.
- V - Não havendo qualquer dúvida ou incerteza por parte do julgador, não se verifica qualquer violação do disposto no art. 662.º, n.º 2, al. b), do CPC.

- VI - A equidade traduz-se no critério decisivo para a fixação do montante da compensação por danos cujo valor exato não possa ser averiguado. A decisão segundo a equidade não exclui o pensamento analógico. Está em causa o princípio da igualdade, que manda “*tratar o igual de modo igual e o diferente de modo diferente, na medida da diferença*”.
- VII - Não se afasta que a expressão “*em conjunto*” (art. 496.º, n.º 2, do CC) possa permitir uma repartição do montante indemnizatório, entre os diversos membros de uma categoria de beneficiários, que não seja aritmeticamente igualitária, se os elementos probatórios o permitirem.

08-06-2021

Revista n.º 2261/17.7T8PNF.P1.S1 - 1.ª Secção

Maria João Vaz Tomé (Relatora)

António Magalhães

Jorge Dias

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

- I - O STJ, enquanto tribunal de revista, não pode debruçar-se sobre a matéria de facto, enquanto ocorrências da vida real, eventos materiais e concretos ou quaisquer mudanças operadas no mundo exterior, mas também o estado, qualidade e situação reais das pessoas e das coisas, perceptíveis como tal.
- II - Quanto à violação da lei de processo, prendendo-se com a tramitação processual, nomeadamente no que concerne à verificação de pressupostos processuais ou outros fatores que determinam a validade da instância, bem como o cumprimento das regras adjetivas a observar pelo tribunal da Relação no conhecimento do recurso de apelação, pode o STJ da mesma conhecer.
- III - A alteração na decisão sobre a matéria de operada pelo tribunal da Relação tendo em conta os elementos probatórios constantes dos autos, tal como se encontravam à disposição da primeira instância, valorados de modo diverso, daquele que a recorrente pretende ser o adequado, na desconsideração de uns e relevância de outros, não se consubstancia como violação do direito probatório objetivo.
- IV - O uso dos poderes da Relação, em termos da modificabilidade da decisão sobre a matéria de facto, em tais termos, não pode ser sindicado pelo STJ.
- V - Em sede do ordenamento jurídico espanhol vem-se entendendo, que em geral, em todos os factos danosos existe uma concorrência de causas, consideradas estas, na sua verdadeira aceção, isto é, antecedentes etiológicos materiais do dano, mas não necessariamente uma concorrência de culpas, pois para a imputação casual do dano a mais de uma pessoa, é necessário averiguar da imputação subjetiva para saber quem deverá suportá-lo, ou se o devem fazer ambas.
- VI - Existe concorrência de culpa da vítima não só na fase inicial do evento, isto é, no acontecimento do facto causador, mas também na efetivação do dano, impendendo sobre qualquer pessoa que tenha sofrido um prejuízo o dever de conduzir-se de modo a diminuir na medida do possível, o seu alcance e respetivas consequências, pelo que o incumprimento de tal dever, dá lugar, a uma distribuição da carga indemnizatória, conforme as circunstâncias do caso concreto.
- VII - A jurisprudência espanhola admite de forma unânime a aplicação da concorrência de culpas, e a sua consequência é também idêntica em todos os casos, a quantia indemnizatória a que tem direito o lesado, reduz-se em proporção do grau da sua culpa no evento danoso ou na sua participação causal no mesmo.
- VIII - No caso de emergência por causa de acidente ou avaria do veículo, ficando o mesmo retido na via, deve o condutor sinalizá-lo convenientemente, adotando as medidas necessárias para que seja retirado, no menor tempo possível, removendo-o da estada, de

modo a causar menos obstáculos à circulação utilizando se necessário a berma, sempre pelo menor tempo que seja possível.

- IX - Tendo o veículo ficado imobilizado na berma direita, por motivo não imputável ao condutor, ocupando 60 cm de uma faixa de rodagem, com 7,08 m, para que os passageiros tivessem espaço disponível para sair do veículo e se colocarem, em segurança, na área adjacente aos rails de proteção, atuou em conformidade com as circunstâncias existentes e em termos exigíveis, com a preocupação de retirar os passageiros com segurança, mas também de tornar visível o veículo, pois estava colocado o sinal de pré-sinalização de perigo (triângulo), a 46,55 metros da retaguarda do veículo imobilizado, na berma do lado direito e junto à linha longitudinal contínua que a separava da faixa de rodagem, dirigindo-se ao interior do veículo para tentar resolver o problema de uma falha da bateria, sem energia para acionar a respetiva iluminação, interna e externa.
- X - O condutor do veículo pesado articulado que embateu na viatura desse modo imobilizado, circulava a uma velocidade de, pelo menos, 87 Km/hora, ao aproximar-se do local onde veio a ocorrer esse embate, avistou o triângulo de pré-sinalização de perigo, e de seguida o veículo que embateu, contudo não se apercebeu dos sinais que lhe eram feitos, para abrandar a velocidade e desviar a trajetória, não travou nem desviou a trajetória, mantendo-se na via de trânsito da direita, tendo tirado o pé do acelerador com o intuito de abrandar a sua marcha, encontrando-se desimpedida a via de trânsito da esquerda, em relação ao seu sentido de marcha.
- XI - Em conformidade, a imputação da responsabilidade pela ocorrência do acidente deve ser atribuída em exclusividade ao condutor do veículo pesado articulado.
- XII - No nosso ordenamento jurídico vigora o princípio da delimitação do pedido, pelo que a sentença não deve condenar em quantidade superior do que tiver sido pedido, desse modo, verificando-se uma condenação que o exceda, a mesma enferma da nulidade que importa, decorrentemente, a alteração do decidido, com a redução ao montante peticionado.

