



BIANCA RAQUEL COSTA BREGAS

RESPONSABILIDADE CIVIL NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO

**Um novo percurso para a concorrência entre a Responsabilidade pelo Risco
inerente aos veículos e a contribuição do lesado para o seu próprio dano**

Dissertação com vista à obtenção do grau de
Mestre em Direito na especialidade de Direito
Forense e Arbitragem

Orientadora:

Doutora Assunção Cristas, Professora da Faculdade de Direito da Universidade Nova
de Lisboa

março de 2022

*“Eu quero ouvir a voz do povo,
Lutar por uma utopia,
Criar um planeta novo,
Minha loucura assumida,
Nesta terra falecida,
Acabar com a raça humana,
Criar uma nova vida.”
Estraca, Planeta Novo.*

Declaração de Compromisso de Antiplágio

Declaro por minha honra que o trabalho que apresento é original e que todas as minhas citações estão corretamente identificadas. Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui uma grave falta ética e disciplinar.

Lisboa, 2 de fevereiro de 2022

Bianca

Agradecimentos

À minha família, a quem dedico este trabalho.

À minha orientadora, Professora Doutora Assunção Cristas.

Àqueles que, pelas mais diversas razões, me motivaram a não desistir.

O meu sentido e sempiterno, obrigada.

Modos de citar e outras convenções

A presente dissertação foi redigida na língua portuguesa, com a adoção do Novo Acordo Ortográfico, exceto no que respeita a citações de autores que não o tenham aplicado nos seus próprios textos. Para além disso, este trabalho obedece às regras de citação constantes na NP 405. Mais a mais, as siglas e abreviaturas encontram-se identificadas por ordem alfabética na lista que se segue. Por fim, todas as expressões em língua estrangeira, designadamente em latim, encontram-se a *itálico*.

Siglas e abreviaturas

Ac. – Acórdão

art. – artigo

CC – Código Civil

CE – Código da Estrada

Cfr. – Conforme

Consult. – Consultado

coord. – coordenação

CT – Código do Trabalho

DL. – Decreto-Lei

Ed. – Edição

n.º – número

op. cit. – *opere citato*

p. – página

pp. – páginas

ss. – seguintes

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TAECL – Tribunal da Associação Europeia de Comércio Livre

TJUE – Tribunal de Justiça da União Europeia

Trad. – Tradução

vol. – volume

Declaração de Conformidade do Número de Caracteres

Declaro que esta dissertação, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 199927 caracteres.

Lisboa, 2 de fevereiro de 2022

Bianca Bregas

Resumo

O atual paradigma da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes causados por veículos admite, nos termos do art. 505.º CC, a exclusão da obrigação de indemnizar o lesado quando a sua conduta contribuiu para o sinistro.

Contudo, ultrapassando a querela doutrinária e jurisprudencial acerca da admissibilidade de concorrência entre a Responsabilidade pelo Risco e a contribuição do lesado, subsiste saber se a conduta em causa dispõe da capacidade de absorver o risco criado pelo automóvel. Consideramos que à exceção das circunstâncias em que o veículo se encontra parado, de forma que os seus riscos comuns não intervenham para a produção dos danos, e das condutas autolesivas intencionais, nenhuma outra atitude do lesado permitirá a consumpção total dos riscos inerentes à viatura.

Por consequência, apenas será admissível, de acordo com o princípio da proporcionalidade e da conformidade com o Direito Europeu, uma redução do *quantum indemnizatorium*, atendendo ao contexto em que ocorreu o acidente de viação, sobretudo ao grau de culpa do lesado.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil; Teoria do Risco; Acidentes de Viação; Contribuição do Lesado; Obrigação de indemnizar; Menores; Diretivas relativas ao Seguro de Responsabilidade Civil; Conformidade com o Direito da União Europeia.

Abstract

According to article 505.º CC, the current paradigm of Strict Liability arising from motor vehicle accidents allows the exclusion of compensation when the injured party's conduct contributed to the accident.

However, beyond the doctrinal and jurisprudential quarrel surrounding the concurrence of the risk of the car and the injured party's contribution, subsists the need to know if said conduct can absorb the danger created by the vehicle. We consider that except in those cases where the vehicle is stationary, in the sense that its risks don't intervene with the creation of damages, as well as in the case of intentional self-harm, no other behavior of the injured party can enable a total consumption of the inherent risks of the vehicle.

In accordance with the principle of proportionality along with the principle of compliance with the European Law, only the reduction of the *quantum indemnizatorium* will be admissible, given the context in which the road traffic accident resulted, especially the degree of fault of the injured party.

Keywords: Civil Liability; Theory of Risk; Road Traffic Accidents; Contribution of the Injured Party; Compensation; Minors; Directives on Civil Liability Insurance for Motor Vehicles; Compliance with the European Union Law.

1. Introdução

“A Sinistralidade Rodoviária é um dos problemas mais graves das sociedades atuais”¹, pelo que não é controverso reconhecer a necessidade de um sistema jurídico capaz de dar resposta à exigência de proteção das pessoas e dos seus bens, face ao flagelo dos acidentes de viação.

Isto pois, se, por um lado, a invenção do automóvel (e a sua subsequente vulgarização) trouxe inúmeros benefícios que contribuíram para a prosperidade da Humanidade, por outro, implicou um aumento exponencial do risco de dano de bens jurídicos tais como a vida ou a integridade física.

Reconhecendo tal fenómeno, o legislador consagrou, no art. 503.º a 508.º do CC, o regime jurídico da Responsabilidade Civil Extracontratual pelo Risco por acidentes causados por veículos. Por outras palavras, “A partir do momento em que o desenvolvimento técnico gerou actividades empresariais e máquinas perigosas, susceptíveis de multiplicar, em termos de responsabilidade, o número dos acidentes e a sua intensidade danosa, dificultando ou impossibilitando o funcionamento da culpa como critério de responsabilidade, o legislador sentiu necessidade de encontrar soluções compromissórias que tivessem em conta esse desenvolvimento e a crescente exposição das pessoas ao perigo de lesão”². Ou seja, na Responsabilidade pelo Risco, a obrigação de indemnizar os danos causados resulta, não da culpa, mas do risco próprio de um veículo – o que é sintetizado no princípio *ubi commoda ibi incommoda*, isto é, quem retira os benefícios de conduzir um carro terá de suportar os incómodos gerados pela periculosidade dessa atividade³.

¹AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA – **Relatório Anual de Segurança Rodoviária: 2019** [Em linha]. Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2019, p. 5. [Consult. 10 set. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202019.pdf>>.

²PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual**. Coimbra: Almedina, 1997, pp. 213 e 214.

³Ou, como explica o Acórdão do STJ de 14 de abril de 2005: “Subjaz à responsabilidade pelo risco a que se reporta o art.º 503, n.º 1, do CC, o princípio *ubi commoda ibi incommoda*: os veículos são portadores de perigos especiais que obrigam a determinados cuidados ou prevenções por banda de quem os possui ou utiliza, pelo que quem concretamente (da respectiva utilização) retira os benefícios e colhe os correspondentes proveitos, terá também de suportar os inerentes incómodos (advenientes do perigo de

Todavia, reiteradamente, a sociedade é confrontada com situações em que urge saber o que se sucede quando o lesado⁴ contribuiu para o acidente de viação em que se viu envolvido. Se se parte do pressuposto de que existe Responsabilidade Civil visto que a especial perigosidade de um veículo automóvel assim o compele, será, então, que a conduta do lesado interfere na relação de causalidade entre esse risco inato da viatura e a lesão que sofreu? E, em caso afirmativo, qual a amplitude dessa interferência? Será essa interferência capaz de absorver o risco criado por um veículo e, por consequência, afastar a Responsabilidade Civil de quem tiver a sua direção efetiva e o utilizar no seu próprio interesse?

Numa tentativa de dar resposta a estas questões, propõe-se dedicar este estudo à querela doutrinária e jurisprudencial referente ao escopo da concorrência entre a Responsabilidade pelo Risco inerente a um veículo e a contribuição do lesado para o seu próprio dano. A *ratio* por detrás de tal desígnio substancia-se em opiniões doutrinárias conflituantes, assim como em orientações jurisprudenciais pouco estáveis. Para tal, contribui, ainda, a omnipresente preocupação de conformidade com o Direito da União Europeia, concretamente, no que concerne às diversas Diretivas relativas ao Seguro de Responsabilidade Civil que resulta da circulação de veículos automóveis.