09-11-2022

Revista n.º 880/13.0TBBCL.G1.S1 - 6.ª Secção

Ana Resende (Relatora)

Ana Paula Boularot

Graça Amaral

- I - Para efeitos do art. 1.º da Lei n.º 67/2007, de 31-12, as actividades administrativas são especialmente perigosas se envolverem por natureza uma exposição a um perigo mais intenso do que a generalidade das manifestações de vida em sociedade.
- II - Não é o caso se o condutor conduzia o veículo da GNR, em circunstâncias em que não se alegou nem se provou que o condutor de tal veículo, que colidiu com um velocípede com motor particular, estivesse a desempenhar com esse veículo qualquer actividade que fosse, pela sua natureza, especialmente (acentuadamente) perigosa para os demais utentes da via.

17-01-2023

Revista n.º 681/15.0T8AVR.P1.S1 - 1.ª Secção

António Magalhães (Relator)

Jorge Dias

Jorge Arcanjo

- I - Um acidente de viação consistente no embate entre dois motociclos circulando no mesmo sentido de marcha é imputável a ambos os condutores quando um deles, apercebendo-se de uma possível avaria tenta imobilizá-lo e o atravessa perpendicularmente na via com a frente virada para o centro em vez de o imobilizar na berma do lado direito e o outro, por

circular em excesso de velocidade, não consegue evitar o embate ou desviar-se do primeiro como o havia feito uma viatura que o precedia e circulava entre ambos.

II - Nessas circunstâncias entende-se ser ajustado repartir igualmente a culpa entre ambos.

28-02-2023

Revista n.º 5131/18.8T8MTS.P1.S1 - 1.ª Secção

Manuel Aguiar Pereira (Relator)

Maria Clara Sottomayor

Pedro Lima Gonçalves

O comportamento da vítima que aceitou ser transportada no reboque de um trator, adequado exclusivamente ao transporte de carga, que não dispunha de qualquer lugar específico para o transporte de passageiros, concorre, pelo menos para o agravamento dos danos verificados, em percentagem que, nos termos do disposto no art. 570.º do CC computamos em 30%.

07-12-2023

Revista n.º 4970/18.4T8VIS.C1.S1 - 2.ª Secção

Ana Paula Lobo (Relatora)

Catarina Serra

Afonso Henrique

Sendo a única causa do acidente a manobra do condutor do veículo do segurado da ré (LG) que pretendeu efetuar a inversão de marcha (quando o motociclo (TX) se encontrava já na parte esquerda da hemifaixa de rodagem) sem dar a esquerda ao ilhéu que pretendia contornar e sem se aproximar previamente o mais possível do eixo da faixa de rodagem, no caso, do separador central - e provando-se que o motociclo observou as regras da circulação na estrada, é de concluir que a responsabilidade do acidente é apenas imputável ao primeiro referenciado condutor.

25-06-2024

Revista n.º 2040/20.4T8AVR.P1.S1 - 6.ª Secção

Amélia Alves Ribeiro (Relatora)

Maria Olinda Garcia

Luís Espírito Santo

Em caso de dúvida, deve considerar-se igual a contribuição de culpa de cada um dos condutores para o acidente.

04-07-2024

Revista n.º 760/21.5T8VCT.G1.S1 - 7.ª Secção

Nuno Pinto de Oliveira (Relator)

Maria de Deus Correia

Ferreira Lopes

I - Tendo ambos os condutores das viaturas que embateram entre si infringido normas do Código da Estrada e sendo tais violações ali cominadas com coima, tal evidencia que tais infrações constituem actos classificados por lei como ilícitos.

II - E tendo tais condutas ilícitas sido causais (ou concausais) do acidente, há que fixar a proporção da responsabilidade de cada um dos condutores para a produção do evento

danoso, atribuindo, em conformidade a indemnização pelos danos sofridos e pedidos pelo autor.

- III - É grave o comportamento do lesado que, conduzindo um motociclo, decide encetar manobra de ultrapassagem pela direita de veículo automóvel que seguia à sua frente e abrandava a sua marcha com vista a estacionar em área a tanto destinada e situada à sua direita, apenas porque o mesmo se convenceu que tal abrandamento do automóvel antecedia uma pretensão de mudança de direção à esquerda, onde entroncava outra via, muito embora não tenha sido efetuada qualquer sinalização luminosa indicativa de mudança de direção à esquerda e nem tal automóvel se tenha aproximado do eixo da via com vista a realizar tal manobra.
- IV - Porém, também não deixa de ser negligente e grave a conduta do condutor do automóvel que, pretendendo virar à sua direita para ali estacionar, não ponderou a possibilidade de ocorrência de uma ultrapassagem de motociclo pela sua direita, quando a distância que mantinha da berma direita da estrada permitia essa ultrapassagem, já que devia, antes de iniciar tal manobra de viragem à direita, verificar, designadamente pelos espelhos retrovisores, se algum veículo por ali circulava.

31-10-2024

Revista n.º 17863/20.6T8PRT.P1.S1 - 2.ª Secção

Fernando Baptista (Relator)

Orlando Nascimento

Isabel Salgado

II. Concorrência de culpa e risco

- I - Para efeitos de indemnização de danos em casos em que concorra um facto culposo do lesado, seja para a produção do resultado danoso, seja para o seu agravamento, o art. 570.º do CC estabelece dois factores ou vectores de parametrização: (i) a gravidade das culpas de ambas as partes; (ii) e as consequências que delas resultaram.
- II - Resultando da decisão sobre a matéria de facto que a lesada não teria sido projectada do habitáculo do veículo onde era transportada, se estivesse presa pelo cinto de segurança ao banco onde seguia sentada, é de concluir apenas que cometeu um facto ilícito consubstanciado na omissão/falta de uso do cinto, sem que se possa ter por adquirido que agiu com culpa, apuramento que, afinal, se evidenciou irrelevante, por ter a seguradora ficado constituída no dever de indemnizar, com base na responsabilidade objectiva.
- III - Não obstante, a apontada conduta ilícita tem de se considerar como participativa de um agravamento das lesões sofridas, sendo criterioso e ponderado atribuir, em estimativa, uma percentagem de 15%, conforme decidiu o acórdão recorrido.
- IV - O dano biológico é definido como um estado de danosidade físico-psíquico-pessoal que representa “uma diminuição somático-psíquica do indivíduo, com natural repercussão na vida de quem o sofre” e pode ser ressarcido como dano patrimonial ou compensado a título de dano moral, a apreciar casuisticamente.
- V - Tratando-se, no caso, de um dano indutor de perda de capacidade de trabalho repercutida na capacidade de ganho futuro do lesado, a indemnização a este título deverá assumir a natureza de dano patrimonial.
- VI - Na fixação do *quantum* indemnizatório, a Relação procedeu a judiciosa, ponderada e criteriosa análise de todos os componentes paradigmáticos que coenvolvem a formação da categoria jurídico-funcional em que se estrutura a indemnização, as quais, na sua globalidade, não se afastam dos critérios que têm vindo a ser induzidos nas decisões do

STJ, nada havendo, conseqüentemente, a sindicar quanto ao resultado que alcançou (€ 113 000).