Por conseguinte, a falta de segurança jurídica não deixa de ser inquietante, uma vez que, quando se debate esta questão – nomeadamente, nos nossos tribunais – tal implica falar de vítimas de acidentes, numerosas vezes, infelizmente, fatais⁵. Ademais, discute-se a hipótese de tutela jurídica, através do instituto da Responsabilidade Civil pelo

circulação da própria viatura) e independentemente de existência de culpa por banda do seu proprietário”. Cfr. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – Revista n.º 686/05 – 2.ª Secção, Ferreira de Almeida (Relator), de 14.04.2005, processo n.º 05B686. Disponível na Internet:<<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/63c790a73cda43d28025702d00494660?OpenDocument>>.

⁴Isto é, quem é “agredido” diretamente pelo acidente na sua pessoa ou no seu património. Cfr. CONSCIÊNCIA, Eurico Heitor – **Sobre acidentes de viação e seguro automóvel: leis, doutrina e jurisprudência**, 3.ª ed. Coimbra: Almedina, 2005, p. 163.

⁵Ou melhor, nas palavras de PESSOA JORGE: “E, o que é mais grave, estas divergências não se confinam, como tantas vezes sucede nas grandes questões jurídicas, ao plano puramente teórico, antes se projectam em conclusões práticas desiguais, com óbvios e graves inconvenientes de ordem social; basta referir que, conforme a posição tomada a respeito, por exemplo, do nexo de causalidade, poderá variar sensivelmente o valor da indemnização”. Cfr. JORGE, Fernando Sandy Pessoa – **Ensaio sobre os pressupostos da responsabilidade civil**. Lisboa, 1968, p. 9.

Risco, no contexto de uma realidade ainda demasiado frequente – a dos pais que perderam os seus filhos, ainda de tenra idade, vítimas de um sinistro rodoviário⁶.

Por tudo isto, impera a necessidade de mergulhar nesta temática, tecendo reflexões acerca do *statu quo*, tanto da argumentação jurídica oriunda das várias correntes de pensamento dos nossos juristas, como da prática nos tribunais portugueses – tudo isto, servindo a intenção de clarificar as questões em apreço, sem nunca perder de vista a preponderância da tutela dos bens jurídicos. Propõe-se uma reflexão quanto à evolução do peso atribuído à conduta do lesado em concorrência com a Responsabilidade pelo Risco e a sua repercussão na obrigação de indemnizar as vítimas de acidentes rodoviários – isto com o derradeiro propósito de contribuir para uma discussão que possa levar a, nas palavras de BRANDÃO PROENÇA, “*criar os pressupostos para uma correção intrasistemática ou para futuras e adequadas alterações legislativas*”⁷. Por outras palavras, propomos atentar ao Direito constituído, deslindando, das várias interpretações possíveis, a solução mais consentânea à proteção dos interesses em causa, delineando um potencial caminho mais profícuo para o Direito da Responsabilidade Civil por acidentes de viação, coerente com o restante sistema jurídico.

Para tanto, interessa reservar um primeiro capítulo para a delimitação da querela em causa, partindo da sua génese, ou seja, analisando o instituto da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes causados por veículos, tal como este surge no CC, ocorrendo à hermenêutica jurídica.

Em seguida, num segundo capítulo, releva contrapor as principais teses apresentadas pela Doutrina, com o intuito de revelar qual a tendência progressiva das mesmas.

Posto isto, cabe investigar, num terceiro capítulo, como é que a matéria é tratada na prática, isto é, mediante uma extensa análise da Jurisprudência do STJ, saber quais as orientações maioritárias e como se fundamentam as suas decisões.

Em sequência lógica com o capítulo anterior, e resultando de vários reenvios prejudiciais dos tribunais portugueses, há que dedicar um quarto capítulo para a

⁶WORLD HEALTH ORGANIZATION – **Road accidents, suicide and maternal conditions are leading causes of death in young people** [Em linha]. Geneva: World Health Organization. [Consult. 11 set. 2021]. Disponível na Internet: <URL: shorturl.at/crAIN>.

⁷PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 330.

compreensão da forma como o TJUE aborda o concurso entre a obrigação de indemnizar fundada na Responsabilidade Civil pelo Risco e o contributo do lesado para a vicissitude que é o acidente rodoviário.

Por fim, tudo ponderado, resta destinar um quinto capítulo à proposta de interpretação da pergunta que inspirou esta dissertação – qual deverá ser a proporção da ingerência da atuação do lesado que contribuiu para o próprio dano no seu direito a indemnização fundado na Responsabilidade Civil pelo Risco?

2. Delimitação da querela em causa

2.1. A génese da Responsabilidade Civil pelo Risco

Entre as fontes de obrigações que originam maiores divergências, encontramos a Responsabilidade Civil⁸. A este instituto jurídico pertence “o conjunto de factos que dão origem à obrigação de indemnizar os danos sofridos por outrem”⁹. Aliás, basta percorrer um qualquer dicionário de língua portuguesa para obter esta mesma noção de “responsabilidade” enquanto “obrigação de responder pelas acções”¹⁰, ou melhor, “a susceptibilidade de imputar, dum ponto de vista ético lato sensu, determinado acto e seus efeitos ao agente, e a possibilidade de fazer sujeitar alguém ou alguma coisa às consequências de certo comportamento.”¹¹ Assim, tal como explica MENEZES LEITÃO, a “responsabilidade civil consiste (...) numa fonte de obrigações baseada no princípio do ressarcimento dos danos.”¹²

⁸“(…) a fundamentação desta, a sua função, a enunciação dos respectivos pressupostos, o alcance atribuído a cada um deles, os sujeitos e a medida da indemnização e muitos outros problemas recebem da doutrina soluções por vezes diametralmente opostas, oposição que com frequência se esconde sob uma terminologia uniforme”. Cfr. JORGE, Fernando Sandy Pessoa – **Ensaio...**, op. cit., p. 9.

⁹LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito das obrigações** – vol. I, 8.^a ed. Coimbra: Almedina, 2009, p. 283.; neste seguimento, “Indemnizar é sempre reparar, mediante compensação adequada, o prejuízo sofrido por outrem”. Cfr. VARELA, Antunes – **Das obrigações em geral** – vol. I, 10.^a ed. Coimbra: Almedina, 2000, nota 1, p. 876.; no mesmo sentido, cfr. MANSO, Luís Duarte Baptista; OLIVEIRA, Nuno Teodósio – **Direito das Obrigações – Casos práticos resolvidos**, 6.^a ed. Lisboa: Quid Juris? – Sociedade Editora Ld.^a, 2010, p. 105.; COSTA, Mário Júlio de Almeida – **Direito das Obrigações**, 7.^a ed. Coimbra: Almedina, 1999, p. 449.

¹⁰DICIONÁRIO PRIBERAM DA LÍNGUA PORTUGUESA – **responsabilidade** [Em linha], 2008-2021. [Consult. 1 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://dicionario.priberam.org/responsabilidade>>.

¹¹JORGE, Fernando Sandy Pessoa – **Ensaio...**, op. cit., p. 34.

¹²LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, op. cit., p. 283.

Dentro do âmbito da Responsabilidade Civil, para o nosso estudo, interessa a Responsabilidade Civil Extracontratual, isto é, “*a resultante da violação de direitos absolutos ou da prática de certos actos que, embora lícitos, causam prejuízo a outrem*”¹³. Logo, e ao contrário do que sucede na Responsabilidade Civil Contratual, até à prática do facto danoso, entre o lesante e o lesado, inexistia qualquer tipo de vínculo jurídico, podendo, perfeitamente, serem desconhecidos um do outro – como ocorre na larga maioria dos casos¹⁴.

Deste modo, nos termos do art. 483.º, n.º 1 CC, “[a]quele 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”. Este enunciado legal apresenta os pressupostos da Responsabilidade Civil Extracontratual por Factos Ilícitos (ou por Culpa). No que à Responsabilidade Civil Extracontratual diz respeito, a regra geral surge tal como enunciada no n.º 1, isto é, “*a responsabilização do agente pressupõe um juízo moral da sua conduta, que leve a efectuar uma censura ao seu comportamento*”¹⁵. Ou seja, o título de imputação da obrigação de indemnizar é a prática de um ilícito-culposo, pelo qual, como seres livres e racionais, devemos responder¹⁶.

Entende-se ser a Responsabilidade Civil Extracontratual por Factos Ilícitos a regra geral pois, logo a seguir, no art. 483.º, n.º 2, está previsto que “[s]ó existe obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei”¹⁷ – isto é, casos

¹³Por todos, veja-se VARELA, Antunes – **Das obrigações em geral** – vol. I, 2.ª ed. Coimbra: Almedina, 1973, p. 398.

¹⁴MATOS, Filipe Albuquerque – Ilícitude extracontratual (umas breves notas). **Novos Olhares sobre a Responsabilidade Civil** [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2018. [Consult. 10 dez 2021]. p. 12. Disponível na Internet: <URL:https://www.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/pdf/eb_reponscivil_2018.pdf>.

¹⁵LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, op. cit., p. 483.

¹⁶JÚNIOR, Eduardo dos Santos – **Direito das Obrigações I**, 2.ª ed. Lisboa: AAFDL, 2012, p. 288.; com a ressalva de que “*A regra da reparação de todos os prejuízos – se bem que enunciada – cede perante o valor moral da ausência de censura, isto é, da culpa. No centro do regime não está o prejuízo e a sua indemnização, mas a culpa.*” Cfr. PRATA, Ana – **Código Civil Anotado** – vol. I, 2.ª ed. [s.l.]: Almedina, 2019, p. 662.; isto pois, “[n]o domínio da responsabilidade civil extracontratual por actos ilícitos a obrigação de indemnizar só existe quando, cumulativamente, estejam presentes, como requisitos, a ilicitude do facto danoso, a culpa e o nexo de causalidade entre o facto e os danos sofridos pelo lesado.” Cfr. ANDRADE, Maria Paula Gouveia – **Prática de Direito das Obrigações**, 2.ª ed. Lisboa: Quid Juris? – Sociedade Editora Ld.ª, 2010, p. 41.

¹⁷O que implica, necessariamente, afirmar que esta norma excecional não comporta aplicação analógica, tal como resulta do art. 11.º CC.

há para os quais o legislador prevê a existência de Responsabilidade Civil pelo Risco (ou Objetiva).¹⁸ Para estas situações, prescinde-se desse juízo de desvalor que é a verificação da existência de culpa por parte do lesante, efetuando-se a imputação da responsabilidade de acordo com critérios objetivos de distribuição do risco¹⁹. Assim, é legalmente previsto, a título excecional, a *“atribuição do dano a uma esfera de risco particularizada – que não tem em si subjacente qualquer ideia de ilicitude”*²⁰.

Isto significa que a tendência geral das legislações é a de filiar a Responsabilidade Civil no pressuposto da culpa do lesante²¹ – o que bem se compreende, pois, quantas vezes, enquanto cidadãos livres e ativos numa sociedade, sofremos danos provocados por uma causa de força maior, como uma tempestade, ou devido a um terceiro sem culpa, como alguém que sofre um desmaio e derruba algo que nos pertence. Estes, e muitos outros, são casos que não cabem no escopo da tutela jurídica concedida pela Responsabilidade Civil, visto serem encarados, tal como evidencia ANTUNES VARELA, *“como uma espécie de preço que cada um tem de pagar por estar no mundo ou viver em sociedade, ou como um tributo que a vida cobra de cada cidadão no seio da colectividade em que ele se insere”*²².

No entanto, nem sempre é assim, reconhecendo o legislador que existem *“largos e importantes sectores da vida em que as necessidades sociais de segurança se têm mesmo de sobrepor às considerações de justiça alicerçadas sobre o plano das situações individuais”*²³, sendo um destes setores o objeto do nosso estudo – os acidentes de viação.

Para uma melhor compreensão da afirmação antecedente, torna-se necessário perceber como surgiu, então, a teoria do risco – em contraste com a teoria clássica que sustenta a culpa enquanto pressuposto da obrigação de indemnizar fundada na Responsabilidade Civil.

¹⁸VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, *op. cit.*, p. 402.; MARTINEZ, Pedro Romano – Ensaio sobre os Seguros de Responsabilidade. **Católica Law Review** [Em linha]. vol. 2, n.º 2 (2018), p. 59. [Consult. 13 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: <https://revistas.ucp.pt/index.php/catolicalawreview/article/view/2003>>; COSTA, Mário Júlio de Almeida – **Direito...** *op. cit.*, p. 532.

¹⁹LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, *op. cit.*, p. 483.; LIMA, Pires de; VARELA, Antunes – **Código Civil Anotado** – vol. I, 2.ª ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1979, p. 439.

²⁰PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 233.

²¹VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, *op. cit.*, p. 507.

²²*Ibid.*, p. 507; no mesmo sentido, cfr. JORGE, Fernando Sandy Pessoa – **Ensaio...**, *op. cit.*, p. 33.

²³VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, *op. cit.*, p. 508.

O marco histórico que explica a origem da Responsabilidade Civil pelo Risco é, sem dúvida, a Revolução Industrial²⁴. Isto pois, por um lado, um dos efeitos imediatos da progressiva mecanização da indústria, desde os finais do século XVIII e ao longo de todo o século XIX, foi um exponencial aumento do número de riscos para a integridade física dos trabalhadores que culminavam, inevitavelmente, num aumento do número de acidentes de trabalho²⁵. Por outro lado, à medida que a maquinofatura substituía a manufatura, tal implicava um incremento na complexidade da organização das empresas modernas, assim como uma notável diferença de poder económico entre a entidade patronal e os operários – o que, consequentemente, tornava cada vez mais difícil ao trabalhador exigir uma indemnização pelos danos sofridos no contexto de um acidente laboral, pelo menos, dentro dos moldes clássicos da Responsabilidade Civil²⁶, dada a dificuldade em demandar o empresário e de fazer prova da sua culpa²⁷²⁸.

Ou seja, quanto mais evoluía o processo industrial, mais se fazia sentir o *“descompasso entre os resultados decorrentes da aplicação da teoria clássica da*

²⁴NETO, Filipe Teixeira – **Responsabilidade objetiva e dano: uma hipótese de reconstrução sistemática**. Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 2020. Tese de doutoramento. pp. 127-134.

²⁵MUNTZ, Earl E. – Industrial Accidents and Safety Work. **The Journal of Educational Sociology** [Em linha]. vol. 5, n.º 7 (1932), p. 397. [Consult. 1 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://www.jstor.org/stable/2961024>>; LIMA, Pires de; VARELA, Antunes – **Código Civil...** op. cit., p. 439.; MARTINEZ, Pedro Romano – **Direito do Trabalho**, 3.ª ed. Coimbra: Edições Almedina, 2006, p. 807.

²⁶“O fato de o direito tradicional não convir a uma civilização mecânica foi observado desde o século XIX com tal frequência que se começou a editar um regime especial, no qual a responsabilidade civil era praticamente estranha para os que constituíam, na época, as vítimas normais da máquina: os operários.” Cfr. TUNC, André – Os Problemas Contemporâneos da Responsabilidade Civil Extracontratual. Trad. REIS, Maria Cecília Pereira. **Revue Internationale de Droit Comparé** [Em linha]. Ano XXIX, n.º 4 (1967), p. 13. [Consult. 8 jan. 2022]. Disponível na Internet: <URL: https://www.mprj.mp.br/documents/20184/1758587/Andr%C3%A9_Tunc_1.pdf>.

²⁷VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., pp. 508 e 509.