19-04-2016

Revista n.º 212/10.9 TCGMR.G1.S1 - 1.ª Secção

Gabriel Catarino (Relator)

Maria Clara Sottomayor

Roque Nogueira

- I - O regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505.º e 570.º do CC deve ser interpretado, em termos *actualistas*, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer *grau ou percentagem* de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da *dimensão e intensidade* dos concretos riscos de circulação da viatura.
- II - Compete ao tribunal formular um *juízo de adequação e proporcionalidade*, perante as circunstâncias de cada caso concreto, pesando, por um lado, a intensidade dos riscos próprios da circulação do veículo e a sua concreta relevância causal para o acidente; e, por outro, valorando a gravidade da culpa imputável ao comportamento, activo ou omissivo, do próprio lesado e determinando a sua concreta contribuição causal para as lesões sofridas, de modo a alcançar um critério de *concordância prática* que, em determinadas situações, não conduzirá a um automático e necessário *apagamento* das conseqüências de um risco relevante da circulação do veículo, apenas pela circunstância de ter ocorrido alguma falta do próprio lesado, inserida na dinâmica do acidente.
- III - Num caso em que a causa essencialmente determinante do acidente foi um *censurável incumprimento do dever de vigilância por parte do familiar a quem o mesmo estava confiado, a sua avó materna*, ao permitir que o mesmo (com 20 meses de idade) se escapasse sozinho para via pública, nas circunstâncias de particular perigosidade que resultavam das características da via no local do acidente (sem passeio ou berma e abrindo directamente o portão da casa para a faixa de circulação rodoviária), colocando-se imprevisivelmente à frente de viatura em estado de marcha – e sendo a pretensão indemnizatória deduzida pela mão da vítima - o regime constante do art. 571.º do CC pode ser aplicado sem condicionantes e, em conjugação com o regime do art. 570.º, a culpa do vigilante (pessoa inserida no círculo familiar do menor, em comunidade de vida com este e sua mãe), conduzirá à exclusão da indemnização.

01-06-2017

Revista n.º 1112/15.1T8VCT.G1.S1 - 7.ª Secção

Lopes do Rego (Relator)

Távora Victor

António Joaquim Piçarra

- I - A questão da concorrência entre a culpa do lesado (arts. 505.º e 570.º do CC) – ou, mais amplamente, a imputação do acidente ao lesado – e a responsabilidade por riscos próprios do veículo (art. 503.º, n.º 1, do CC) constitui uma das mais complexas e controversas da jurisprudência civilista nacional dos últimos anos, circunstância para a qual contribui o facto de a mesma questão se apresentar de modos distintos em razão do tipo de situação litigiosa subjacente, ainda que com um núcleo essencialmente comum.

- II - Em tese geral, perfilha-se o entendimento de que o regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505.º e 570.º, ambos do CC, deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado (ou, mais amplamente, a imputação do acidente ao lesado) e os riscos do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau de contribuição causal ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura.
- III - Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa.
- IV - Num caso como o dos autos, em que ficou provado que o acidente foi causado pela conduta gravemente culposa do autor lesado – pessoa maior e imputável, que, enquanto peão, atravessou uma via com diversas faixas de trânsito, não utilizando a passadeira, situada a 24,5 metros de distância, e provando-se que os semáforos se encontravam verdes para a via onde circulava o veículo automóvel que o atropelou, sem que tenha sido feita prova de qualquer infracção das regras do CEst por parte do seu condutor –, a indemnização deve ser totalmente excluída.

11-01-2018

Revista n.º 5705/12.0TBMTS.P1.S1 - 2.ª Secção

Maria da Graça Trigo (Relatora)

Rosa Tching

Rosa Ribeiro Coelho

- I - A questão da concorrência entre a culpa do lesado (arts. 505.º e 570.º do CC) e a responsabilidade por riscos próprios do veículo (art. 503.º, n.º 1, do CC) constitui uma das mais complexas e controversas questões da jurisprudência civilista nacional.
- II - O regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505.º e 570.º do CC deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado e os riscos do veículo causador do acidente.
- III - Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa.
- IV - A responsabilidade objectiva não prescinde do nexu de causalidade entre o resultado danoso e a sua causa reportada à actividade que implica o risco.
- V - Num caso como o dos autos em que ficou provado que o acidente foi causado, unicamente, pela conduta culposa do autor lesado, pessoa menor, mas civilmente imputável, que, enquanto peão, atravessou, de forma súbita e inesperada, em passo de corrida, uma via de trânsito, não utilizando a passadeira, situada a 3 metros de distância, a indemnização, por parte da seguradora, deve ser totalmente excluída.
- VI - 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 colidem com o Direito Comunitário, designadamente com a Primeira Directiva (72/166/CEE), com a Segunda Directiva (84/5/CEE) e com a Terceira Directiva (90/232/CEE), relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante de 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.