²⁸“A realização de certas tarefas em processos muito complexos de trabalho (onde a culpa facilmente se dilui na cooperação de múltiplas pessoas) e, principalmente, a utilização das máquinas e outros instrumentos mecânicos envolvem riscos inevitáveis de acidentes que, mesmo não sendo imputáveis a culpa da entidade patronal, se considera justo que sejam suportados por ela, visto ser o patrão quem tira o maior proveito da organização da empresa e da utilização dos instrumentos mecânicos de trabalho. Ao lado da doutrina clássica da culpa, um outro princípio aflorou assim neste sector: o da teoria do risco.” Cfr. VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., p. 510.; “Quando a máquina intervém no processo causal, muitas vezes é difícil saber se houve culpa de alguém ou, em todo o caso, fazer a respectiva prova. (...) Manter-se o direito civil aferrado ao princípio da culpa implicaria, além do mais, deixar legiões de vítimas sem reparação. Basta pensar no sector dos acidentes de trabalho.” Cfr. MONTEIRO, Sinde – Rudimentos da Responsabilidade Civil. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade do Porto** [Em linha]. Ano 2 (2005), p. 355. [Consult. 5 jan. 2022]. Disponível na Internet: <URL: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/23773/2/49738.pdf>>.

responsabilidade e as expectativas de justiça da sociedade cujos meios de produção foram reorganizados com o capitalismo industrial”²⁹.

Destarte, descreve ANA PRATA³⁰, “[e]m França, desde os fins do século XIX, a jurisprudência, através da criação de uma obrigação contratual de segurança, tinha, de facto, atribuído indemnizações sem culpa no domínio dos contratos de trabalho e de transporte ferroviário (para a entidade patronal e o transportador respetivamente)”³¹.

Assim, gradualmente, foi-se consolidando nos Ordenamentos Jurídicos o entendimento de que *ubi emolumentum, ibi onus* ou, identicamente, *ubi commodum ibi incommodum*³². Por conseguinte, tornou-se inevitável mitigar o primado da culpa³³, aceitando o risco como um outro título de imputação de danos³⁴, alheio à verificação de culpa. Reconhece-se, deste modo, “uma certa esfera de riscos pela qual deve responder outrem que não o lesado.”³⁵

Esta esfera de riscos, que terá de ser positivada pelo legislador para dar origem a uma obrigação de indemnizar independente de culpa, é delimitada através de diferentes conceções, tal como nos ensina MENEZES LEITÃO³⁶ – por um lado, há que atender à conceção do risco-proveito (*risque-profit*), segundo a qual tem a obrigação de responder pelos danos quem retira o proveito económico de uma atividade de onde resultam riscos;

²⁹MUNIZ, Francisco Arthur de Siqueira – O tempo do direito da responsabilidade civil aquilina e a banalidade do dano na sociedade de risco. **Revista de Direito da Responsabilidade** [Em linha]. Ano 2 (2020), p. 194. [Consult. 2 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://revistadireitoresponsabilidade.pt/2020/o-tempo-do-direito-da-responsabilidade-civil-aquiliana-e-a-banalidade-do-dano-na-sociedade-de-risco-francisco-arthur-de-siqueira-muniz/>>.

³⁰PRATA, Ana – **Código Civil...**, op. cit., p. 690.

³¹ANA PRATA acrescenta, ainda, que “[u]ma lei francesa de 9 de abril de 1898 consagrou a responsabilidade sem culpa em consequência de danos sofridos em acidentes de trabalho”, demonstrando-se, assim, a origem de uma tendência legislativa, que só viria a aumentar até aos dias de hoje. Cfr. *Ibid.* p. 690.

³²“Quem utiliza em seu proveito coisas perigosas, quem introduz na empresa elementos cujo aproveitamento tem os seus riscos, deve suportar as consequências prejudiciais do seu emprego, já que deles colhe o principal benefício”. Cfr. VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., p. 510.

³³MUNIZ, Francisco Arthur de Siqueira – O tempo do direito da responsabilidade..., op. cit., p. 195.

³⁴LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, op. cit., p. 365.

³⁵*Ibid.*, p. 365.; esta esfera de riscos corresponde a um conjunto de “actividades humanas que envolvem o risco de causar prejuízos a terceiros, mas que a lei não proíbe em virtude de serem socialmente úteis ou, quando menos, não reprovadas pelo consenso geral. Apenas se responsabilizam as pessoas que as exercem perante os danos que eventualmente venham a produzir, embora sem culpa.” Cfr. COSTA, Mário Júlio de Almeida – **Direito...** op. cit., p. 532.

³⁶LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, op. cit., p. 365.

por outro lado, há que ter em consideração a conceção do risco criado (*risque d'activité*), nos termos da qual, quem, através de uma certa coisa ou atividade, cria uma situação de perigo para outrem, responde pelos riscos que resultem dessa situação; por fim, há que atentar à conceção do risco de autoridade (*risque d'autorité*), de acordo com a qual, responde pelos danos provocados a terceiros, aquele que os dirige, ou seja, aquele que controla a sua atividade.

Consequentemente, foi possível assistir a uma afirmação da Responsabilidade Civil pelo Risco, enquanto fonte de uma obrigação de indemnização, em primeiro lugar, tal como *supramencionado*, no domínio dos acidentes de trabalho alargando-se, depois, ao âmbito dos acidentes de viação³⁷.

2.2. O regime jurídico da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação

2.2.1. O regime jurídico tal como surge no art. 503.º CC

Tal como nos denota ANTUNES VARELA, “[d]epois das relações de trabalho, foi no capítulo dos acidentes de viação que mais vigoroso movimento se desencadeou contra o dogma da culpa como pressuposto da responsabilidade”³⁸ – o que facilmente se compreende pois, basta atender à teoria do risco, para concluir que, sendo a utilização de um automóvel uma atividade que acarreta riscos para os outros membros da sociedade, deve responder pela materialização desses perigos quem beneficia da sua utilização³⁹.

Tal é possível de depreender recorrendo à própria etimologia da palavra “automóvel” – esta deriva do grego *αὐτός* (*autós*), isto é, “si próprio”, e do latim *mobilis*, ou seja, “móvel”, atribuindo-se, assim, nome a um veículo que, por ser motorizado, se consegue mover sem o auxílio de cavalos⁴⁰. Neste sentido, e como seria possível antever, o legislador não ficou indiferente às vítimas daquele sólido corpo mecanizado que se

³⁷LIMA, Pires de; VARELA, Antunes – **Código Civil...**, *op. cit.*, p. 439.

³⁸VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, *op. cit.*, p. 511.

³⁹“Quem tem nas suas mãos a direcção de uma máquina potencialmente mortífera como é um automóvel, terá de se mentalizar para contar com esses passivos. Aliás, o seguro obrigatório já foi instituído a pensar nesses riscos.” Cfr. MARCELINO, Américo – **Acidentes de viação**, 12.ª ed. [s.l.]: Petrony Editora, 2014, p. 25.

⁴⁰ROGGEN, Vibeke – Expanding the Field of Classical Philology: International Words. **Nordlit** [Em linha], n.º 33 (2014), p. 322. [Consult. 3 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: shorturl.at/lwBHN>.

desloca a grandes velocidades, positivando o regime jurídico da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação no art. 503.º e ss. do CC⁴¹.

Centremo-nos na norma jurídica contida no art. 503.º, n.º 1, nos termos da qual “[a]quele que tiver a direção efetiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação.”

Diante tudo o que fora exposto *supra*, prontamente se conclui que o legislador assumiu uma posição, que, de resto, se crê estar presente em todos nós, de que, como escreve AMÉRICO MARCELINO, “[a] circulação rodoviária, pelos acidentes que acarreta é, hoje, um flagelo evidente. Natural seria - e foi - que caísse sob as preocupações especiais do legislador.”⁴²

Nestes termos, releva, para o nosso estudo, definir determinados elementos deste enunciado normativo. Em primeiro lugar, quais são os riscos que motivam a obrigação de ressarcimento de danos, à revelia da existência de culpa? Ora, na expressão “danos provenientes dos riscos próprios do veículo” estão compreendidos, no entender de ANA PRATA⁴³, “tanto os riscos da máquina como, numa interpretação extensiva fundada teleologicamente na necessidade que a norma visa de proteger, tão amplamente quanto possível, os lesados por acidentes desta natureza, os riscos do meio em que ela circula e os do respetivo condutor. Esta interpretação não parece justificativa de dúvidas, porquanto um veículo de circulação terrestre não pode ser utilizado sem um piso em que se mova e um condutor que dirija o seu movimento: mesmo que não se encontre em circulação, em local está parado e alguém o parou onde se encontra. Tudo quanto é

⁴¹No entanto, impera a necessidade de reparar que, tal como aponta EURICO CONSCIÊNCIA, “[a] circulação de veículos gera riscos, perigos; é uma actividade perigosa. O art. 493.º-2 do C.C. obriga os que exercem uma actividade perigosa, “por sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados”, a reparar os danos causados por essa actividade, ditando uma presunção de culpa do que exerce a actividade perigosa. Durante anos entendeu-se que essa norma se aplicava aos acidentes de viação (resultantes da circulação de veículos). Mas o Assento n.º 1/80 decretou que o cit. art. 493.º-2 não se aplica aos acidentes de viação. (...) Mas a responsabilização pelo risco, nos acidentes, em geral, consagrada no C.C. [neste caso, no art. 503.º] resulta precisamente do reconhecimento de que a circulação de veículos é uma actividade geradora de riscos, de perigos: uma actividade perigosa.” Cfr. CONSCIÊNCIA, Eurico Heitor – **Sobre acidentes...**, op. cit., p. 18.