27-06-2019

Revista n.º 589/14.7T8PVZ.P1.S1 - 6.ª Secção

Raimundo Queirós (Relator)

Ricardo Costa

Assunção Raimundo

- I - O acidente de viação não é uma estática, mas uma dinâmica, daí que os factos adquiridos devam ser interpretados numa perspectiva crítica para se apurar, seleccionar, surpreender aqueles que tiveram a virtualidade de, só por si, desencadearem todo onexo causal e necessário ao evento.
- II - A lei distingue, no campo mais geral da responsabilidade extracontratual, entre responsabilidade civil por factos ilícitos e responsabilidade pelo risco.
- III - A responsabilidade por factos ilícitos, com base na culpa, é a regra, pois só existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei.
- IV - O elemento básico da responsabilidade é o facto do agente – um facto dominável ou controlável pela vontade, um comportamento ou uma forma de conduta humana – pois só quanto a factos dessa índole têm cabimento a ideia da ilicitude, o requisito da culpa e a obrigação de reparar o dano nos termos em que a lei a impõe, mas, fundamental na responsabilidade por factos ilícitos, por culpa, além da ilicitude (elemento objectivo, o autor agiu objectivamente mal), é essencial concluir que a conduta do lesante se pode considerar reprovável, censurável.
- V - Quando não se encontra fundamento no instituto da responsabilidade civil extracontratual ou aquiliana, afastada que está a culpa do condutor do veículo interveniente no acidente ajuizado, cabe aferir se a obrigação de indemnizar se fundamenta em facto danoso gerador de responsabilidade objectiva, porque incluído na zona de riscos a cargo de pessoa diferente do lesado. Nota dominante da responsabilidade pelo risco, temo-la no facto de a lei prescindir daquele elemento subjectivo, da culpa. O fundamento da responsabilidade não reside agora no propósito de um acto culposo, mas sim no controle de um risco, ou talvez, com maior rigor, no controle de potenciais danos, aliado ao princípio da justiça distributiva, segundo a qual quem tiver o lucro ou em todo o caso, o benefício de uma certa coisa, deve suportar os correspondentes encargos - ubi commodum ibi incommodum.
- VI - Tradicionalmente, desvalorizando o elemento literal que decorre do direito substantivo civil, entendia-se que não era legalmente admissível o concurso do risco do lesante com a culpa do lesado, invocando, para o efeito, o regime jurídico decorrente do n.º 2 do art. 570.º do CC, sendo que actualmente está firmada no STJ uma interpretação não mecânica do art. 505.º do CC no sentido de que não implica “uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado (ou, mais amplamente, a imputação do acidente ao lesado) e os riscos do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau de contribuição causal ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura. Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa.
- VII - Quando se alude a acidente imputável ao próprio lesado, quer-se dizer, antes de mais nada, acidente devido a facto culposo do lesado, acidente causado pela conduta censurável do lesado, importando 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 pelo lesado.

- VIII - Quando se apure que o acidente ocorreu devido à actuação da lesada - que o causou - sem que se possa atribuir ao condutor do veículo (à culpa do condutor) ou aos riscos próprios do veículo, qualquer contribuição na respectiva produção, esta circunstância encerra causa excludente da responsabilidade objectiva do condutor ou proprietário do veículo.

17-10-2019

Revista n.º 15385/15.6T8LRS.L1.S1 - 7.ª Secção

Oliveira Abreu (Relator)

Ilídio Sacarrão Martins

Nuno Pinto Oliveira

- I - Perante a factualidade dada como provada é indubitável ter o condutor do ciclomotor desrespeitado as regras estradais respeitantes à cedência de prioridade (art. 29.º, n.º 1, do CESt), não assistindo razão à autora quando pretende que se atribua a culpa exclusiva do acidente à condutora do veículo automóvel seguro na ré.
- II - Não tendo sido provado que o veículo automóvel circulasse a velocidade superior ao limite legal, a divergência entre as instâncias centra-se em saber se foi ou não respeitado o dever de regulação da velocidade previsto no art. 24.º, n.º 1, do CESt, assim como o dever de cuidado imposto ao condutor com prioridade no art. 29.º, n.º 2, do mesmo Código.
- III - Entende-se ser correcta a apreciação feita pela Relação, segundo a qual *“o ciclomotor não se comportou como um obstáculo fixo que era visível a ocupar 20/30 cms da hemi-faixa do veículo ligeiro e prioritário e que, justamente por isso, por ser/estar fixo e visível, não conferia à condutora do veículo o “direito” de não executar as manobras que evitassem o embate; diversamente, em face do que está dado como provado, o ciclomotor, no momento em que o veículo ligeiro passava junto ao entroncamento, transformou-se num obstáculo móvel, sendo justamente por isto que a condutora do veículo ligeiro não pode ser censurada por não haver logrado executar uma manobra que evitasse o acidente”*, concluindo-se, assim, não ter existido culpa concorrente da condutora do veículo automóvel, não podendo por isso responsabilizar-se, a este título, a ré seguradora.
- IV - Quanto à questão da alegada atribuição de co-responsabilidade pelo acidente à condutora do veículo automóvel com base em concurso entre risco e culpa, importa esclarecer que a tese do concurso entre responsabilidade pelo risco e culpa do lesado – que tem vindo a ser defendida pela doutrina civilista nacional e acolhida pela jurisprudência deste STJ em função da ponderação de argumentos de diversa ordem e da necessidade de uma interpretação conforme ao regime das directivas comunitárias em matéria de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – não respeita a situações, como a dos autos, de danos resultantes da morte de condutor de veículo (com culpa) envolvido numa colisão de veículos.
- V - Com efeito, no sinistro que deu origem à presente acção, o falecido marido da autora é um lesado que actuou culposamente, mas enquanto condutor de um veículo motorizado e não na qualidade de qualquer das categorias de vítimas mais frágeis da circulação motorizada, a saber: os passageiros, os peões e os ciclistas (por contraposição, precisamente, à categoria dos condutores).
- VI - Sendo certo que, teoricamente, se poderá admitir que a concorrência de títulos de imputação (imputação por factos ilícitos e culposos e imputação pelo risco) venha um dia a ser ampliada a situações de colisão de veículos quanto aos danos sofridos por condutores culpados, presentemente a interpretação actualista do regime do art. 505.º do CC, em conjugação com o regime do art. 570.º do mesmo Código, não abrange tal situação nem

tampouco outras hipóteses em que os riscos específicos do veículo sejam, em abstracto, convocáveis em conjugação com a culpa do condutor ou condutores.

- VII - A razão de ser última desta diferença de tratamento entre a situação do condutor e a situação das ditas vítimas mais frágeis (passageiros, peões e ciclistas) radica na ratio do sistema de tutela das vítimas de acidentes de viação que, no direito português, se mantém como um sistema de responsabilidade civil completado por um sistema de seguro obrigatório que se destina a dar cobertura a essa mesma responsabilidade, que, precisamente por isso, não abrange os danos sofridos pelos condutores (cfr. art. 14.º, n.º 1, e n.º 2, al. a), do DL n.º 291/2007, de 21-08), o que se afigura conforme aos princípios das directivas comunitárias relativas ao seguro automóvel obrigatório (cfr. o n.º 1 do art. 12.º da Directiva Consolidada n.º 2009/103/CE do Parlamento e do Conselho, de 16-09).

20-02-2020

Revista n.º 4926/17.4T8VIS.C1.S1 - 2.ª Secção

Maria da Graça Trigo (Relatora)

Rosa Tching

Rosa Ribeiro Coelho

- I - Em matéria de responsabilidade pelos danos resultantes de acidente causados por veículos de circulação terrestre (art. 503.º, n.º 1, do CC), a verificação de qualquer das circunstâncias referidas no art. 505.º do CC, nomeadamente ser o acidente imputável a facto, culposo ou não, do lesado, exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo causador do acidente no círculo tutelado dos «riscos próprios do veículo», tendo em conta que esse comportamento interrompe onexo de causalidade que, em relação ao dano, representa o risco do veículo.
- II - O art. 505.º do CC admite, nomeadamente em face da salvaguarda do prescrito no art. 570.º do CC., o concurso da imputação do acidente ao lesado com o risco próprio do veículo, a fim de se repartirem quotas de responsabilidade, desde que: (i) o risco especial de circulação seja um risco agravado de funcionamento deficiente e/ou imprevidente da máquina ou das especificidades de perigo da circulação em concreto, que justifique e torne plausível, numa lógica equilibrada e racional do regime legal para tutela do lesado, especialmente quanto este apenas evidencia uma negligência de reduzida censurabilidade (culpa leve ou levíssima) e de diminuta relevância causal para a produção ou agravamento dos danos sofridos pelo próprio, uma participação da parte lesante que responde independentemente de culpa; (ii) haja uma contribuição desse risco do veículo para a ocorrência do sinistro gerador dos danos, mobilizando-se um juízo de adequação e proporcionalidade atendendo à intensidade desses riscos próprios da circulação do veículo e à sua concreta relevância causal para o acidente.
- III - Verificando-se um comportamento da vítima que, na conjugação da ilicitude decorrente da violação de regras estradais e da falta da diligência objectiva exigível na circulação automóvel, merecedor de juízo de censura a título de culpa, se revele a causa exclusiva do acidente/colisão e dos danos resultantes, por isso sendo-lhe unicamente imputável a produção do acidente, fica excluída a responsabilidade objectiva do condutor/veículo lesante, acolhida no art. 503.º, n.º 1, por aplicação do art. 505.º do CC.

13-04-2021

Revista n.º 4883/17.7T8GMR.G1.S1 - 6.ª Secção

Ricardo Costa (Relator)

António Barateiro Martins

Ana Paula Boularot (declaração de voto)

- I - Por força de uma interpretação atualista e sistemática do preceito, que tem em conta a conjuntura do momento em que a lei é aplicada (a crescente perigosidade e frequência dos acidentes de viação e as necessidades de proteção dos lesados), bem como a unidade da ordem jurídica (vejam-se os lugares paralelos do sistema no regime da responsabilidade do produtor, responsabilidade por acidentes de trabalho e por acidentes causados por aeronaves e embarcações de recreio), aderimos à orientação jurisprudencial fixada no acórdão deste Supremo Tribunal, de 04-10-2007, que admite a concorrência entre o risco próprio do veículo e a culpa do lesado.
- II - No mesmo sentido concorre o princípio da interpretação conforme ao Direito Comunitário, de acordo com o qual o juiz nacional deve, entre os métodos permitidos pelo seu sistema jurídico, dar prioridade ao método que lhe permite atribuir à disposição de direito nacional em causa uma interpretação compatível com o direito originário e derivado da União Europeia.
- III - O TJUE, apesar de reconhecer que a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros, e que a culpa da vítima pode excluir ou limitar a indemnização, através de uma apreciação individualizada de cada caso, veda uma exclusão automática da indemnização ou uma redução desproporcionada desta, visando, sobretudo, que os lesados mais vulneráveis, entre os quais incluiu os peões e as crianças, sejam objeto de um tratamento mais favorável.
- IV - Não se pode classificar como grave a culpa da mãe da criança que atravessa a estrada com a filha ao colo, nem atribuir ao comportamento desta uma eficácia exoneratória total da responsabilidade pelo risco do veículo, pois, a matéria de facto não fixou a que velocidade circulava o veículo FR, o local do acidente nem a distância que mediava entre o veículo e as peãs.
- V - Decide-se, assim, pela verificação de um concurso da responsabilidade pelo risco próprio do veículo FR com a culpa da lesada, fixando-se, para o cálculo da indemnização, uma proporção de 50% para o risco do veículo e 50% para o contributo causal do comportamento da lesada.
- VI - O dano da morte da mãe para uma criança de tenra idade deve ser avaliado como superior ao dano sofrido por uma pessoa adulta. Os danos causados às crianças projetam-se ao longo do seu desenvolvimento e diminuem necessariamente as suas capacidades produtivas no futuro, acabando por ser também a sociedade a suportá-los. Assim, é essencial que as crianças recebam, desde logo, uma indemnização equitativa, que possa o mais precocemente possível suprir as perdas provocadas pelo acidente, impedindo o agravamento dos danos e criando oportunidades para o acesso à educação/formação profissional das pessoas menores de idade, que ficam normalmente afetadas nos acidentes de viação, sobretudo se a criança se encontrava num estágio inicial de desenvolvimento.