⁴²MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, op. cit., p. 305.

⁴³PRATA, Ana – **Código Civil...**, op. cit., p. 698.

indispensável à utilização do veículo integra os seus “riscos próprios”.”⁴⁴ Em suma, verificam-se três possíveis anomalias – do veículo, do meio ou do próprio condutor – que acrescem aos riscos da própria máquina que, em si, já é perigosa – tanto porque, apesar da sua considerável dimensão, consegue atingir altas velocidades, como porque, estando imóvel, pode representar um enorme obstáculo⁴⁵.

Em segundo lugar, quais os danos que ficam fora do âmbito de tutela da Responsabilidade Civil pelo Risco no contexto dos acidentes de viação? Não pertencem ao escopo do art. 503.º, n.º 1 os danos que não tenham conexão com os riscos específicos do veículo – os que poderiam ter sido provocados por um automóvel ou por uma outra qualquer coisa móvel⁴⁶.

Em terceiro lugar, resta saber, quem são as pessoas que respondem por estes danos? Tal como *supracitado*, “[a]quele que tiver a direção efetiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse (...) responde pelos danos”. Pois bem, o responsável pelo ressarcimento dos danos surge definido *in verbis* de forma a ficarem salvaguardadas as situações em que haja uma dissociação entre o uso e o domínio do veículo⁴⁸. Consequentemente, determina-se quem é o responsável pelos danos provenientes dos riscos próprios do automóvel através da confirmação concomitante de

⁴⁴Ou, ainda, como acrescenta ANTUNES VARELA, “(...) *cabem ainda, além dos acidentes provenientes da máquina de transporte, os ligados ao outro termo do binómio que assegura a circulação desse veículo (o condutor). Também o perigo de síncope, de congestão, de colapso cardíaco ou qualquer outra doença súbita de quem conduz faz realmente parte dos riscos próprios do veículo e, como tal, se integra no domínio da responsabilidade objectiva característica dos acidentes de viação.*” Cfr. VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., p. 539.; quanto à hipótese de ocorrência de doença súbita, explica EURICO CONSCIÊNCIA, “[n]o entendimento dominante da doutrina e da jurisprudência, a doença súbita do condutor que o impossibilite de controlar os seus actos ou reacções não constitui caso de força maior; deverá considerar-se como inerente ao funcionamento do próprio veículo, porque o veículo e o seu condutor constituem um todo único – equiparando-se aos casos de avarias dos veículos que provoquem acidentes”. Cfr. CONSCIÊNCIA, Eurico Heitor – **Sobre acidentes...**, op. cit., p. 92.

⁴⁵“E mesmo quando não se encontre em circulação (...) o perigo pode derivar do especial contexto em que se insere: – por ex. abandonado de noite e sem luzes numa estrada, constituindo uma armadilha para os demais.” Cfr. MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, op. cit., p. 323.

⁴⁶VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., pp. 539 e 540.

⁴⁷Como é o caso, no exemplo dado por AMÉRICO MARCELINO, do peão que esbarra num carro como podia ter esbarrado num candeeiro. Cfr. MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, op. cit., p. 26; ou, igualmente, “o caso de alguém tropeçar no veículo recolhido na garagem e se ferir nele, como poderia ter-se ferido em qualquer outro objecto aí arrumado, ou de alguém ter entalado a mão (...) ao fechar a porta do automóvel, ou de o condutor ter agredido outrem com a manivela do veículo, como poderia tê-lo feito com qualquer outro instrumento contundente.” Cfr. VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., pp. 539 e 540.

⁴⁸VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., p. 531.

duas circunstâncias – (i.) a direção efetiva do veículo e (ii.) a utilização do veículo no próprio interesse.

Quanto ao primeiro aspeto (i.), tem a direção efetiva do veículo quem, *de facto*, desfruta do uso do mesmo, dele retirando as vantagens, isto é, quem o conduz naquele momento concreto e, por isso, a quem cabe controlar o seu funcionamento⁴⁹. Ou seja, é o poder real (de facto e de Direito) sobre o veículo automóvel⁵⁰. No entanto, mesmo que tenha a direção efetiva, o condutor do veículo poderá não responder nos termos do art. 503.º, n.º 1 se não se verificar um segundo aspeto (ii.) – exige-se a verificação da utilização do veículo no próprio interesse, o que tem como propósito afastar a responsabilização do comissário⁵¹, isto é, aquele que conduz o automóvel não no seu próprio interesse, mas antes, no interesse do comitente⁵², como será o caso de um motorista, por exemplo. Mais a mais, ressalva ANTUNES VARELA⁵³ que o “*interesse na utilização, tanto pode ser um interesse **material** ou **económico** (se a utilização do veículo visa satisfazer uma necessidade susceptível de avaliação pecuniária), como um interesse **moral** ou **espiritual** (como no caso de alguém emprestar o carro a outrem só para lhe ser agradável), nem sequer sendo caso de exigir aqui que se trate de um interesse **digno de protecção legal**. Pode tratar-se mesmo de um interesse **reprovável** (empréstimo do veículo para um fim imoral ou ilícito): seria um contra-senso libertar o dono do veículo da responsabilidade objectiva que, em princípio, recai sobre o detentor, a pretexto de ser contrário à lei ou aos bons costumes o fim que determinou a cedência do veículo.*

Em conclusão, fica, assim, sucintamente delineado o atual panorama jurídico de atribuição de Responsabilidade Civil pelo Risco aos utilizadores de automóveis, circunscrita aos danos provenientes dos riscos próprios do veículo e atribuída em conformidade com a consciência de que quem retira os benefícios desta máquina, ameaçadora da integridade física das pessoas, deve suportar os encargos que advierem do seu perigo, independentemente de ter agido culposamente.

⁴⁹*Ibid.*, p. 532.

⁵⁰CONSCIÊNCIA, Eurico Heitor – **Sobre acidentes...**, *op. cit.*, p. 87.; no mesmo sentido, cfr. COSTA, Mário Júlio de Almeida – **Direito...** *op. cit.*, p. 546.; ANDRADE, Maria Paula Gouveia – **Prática...** *op. cit.*, p. 56.

⁵¹VARELA, Antunes - **Das obrigações...**, *op. cit.*, p. 532.

⁵²Sendo que, nestes casos, remete-se a determinação da Responsabilidade Civil para o art. 503.º, n.º 3 e art. 500.º CC, o que já sai fora do escopo no nosso estudo.

⁵³VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, *op. cit.*, p. 532.

2.2.2. Causas de exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco

2.2.2.1. A culpa do lesado prevista no art. 570.º

Antes de mais, de forma a compreender o regime jurídico da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação, é vital conhecer o instituto da culpa do lesado, tal como consta do art. 570.º CC.

Neste preceito, que se aplica quando está em causa o regime jurídico da Responsabilidade Civil Extracontratual por Factos Ilícitos – e não pelo Risco –, está previsto que *“1. 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. 2. Se a responsabilidade se basear numa simples presunção de culpa, a culpa do lesado, na falta de disposição em contrário, exclui o dever de indemnizar.”*

Isto significa que com a culpa do lesante pode concorrer a culpa do lesado⁵⁴ – o que pode suceder de forma simultânea ou sucessiva⁵⁵. Logo, nos termos do art. 570.º, n.º 1, se a culpa do lesante tiver sido demonstrada⁵⁶ e, com ela, concorrer a culpa do lesado, o tribunal decidirá se mantém o total *quantum* da indemnização ou se, por outro lado, atendendo à gravidade da culpa do lesado e das consequências da mesma, deverá reduzir ou mesmo excluir a obrigação de indemnizar. Por outro lado, se a culpa do lesante for apenas presumida, tal como consta do art. 570.º, n.º 2, a culpa do lesado excluirá a obrigação de indemnizar por parte do lesante, salvo disposição em contrário.

Não obstante, EDUARDO DOS SANTOS JÚNIOR adverte que a própria avaliação da conduta do lesado, para efeitos do art. 570.º, não é pacífica na Doutrina⁵⁷. De acordo com

⁵⁴“entendendo-se essa, nos termos do art. 487.º, n.º 2, como a omissão da diligência que teria levado um bom pai de família, nas circunstâncias do caso, a evitar ou reduzir os danos sofridos.” Cfr. LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, op. cit., p. 331.

⁵⁵Para ilustrar estas duas possibilidades, PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA apresentam os seguintes exemplos: “[d]ar-se-á ao primeiro caso, por via de regra, nos acidentes de viação imputáveis a culpa do condutor e da vítima do atropelamento; pode dar-se o segundo, no caso do operário que, por imprudência, cai do andaime que o empreiteiro tinha em mau estado”. Cfr. LIMA, Pires de; VARELA, Antunes – **Código Civil...**, op. cit., p. 512.

⁵⁶LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, op. cit., p. 332.

⁵⁷JÚNIOR, Eduardo dos Santos – **Direito...** op. cit., p. 388.

ANTUNES VARELA⁵⁸, ALMEIDA COSTA⁵⁹ e MENEZES LEITÃO⁶⁰, para que seja acionado o regime do art. 570.º, ter-se-á de atender à censurabilidade da atuação do lesado, “*não bastando a mera causalidade da sua conduta em relação aos danos*”⁶¹. Diversamente, PESSOA JORGE e MENEZES CORDEIRO “*entendem que se trata, verdadeiramente de um problema de causalidade e de imputação de danos ao agente, o lesante*”⁶². Por outro lado, CALVÃO DA SILVA entende que “*a possível limitação da indemnização aqui prevista resulta de um princípio de boa fé: se o lesado poderia diminuir os danos causados pelo lesante e não o faz, não pode pretender uma indemnização pela totalidade dos danos, pois tal exigência seria um venire contra factum proprium*”⁶³. Já BRANDÃO PROENÇA vai mais longe, defendendo a aplicação do art. 570.º apenas nos casos em que se justifique uma “autorresponsabilização” do lesado, isto é, “*uma imputação das consequências patrimoniais decorrentes de opções livres que tomou e que se revelaram desvantajosas para os seus interesses, dada a sua aptidão autolesiva.*”⁶⁴⁶⁵

Como será possível verificar mais à frente, os conceitos de “culpa do lesado”, “mera causalidade da conduta” ou “autorresponsabilização” ter-se-ão como particularmente úteis para o nosso objeto de estudo pelo que fica, assim, justificada esta breve referência ao art. 570.º, para o qual as normas da Responsabilidade Civil pelo Risco em acidentes de viação, inevitavelmente, nos remetem, tal como seguidamente se irá expor.

2.2.2.2. A norma jurídica de exclusão da Responsabilidade Civil do art. 505.º

⁵⁸VARELA, Antunes - **Das obrigações...**, *op. cit.*, nota 3, p. 918.

⁵⁹COSTA, Mário Júlio de Almeida – **Direito...** *op. cit.*, pp. 691 e 692.

⁶⁰LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, *op. cit.*, p. 332.

⁶¹LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, *op. cit.*, p. 332.; “*A expressão legal visa, no entanto, afastar os actos do lesado que, embora contribuindo para a produção ou agravamento do dano, não traduzam um comportamento censurável, por não se poder afirmar que ele tenha agido com dolo ou negligência.*”. Cfr. VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, *op. cit.*, nota 3, p. 918.

⁶²JÚNIOR, Eduardo dos Santos – **Direito...** *op. cit.*, p. 388.

⁶³*Ibid.*, p. 388.

⁶⁴PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, pp. 416 e 417.

⁶⁵Acrescenta que “[o] “desvalor” da conduta não radica pois numa reprovação estrita, mas nesse “responder” (na aceção de se suportar as consequências), em maior ou menor medida, e, em primeiro lugar, pelas acções pessoais “culposas”.”. Cfr. *Ibid.*, pp. 416 e 417.

Retomando o regime jurídico da Responsabilidade Civil pelo Risco em acidentes de viação, se, como fora *suprarreferido*, o legislador, no art. 503.º, n.º 1, atribui Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação provenientes dos riscos próprios dos veículos, já no art. 505.º prevê os casos em que essa responsabilização é excluída. Assim se pode ler que “[s]em prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.” E é aqui, neste enunciado normativo tão, aparentemente, simples, que reside a querela doutrinária e jurisprudencial de que se ocupa este estudo.

Analisemos, então, a letra da lei, a fim de poder compreender quais as dúvidas que subsistem após uma interpretação literal da norma jurídica.

Em primeiro lugar, quanto à ressalva de “[s]em prejuízo do disposto no artigo 570.º”, merece a nossa atenção perceber o que prevê este outro artigo, pelo que se alude a subsecção anterior, onde é analisado o instituto da culpa do lesado⁶⁶.

Em segundo lugar, no art. 505.º está previsto que a obrigação de indemnizar fundada no art. 503.º é excluída em três situações – quando o acidente for imputável (i.) ao lesado, (ii.) a terceiro ou quando resultar (iii.) de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

De acordo com o entendimento doutrinário e jurisprudencial dominante, estar-se-á, paradigmaticamente, perante a situação (i.) quando, por exemplo, um peão se atravessa, inadvertidamente, em frente de um carro, sem que o seu condutor tenha espaço de manobra suficiente para evitar um atropelamento⁶⁷. Contudo, ocupar-nos-emos em refletir sobre a influência da interferência do lesado para o sinistro nos remanescentes capítulos.

⁶⁶Cfr. subsecção n.º 2.2.2.1. da presente dissertação.

⁶⁷Apesar de serem infundáveis os cenários em que o lesado intervém para a verificação do próprio acidente, por uma questão de praticidade, é comum referir-se ao atropelamento do peão que contribuiu para que fosse colhido pelo veículo.

Noutro exemplo, apresentado por ANTUNES VARELA⁶⁸, preencher-se-á o que está descrito na situação (ii.) se um terceiro atirar uma pedra contra o condutor de um veículo que, em consequência, se despista e atropela um peão⁶⁹.

Por fim, socorrendo-nos de um caso apresentado por AMÉRICO MARCELINO⁷⁰, um acidente de viação será resultado de um fenómeno que cabe na descrição da situação (iii.), nomeadamente, quando um automóvel é varrido por uma onda – aqui, aponta o autor, “*o veículo não interveio com aquela típica aptidão para semear perigo e que é próprio dos automóveis*”. Isto é, uma causa de força maior capaz de excluir a Responsabilidade pelo Risco terá de ser um “*acontecimento imprevisível e inevitável estranho ao funcionamento do veículo – que faz deste mero instrumento do acidente, destacando-se dos perigos próprios do veículo, apesar de, porventura, os ter desencadeado (terramoto, raio, ciclone, tornado, etc.)*”⁷¹⁷².

À vista disto, ao que tudo indica, através da enumeração dos elementos literais do art. 505.º, ficar-se-ia a conhecer o regime jurídico da exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco em caso de acidente de viação. Não obstante, se assim fosse, este estudo seria absolutamente supervacâneo. Na verdade, uma simples interpretação literal do preceito não é suficiente para responder à questão inicial – se a atribuição de Responsabilidade Civil pelo Risco é motivada pelos riscos inerentes aos veículos automóveis, conseguirá a conduta do lesado absorver todos estes riscos, de forma que os danos só a si sejam imputados⁷³?

⁶⁸VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, *op. cit.*, p. 680.

⁶⁹Casos como este, estando fora do nosso objeto de estudo, serão apenas ocasionalmente referidos por uma questão de coerência com o texto legal do art. 505.º, porém não serão desenvolvidos.