25-05-2021

Revista n.º 3883/18.4T8FAR.E1.S1 - 1.ª Secção

Maria Clara Sottomayor (Relatora)

Alexandre Reis

Pedro Lima Gonçalves

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

- I - A jurisprudência do STJ vem-se firmando actualmente no sentido da admissibilidade da concorrência entre a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo e a culpa do lesado (ou imputação do acidente ao lesado), devendo interpretar-se o art. 505.º do CC no sentido de que a responsabilidade pelo risco só deve ser afastada quando o acidente for imputável exclusivamente ao próprio lesado ou a terceiro ou resultar exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

II - Ocorrendo um acidente que consistiu num embate entre um veículo pesado de mercadorias e um velocípede sem motor – em que este se atravessou à frente daquele, não permitindo evitar a colisão; que tal ocorreu depois de o velocípede ter entrado na faixa de rodagem, de forma desgovernada, em ziguezague, em direcção ao eixo da via, em consequência de desequilíbrio anterior da tripulante, provocado por razões não apuradas; que não houve culpa do condutor do veículo pesado – deve considerar-se que, nessas circunstâncias, apesar da acentuada relevância causal da conduta da tripulante do velocípede, a gravidade da sua culpa é reduzida, concorrendo com os riscos próprios da circulação do veículo pesado para a eclosão do acidente.

22-06-2021

Revista n.º 2992/18.4T8AVR.P1.S1 - 6.ª Secção

Pinto de Almeida (Relator)

José Rainho

Graça Amaral

I - O 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 objetiva 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.

II - Um veículo automóvel em marcha contribui, devido à força cinética resultante da sua velocidade, o volume e a massa (tudo riscos próprios da circulação do veículo), para a violência da projecção decorrente do embate, tendo aptidão para provocar lesões potencialmente letais.

III - Dado que o art. 679.º exclui a aplicação remissiva de todo o preceituado no art. 665.º, ambos do CPC, tal significa que foi retirada a possibilidade de o STJ se substituir de imediato à Relação. Daí que quando o acórdão da Relação não estiver afetado por uma nulidade, mas dele emergir apenas que não apreciou determinada questão, por considerá-la prejudicada pela solução então encontrada, uma vez revogado o acórdão, impõe-se a remessa dos autos à Relação para que nesta sejam apreciadas as questões omitidas.

09-03-2022

Revista n.º 974/19.8T8AVR.P1.S1 - 1.ª Secção

Jorge Dias (Relator)

Jorge Arcanjo

Isaías Pádua

I - O princípio geral que rege a matéria da responsabilidade civil é o que vem consignado no art. 483.º do CC segundo o qual Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação, incumbindo ao lesado provar a culpa do autor da lesão, de acordo com o disposto no art. 487.º, n.º 1, do mesmo diploma legal.

II - Constituem pressupostos do dever de reparação resultante da responsabilidade civil por factos ilícitos: a existência de um facto voluntário do agente e não de um facto natural causador de danos; a ilicitude desse facto; a existência de um nexo de imputação do facto ao lesante; que da violação do direito subjectivo ou da lei resulte um dano; que haja um

- nexo de causalidade entre o facto praticado pelo agente e o dano sofrido pela vítima de forma a poder concluir-se que este resulta daquela.
- III - Do iter factual apurado, resulta inequivocamente que o comportamento do peão violou o disposto nos arts. 99.º, n.os 1 e 2, al. a), e 101.º, n.º 1, do CESt, quando aí se prevê que os peões devem transitar pelos passeios, pistas ou passagens a eles destinados, ou na sua falta, pelas bermas (n.º 1); Os peões podem, no entanto, transitar pela faixa de rodagem, com prudência e por forma a não prejudicar o trânsito de veículos, nos seguintes casos: a) Quando efectuem o seu atravessamento; 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, o que significa que a vítima agiu com culpa, tal como se concluiu no acórdão recorrido.
- IV - A vexata quaestio daqui é a de saber se podemos assacar ao condutor do veículo alguma responsabilidade a título de riscos próprios do veículo, como vem decidido, o que determinou uma situação de concorrência entre culpa e risco.
- V - A ilação tirada pelo segundo grau, traduzida no silêncio do veículo mostra-se excessiva, porquanto tendo o acidente ocorrido em 2017, já depois da entrada em vigor do Regulamento n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16-04-2014, que determinou a instalação do sistema AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) e do Regulamento Delegado (UE) 2017/1576 da Comissão, de 26-06-2017, o qual definiu os requisitos de ensaio para os níveis mínimos de emissões sonoras do AVAS em marcha avante e marcha-atrás, bem para a mudança de frequência do som emitido, seria imperioso questionar se o veículo eléctrico seguro na ré estava ou não munido do apontado sistema sonoro, ou não, e para tal, as mencionadas características, deveriam ter sido objecto oportuno de alegação e prova, o que não aconteceu.
- VI - Mas, mesmo que por mera hipótese de raciocínio académico assim se não entendesse, nunca poderia o tribunal, sem mais e à partida, fazer impender sobre um veículo eléctrico um risco, estimado em 20%, pela sua circulação silenciosa, sem sequer cuidar de apurar, segundo critérios de adequação e proporcionalidade, tendo em atenção as circunstâncias concretas em que ocorreu o acidente, qual teria sido a efectiva contribuição dos “riscos próprios do veículo”, reduzidos estes apenas ao silêncio por ser eléctrico, para a produção do resultado danoso em paralelo com a actuação do peão, tendo em atenção a gravidade da culpa desta, traduzida num atravessamento inopinado de uma faixa de rodagem com trânsito, distraída, de costas para a circulação, a falar com as colegas à saída do trabalho, sem dar qualquer possibilidade à condutora de efectuar uma manobra para evitar o embate.
- VII - De outra banda, sempre seria mister apurar, segundo as regras gerais, nessas circunstâncias específicas, se o silêncio da circulação daquele veículo teria sido ou não determinante para o atropelamento, ou se esse silêncio passaria sempre despercebido face ao ruído do restante trânsito.
- VIII - Nestas circunstâncias mostra-se afastada uma qualquer possibilidade de concorrência entre culpa e risco, na medida em que a aceitação desta figura implicaria, sempre, a constatação da contribuição do veículo para a produção do resultado que in casu não se apurou, acrescentando ainda que a condutora conduzia no cumprimento das regras de circulação rodoviária e por forma a evitar o resultado produzido, o qual só ocorreu por culpa exclusiva do peão, cujo comportamento se mostrou violador daquelas mesmas regras cujo cumprimento lhe era igualmente exigido.
- IX - As normas estradais, constantes do CESt e demais diplomas que regulam o trânsito são dirigidas aos automobilistas e também aos peões, disciplinando-se assim o comportamento humano, quer na condução, quer na circulação a pé, de molde a evitar os constrangimentos naturais daí advenientes.