⁷⁰MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, pp. 250 e 323.

⁷¹CONSCIÊNCIA, Eurico Heitor – **Sobre acidentes...**, *op. cit.*, pp. 50 e 51.

⁷²“Neste sentido, serão tb. casos de força maior um golpe de vento brusco e violento, o choque d'uma ave no pára-brisas e o aparecimento súbito d'um animal selvagem na estrada.” Cfr. *Ibid*.

⁷³Uma vez que o art. 505.º parece indicar que só é excluída a Responsabilidade Civil pelo Risco se o acidente for imputável ao lesado e não aos perigos iminentes ao veículo.

3. As várias teses doutrinárias e jurisprudenciais de interpretação do art. 505.º

3.1. Tese clássica

3.1.1. Antecedentes históricos

Tal como nos dilucida BRANDÃO PROENÇA⁷⁴, “a doutrina da responsabilidade objectiva só terá sido consagrada inequivocamente, para os acidentes de trânsito, com o Assento de 4 de Abril de 1933”. Ou seja, ao traçar o percurso dos precedentes do atual art. 505.º, chega-se a esta histórica decisão, cujo conhecimento se torna imprescindível para compreender a origem e subsequente desenvolvimento do pensamento em torno dos fundamentos de exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação. Pela primeira vez em Portugal, uniformizou-se um princípio para a exclusão da obrigação de indemnizar pelos riscos provocados por veículos ao consagrar, a douda decisão⁷⁵, que “[a] reparação de prejuízos por desastre de viação em qualquer meio de transporte é devida sempre que o desastre não fôr imputável ao lesado ou a terceiro ou a força maior estranha ao funcionamento do veículo”.

O autor continua⁷⁶, ressaltando como este Assento procedeu a uma harmonização interpretativa do, na altura vigente, art. 140.º CE de 1930⁷⁷, que viria a ser confirmada, no art. 56.º CE de 1954⁷⁸. O que se sucedeu foi um entendimento de que, para além dos

⁷⁴PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 226.

⁷⁵SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – Assento n.º 1/1933, Caetano Gonçalves (Relator), de 4.04.1933, processo n.º 047139. Disponível na Internet: <URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/ba357c2f5b28a765802568fc0039f757?OpenDocument&Highlight=0,047139>>.

⁷⁶PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 260.

⁷⁷Neste preceito era possível ler-se que “O autor do acidente e demais responsáveis não serão obrigados ao pagamento da indemnização quando provem que o acidente foi devido a dolo ou culpa do ofendido ou de terceiro. (...) § 2.º Se houver simultaneamente culpa do lesado e do condutor do veículo, ou deste e de terceiro, e ainda quando se mostre que o lesado ou terceiro deram causa, por sua culpa, ao agravamento dos resultados do acidente ou desastre, nem por isso os condutores do veículo e os seus proprietários serão isentos de responsabilidade, mas aquelas circunstâncias serão levadas em conta na fixação do montante da indemnização (...).” Cfr. DECRETO 18406, Diário do Governo n.º 125/1930, Série I (1930-05-31), p. 985.

⁷⁸Onde se pode ler que “1. Todo o acidente causado por um veículo (...) dá ao lesado o direito a uma indemnização pelos prejuízos ou danos recebidos, excepto quando seja imputável ao lesado (...) 3. Se houver simultaneamente culpa do lesado e do responsável, ou deste e de terceiro, e ainda quando se mostre

casos em que a obrigação de indemnização se fundava na culpa do lesante, existiria, igualmente, obrigação de indemnizar o lesado independente de culpa do lesante, a não ser que aquele, um terceiro ou um caso de força maior fossem a causa do acidente, o que seria o mesmo que afirmar que existiria uma Responsabilidade Civil independente de culpa e que esta seria excluída caso o sinistro se devesse a algo que não os riscos próprios do veículo. Contudo, o que torna esta decisão especialmente pertinente é o facto de ter cimentado uma orientação fundada numa visão puramente causal do acidente, “*segundo a qual qualquer conduta do lesado, independentemente do grau de culpa, da maior ou menor consciência do perigo ou da existência de qualquer deficiência física, podia funcionar como factor de exclusão do critério objectivo previsto.*”⁷⁹ E, como se pode prever, tal compreensão implicava reconhecer um vastíssimo leque de situações em que seria excluída a Responsabilidade Civil, não sendo reconhecido ao sinistrado o direito a ser ressarcido pelos seus danos. Melhor dizendo, ao compreender qualquer intervenção do lesado como uma quebra automática do nexo de causalidade entre o perigo do veículo e o dano, o STJ adotou uma posição que gerava, na nossa opinião, uma desnecessária desproteção do lesado. Mas não nos adiantemos.

Ainda assim, esta posição afirmada pelo Assento de 4 de abril de 1933 permaneceu tão dominante como constante, estando presente tanto no CE de 1954 como na própria interpretação que foi sendo feita ao art. 505.º CC de 1966. Neste sentido, constata-se que, desde 1933 até aos dias de hoje – pelo menos, de acordo com algumas vozes ainda presentes na Doutrina – se admite a exclusão automática da Responsabilidade pelo Risco por acidentes de viação ao conceptualizar três possíveis causas de sinistros rodoviários, indiferentes aos perigos dos veículos – a conduta do lesado, de um terceiro ou uma causa de força maior.

3.1.2. Interpretação tradicional do art. 505.º

No seguimento do Assento proferido pelo STJ a 4 de abril de 1933, consolidou-se a tese clássica quanto à interpretação do art. 505.º, com ANTUNES VARELA como o seu

que o lesado ou terceiro deram causa, por sua culpa, ao agravamento dos resultados do acidente, será diminuída a importância da indemnização de harmonia com o que, segundo as regras da experiência, se julgue causa adequada da lesão ou do seu agravamento (...).” Cfr. DECRETO-LEI N.º 39672, Diário do Governo n.º 110/1954, Série I (1954-05-20), p. 596.

⁷⁹PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 260.

principal defensor⁸⁰. Decompondo a sua Doutrina, é possível identificar quatro argumentos que justificam o entendimento, presente desde o *supracitado* Assento, de que se exclui a Responsabilidade Civil pelo Risco quando o acidente é imputável ao lesado. Então, e quando será o acidente imputável ao próprio lesado?

De acordo com o autor, “*não é um problema de culpa que está em causa no artigo 505.º, pois não se trata de saber se o lesado é responsável pelos danos provenientes de facto (ilícito) que haja praticado. Trata-se apenas de um problema de causalidade, que consiste em saber quando é que os danos verificados no acidente não devem ser juridicamente considerados como um efeito do risco próprio do veículo, mas sim como uma consequência do facto praticado pela vítima.*”⁸¹ O mesmo salienta que embora o facto em causa seja, em regra, um facto censurável ou reprovável do lesado, como no já conhecido caso em que o peão “*inadvertidamente atravessa a rua fora da faixa destinada à sua passagem*”, para haver justiça e coerência jurídica, a lei tem de abranger, igualmente, as situações em que o acidente se deve ao lesado, mesmo que não haja culpa dele, designadamente por este ser inimputável – não faria sentido considerar apenas a interferência de quem não é imputável como um risco próprio do veículo⁸².

Desta forma, é possível compreender o seu primeiro argumento (i.), segundo o qual, se dá a exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco quando o acidente é imputável ao lesado, dado que tal circunstância quebra o nexo de causalidade entre os riscos próprios do veículo e o dano sofrido pelo lesado⁸³, visto que foi a sua interferência – o atravessar a estrada inadvertidamente, como no exemplo anterior – que “causou” o sinistro. Acrescenta, contra-argumentando quem defende que os riscos do veículo podem concorrer com a intervenção do lesado, afirmando que tal posição “*não corresponde à real configuração das situações em exame, não é justa, nem é consagrada na lei*”⁸⁴.

⁸⁰“Reproduzindo a doutrina que vem já do assento de 4-IV-1933 e do artigo 56.º, I do Código da Estrada, a lei vigente (art. 505.º) apenas exclui a responsabilidade do utente do veículo quando o acidente for imputável ao lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo. São estas (...) as únicas causas de exclusão da obrigação de indemnizar.” Cfr. VARELA, Antunes – **Das obrigações...**, op. cit., p. 544.