- X - O Tribunal de Justiça, no acórdão de 09-06-2011 proferido no processo C-409/09 (Ambrósio Lavrador) concluiu que as Directivas respeitantes ao seguro de responsabilidade civil automóvel devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título do seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano, cfr. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ>.
- XI - Sendo a jurisprudência do Tribunal de Justiça no sentido da existência de obrigação da interpretação conforme, ou seja, que as jurisdições nacionais devem, na medida do possível, interpretar o respectivo direito à luz das directivas comunitárias (ainda que não transpostas) de acordo com os arts. 249.º e 5.º do Tratado CE, não podemos deixar de interpretar as normas nacionais sobre a responsabilidade civil objectiva em conformidade com tais directivas, de onde apesar de se admitir face às mesmas a compatibilização da culpa com o risco, por a tal se não opor a legislação portuguesa, a concatenação a fazer não pode deixar de efectuar uma análise criteriosa da actuação dos intervenientes por forma a apurar qual a contribuição que cada um teve para a produção do resultado, fazendo afastar o risco, quando se prove que tal contribuição foi exclusiva do lesado.

15-03-2022

Revista n.º 23399/19.0T8PRT.P1.S1 - 6.ª Secção

Ana Paula Boularot (Relatora)

José Rainho

Luís Espírito Santo (vencido)

- I - O art. 505.º do CC deve ser objecto de uma interpretação actualista, admitindo-se o concurso da culpa do lesado com o risco do veículo.
- II - Face à interpretação actualista do art. 505.º do CC, a exclusão da responsabilidade fixada pelo n.º 1 do art. 503.º restringe-se aos casos em que haja dolo ou culpa grave do lesado, ou em que o facto do lesado deva considerar-se como causa exclusiva do acidente.

05-05-2022

Revista n.º 5080/18.0T8MTS.P1.S1 - 7.ª Secção

Nuno Pinto Oliveira (Relator)

Ferreira Lopes

Manuel Capelo

- I - Na apreciação da impugnação da matéria de facto o tribunal da Relação orienta-se pela impugnação realizada pelo recorrente, mas não está impedido de alterar factos não abrangidos se os mesmos resultarem necessários, podendo aditar outros, em face da apreciação efectuada, e da sua própria convicção.
- II - Havendo um concurso de causas para o acidente, em que parte é atribuível à conduta do menor e no restante ao risco da circulação automóvel, a indemnização a atribuir deve atender a ambas as causas e ao seu contributo para os danos, fixando-se a indemnização que a houver lugar em 40% por referência ao comportamento do lesado e 60%, por referência ao risco da circulação automóvel, enquanto risco próprio dos veículos em circulação, com a sua força cinética e a sua contribuição para o agravamento dos danos.

21-06-2022

Revista n.º 10538/16.2T8LRS.L1.S2 - 7.ª Secção

Fátima Gomes (Relatora)

Oliveira Abreu
Nuno Pinto de Oliveira

- I - De acordo com uma interpretação actualista dos arts. 505.º e 570.º do CC, é de admitir a concorrência causal entre os riscos próprios do veículo automóvel e a conduta do lesado, culposa ou não culposa, sendo que tal entendimento não constitui apenas uma via interpretativa ao lado da interpretação tradicional que excluía tal concorrência, mas antes a única via interpretativa conforme ao DUE em matéria de seguro automóvel.
- II - No caso dos autos sufraga-se o entendimento do acórdão recorrido segundo o qual a morte do sinistrado foi devida a culpa leve deste último, mas também aos riscos próprios do veículo segurado na ré; sendo, por isso, igualmente de sufragar o juízo de adequação e proporcionalidade realizado pelo tribunal a quo ao atribuir a causalidade da morte em 25% ao lesado e em 75% aos riscos próprios do veículo.
- III - Não merecem censura os montantes indemnizatórios equitativamente fixados pelo acórdão recorrido a título de danos não patrimoniais, bem como a título de danos patrimoniais futuros.
- IV - Da aplicação ao caso dos autos da norma do art. 805.º, n.º 3, 2.ª parte, do CC, tal como interpretada pelo AUJ n.º 4/2002, resulta que os juros de mora incidentes sobre os quantitativos indemnizatórios fixados equitativamente de forma actualizada devem ser contados desde a data da sentença e não desde a data da citação.

30-11-2022

Revista n.º 1896/20.5T8FNC.L1.S1- 2.ª Secção
Maria da Graça Trigo (Relatora)
Catarina Serra
Rijo Ferreira

- I - Segundo a jurisprudência consolidada do STJ, as nulidades da sentença/acórdão encontram-se previstas no art. 615.º do CPC, e reportam-se a vícios estruturais da própria decisão, não se confundindo com os erros de julgamento, de facto ou de direito.
- II - A nulidade por excesso de pronúncia, prende-se com o conhecimento de questões não alegadas pelas partes, alheias à causa de pedir e ao pedido, sem prejuízo das que são de conhecimento officioso.
- III - A redução da indemnização tem lugar quando o lesado não adote a conduta exigível que poderia ter evitado a produção dos danos ou o seu agravamento.
- IV - Não é exigível aos condutores que contem com a negligência de outros utentes da via.
- V - A liquidação dos danos não patrimoniais com base na equidade não é arbitrária: o juízo equitativo, ainda que permita ao julgador alguma margem de discricionariedade, deve fundar-se em critérios de adequação, de proporção e de ponderação prudente e racional de todas as circunstâncias do caso concreto. O recurso a critérios de equidade não impede que se tenham em devida conta as exigências do princípio da igualdade.

31-01-2023

Revista n.º 43/07.3TBVRS.E1.S1 - 1.ª Secção
Maria João Vaz Tomé (Relatora)
António Magalhães
Jorge Dias

- I - Um acidente de viação consistente no embate entre dois motociclos circulando no mesmo sentido de marcha é imputável a ambos os condutores quando um deles, apercebendo-se de

uma possível avaria tenta imobilizá-lo e o atravessa perpendicularmente na via com a frente virada para o centro em vez de o imobilizar na berma do lado direito e o outro, por circular em excesso de velocidade, não consegue evitar o embate ou desviar-se do primeiro como o havia feito uma viatura que o precedia e circulava entre ambos.

II - Nessas circunstâncias entende-se ser ajustado repartir igualmente a culpa entre ambos.

28-02-2023

Revista n.º 5131/18.8T8MTS.P1.S1 - 1.ª Secção

Manuel Aguiar Pereira (Relator)

Maria Clara Sottomayor

Pedro Lima Gonçalves

I - O prazo (quanto à sua duração) para interposição de recurso subordinado é o que resulta do regime previsto no art. 638.º, n.os 1 e 7, do CPC, sendo independente do prazo (quanto à sua duração) para interposição do recurso principal.

II - Não é admissível a revista, na parte em que tem por objeto o inconformismo do recorrente quanto à avaliação que a 1.ª instância, sem manifestação de discordância por parte da Relação, fez de meios de prova sujeitos a livre apreciação pelo tribunal (depoimentos de testemunhas e declarações de parte não confessórias, conjugados com croquis policial e documentos particulares), pretendendo o recorrente que o STJ se substitua às instâncias e emita o seu próprio juízo probatório, quando do teor das alegações não se evidencia qualquer ofensa de uma disposição expressa de lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova (n.º 3 do art. 674.º do CPC).

III - O art. 505.º do CC deve ser objeto de uma interpretação atualista, admitindo-se que, atendendo às circunstâncias concretas do sinistro, a responsabilidade pelo risco inerente à circulação do veículo lesante fundamente, em maior ou menor proporção, a indemnização do lesado, ainda que este tenha contribuído, com culpa, para a ocorrência do acidente.

IV - Não deve ser totalmente excluída a responsabilidade pelo risco inerente à circulação do automóvel lesante, em virtude da culpa do lesado, quando este é um motociclista que, surpreendido pela presença, após uma curva, de um automóvel que, vindo em sentido contrário, ocupava parte da hemifaixa de rodagem em que circulava o motociclo, a fim de ultrapassar uma fila de automóveis estacionados que ocupavam parcialmente a parte direita da hemifaixa de rodagem por onde o automóvel transitava, atento o seu sentido de marcha, deixando livres 2,15 m da hemifaixa esquerda, atento o sentido de marcha do automóvel (ou seja, ficavam livres 2,15m da hemifaixa por onde circulava o motociclo), procurou evitar a colisão guinando o motociclo para a esquerda, atento o seu sentido de marcha, com o fito de tentar alcançar um espaço livre de acesso à garagem de um edifício (um hospital), ocupando a hemifaixa destinada à circulação em sentido contrário, assim causando o embate com o automóvel, que por sua vez guinara para o lado direito, atento o seu sentido de marcha (do automóvel).

16-11-2023

Revista n.º 849/20.8T8PRT.P1.P1.S1 - 1.ª Secção

Jorge Leal (Relator)

Pedro Lima Gonçalves

Maria João Vaz Tomé

I - Deve seguir-se a orientação jurisprudencial do STJ quanto à interpretação atualista do art. 505.º do CC, no sentido de acolher a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo automóvel.

- II - Porém, admissibilidade da concorrência não é automática só porque o interveniente no acidente tenha sido um veículo, exigindo-se um juízo de adequação sobre a imputação objectiva do acidente.
- III - Provando-se a culpa exclusiva do lesado na produção do acidente e não se verificando qualquer contribuição causalmente adequada proveniente dos riscos próprios do veículo, fica afastada a possibilidade de ponderar a concorrência entre a culpa do lesado e o risco do veículo interveniente no acidente.

27-02-2024

Revista n.º 313/18.5T8GMR.G1.S1 - 1.ª Secção

Jorge Arcanjo (Relator)

Jorge Leal

Pedro de Lima Gonçalves

- I - Resultando da dinâmica do acidente que foi o condutor do motociclo quem invadiu a faixa de rodagem contrária, onde circulava o veículo pesado e nele embateu, a culpa exclusiva do acidente é do condutor do motociclo.
- II - Não há concorrência entre a culpa do lesado e o risco do veículo se o acidente se ficou a dever a culpa exclusiva do lesado.

28-05-2024

Revista n.º 2839/20.1T8AVR.P1.S2 - 7.ª Secção

Sousa Lameira (Relator)

Fátima Gomes

Nuno Pinto Oliveira

- I - A responsabilidade fixada pelo n.º 1, do art. 503.º, do CC, só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de força maior estranha ao funcionamento do veículo.
- II - A culpa afasta o risco, nos termos do preceito, quando o facto do próprio lesado tiver sido a causa exclusiva do acidente.
- III - A interpretação atualista do art. 505.º, do CC, permite que se acolha a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, perante as circunstâncias de cada caso concreto.

01-10-2024

Revista n.º 1918/20.0T8VRL.P1.S1 - 6.ª Secção

Rosário Gonçalves (Relatora)

Ricardo Costa

Luís Correia de Mendonça

Mostra-se proporcional a repartição de culpa em 2/3 para o condutor do veículo que com uma visibilidade de 25 m não reduziu a velocidade, vindo a embater num peão que se encontrava parado na faixa de rodagem, de costas para o trânsito, causando morte deste.

12-12-2024

Revista n.º 326/20.7T8BGC.G1.S1 - 2.ª Secção

Ana Pauta Lobo (Relatora)

Isabel Salgado

Fernando Baptista