⁸¹*Ibid.*, p. 679.

⁸²*Ibid.*, pp. 678 e 679.

⁸³“A verificação de qualquer das circunstâncias apontadas [imputação do lesado, de terceiro ou causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo] quebra o nexo de causalidade entre os riscos próprios do veículo e o dano. Qualquer dessas causas exclui assim a responsabilidade objectiva (...) porque o dano deixa de ser um efeito adequado do risco do veículo.” Cfr. *Ibid.*, p. 676.

⁸⁴*Ibid.*, p. 676.

Por consequência, defende a necessidade de atenuação de uma responsabilidade, já por si gravosa (ii.), considerando injusto sobrecarregar o detentor do veículo, que não comete nenhum ilícito, com situações em que os lesados não agiram com a prudência deles esperada ou, até, quando provocaram, deliberadamente o acidente⁸⁵.

Por outro lado, socorrendo-se da interpretação literal da lei (iii.), argumenta que a letra do art. 505.º e 570.º não permitem subsumir a possibilidade de concorrência entre a culpa do lesado e a Responsabilidade Civil pelo Risco, pelo que, verificando-se a primeira, a segunda é, automaticamente, excluída⁸⁶.

Por fim, recorrendo a uma interpretação sistemática (iv.) do art. 505.º, em contraste com o art. 570.º, n.º 2, se nesta última norma o legislador prevê que havendo culpa do lesado, é excluída a obrigação de indemnizar fundada em presunção de culpa, então, por maioria de razão, se deveria excluir a obrigação de indemnização fundada no risco⁸⁷.

Bem como aponta MARIA DA GRAÇA TRIGO⁸⁸, esta orientação clássica de não concorrência entre o risco e a intervenção do lesado teve amplo acolhimento doutrinal, ainda que com ligeiras nuances. Notadamente, destaca-se a interpretação de MENEZES LEITÃO⁸⁹, segundo a qual, seguindo a tese tradicional, caso a culpa do lesado concorra com o risco próprio do veículo, a Responsabilidade Civil pelo Risco é excluída nos termos do art. 505.º, suportando a sua posição na letra da lei do citado artigo, assim como na interpretação sistemática que faz do mesmo em relação ao art. 570.º, n.º 2⁹⁰. Ou seja, tudo indica que se aproxima do entendimento clássico de ANTUNES VARELA. Todavia, diverge

⁸⁵*Ibid.*, p. 677.

⁸⁶“De resto, os textos dos artigos 505.º e 570.º (...) (por não fazerem a mais leve alusão, nem explícita, nem implícita, ao concurso da culpa do lesado com o risco do veículo) (...) revelam, em termos inequívocos, que a culpa do lesado na produção do dano, não havendo culpa do agente, exclui sistematicamente a obrigação de reparação desse dano.” Cfr. *Ibid.*, pp. 677 e 678.

⁸⁷*Ibid.*, nota 2, p. 677.

⁸⁸TRIGO, Maria da Graça – Reflexões acerca da concorrência entre o risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação. **Direito E Justiça** [Em linha]. vol. 2, n.º especial (2015), p. 469. [Consult. 13 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: <https://journals.ucp.pt/index.php/direitoejustica/article/view/9950>>.

⁸⁹LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito...**, op. cit., pp. 375 e 376.

⁹⁰“será excluída a responsabilidade do condutor do veículo, não só porque aponta nesse sentido a redacção abrangente do art. 505.º, mas também porque, em face do art. 570.º, n.º 2, a culpa do lesado exclui o dever de indemnizar em caso de culpa presumida, pelo que não faria sentido que tal não sucedesse perante a responsabilidade pelo risco.” Cfr. *Ibid.*, pp. 375 e 376.

do mesmo ao considerar que a atuação não culposa do lesado já não exclui a Responsabilidade Civil pelo Risco⁹¹ – por outras palavras, o autor abre espaço para que se reconheça que nem todas as interferências do lesado são suficientes para afastar os fundamentos do art. 503.º.

Isto posto, conclui-se que para uma parte da Doutrina (e, por conseguinte, da Jurisprudência), a verificação de um comportamento do lesado, independentemente do grau de culpa, obriga à ativação do mecanismo de exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco presente do art. 505.º⁹². Assim como evidencia o Conselheiro ABRANTES GERALDES⁹³, para quem defende esta interpretação do art. 505.º, o mesmo prevê uma solução para uma questão de mera causalidade. Isto é, a ação do lesado, interrompendo o nexos causal entre os riscos inerentes ao veículo e o acidente, traduz-se num afastamento de qualquer obrigação de ressarcimento de danos por parte do detentor do veículo, visto que não seria a máquina da qual retira benefícios a “causadora” do sinistro⁹⁴.

No entanto, esta interpretação do art. 505.º nunca foi totalmente pacífica, motivando uma crescente corrente de vozes discordantes, insatisfeitas com a justificação encontrada, principalmente, na mera quebra do nexos causal como forma de afastar a possibilidade de admissibilidade de concorrência entre o risco do veículo e a atuação do lesado.

3.2. Teses que admitem o concurso entre a interferência do lesado e o risco

3.2.1 As vozes discordantes na Doutrina

Apesar de ser predominantemente aceite que a conduta do lesado quebra o nexos de causalidade entre os riscos do veículo e o acidente, muitos foram os que teorizaram

⁹¹*Ibid.*, pp. 375 e 376.

⁹²GERALDES, António Santos Abrantes – **Responsabilidade Civil Extracontratual – Quadro normativo e papel do Supremo Tribunal de Justiça na evolução do instituto**. [Em linha]. [s.l.], 2016, p. 28. [Consult. 14 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2016/10/resp.-civil-colquio-stj.pdf>>.

⁹³*Ibid.*, p. 28.

⁹⁴Se quem retira os benefícios de conduzir um carro, tem de ressarcir os danos provocados por esse engenho perigoso – *ubi commoda ibi incommoda* –, a contrario, não terá a obrigação de ressarcir os danos cuja origem não esteja correlacionada com os riscos do seu veículo.

uma hipótese no sentido inverso, substituindo o dogma da “exclusividade causal”⁹⁵ da atuação do lesado pela hipótese concursal entre ação de quem sofreu os danos e os riscos que o detentor do automóvel tem de assumir.

Ainda durante os trabalhos preparatórios do atual CC, já se digladiavam estas duas posições. VAZ SERRA foi uma das primeiras vozes que evidenciou que uma Responsabilidade Civil assente nos riscos inerentes a esta coisa móvel perigosa, que é um veículo automóvel, pressupõe uma certa relatividade no próprio fundamento da obrigação de indemnizar⁹⁶ – isto é, a expressão desses riscos na causa do sinistro seria variável consoante o caso em concreto. Logo, era perfeitamente possível conceptualizar que um acidente se devesse a esses perigos em concurso com a conduta culposa ou não culposa do lesado. Nesta perspetiva, o autor defendia que se deveria distinguir, consoante os factos, quando o acidente fora exclusivamente resultado da conduta do lesado – excluindo-se a Responsabilidade Civil nos termos do art. 505.º – de quando os riscos próprios do veículo ainda tiveram influência no desfecho, enquanto concausa⁹⁷, aplicando-se por analogia o art. 570.º. Deste modo, apresentou uma proposta de texto normativo que previa expressamente a admissibilidade deste concurso de causas, reforçando que “[a] responsabilidade pelo risco não é sempre afastada pela culpa leve do lesado, embora esta possa valer mais do que se concorresse com um facto lesivo culposos.”⁹⁸

Já SINDE MONTEIRO⁹⁹, apoiando a tese da concorrência entre a contribuição do lesado e o risco, admitia acionar o mecanismo de exclusão da Responsabilidade Civil presente no art. 505.º apenas nos casos em que se verificava culpa grave por parte do lesado. Ou seja, em todas as outras circunstâncias em que a conduta do lesado não fosse

⁹⁵PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 263.

⁹⁶Tal como nos expende BRANDÃO PROENÇA, VAZ SERRA “*não deixando de salientar a ligação entre a ratio desse critério e a sua relatividade (...) sustentava a “repartição” do dano resultante do concurso entre o perigo efectivo inerente à circulação automóvel e a conduta culposa ou não culposa do lesado.*” Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 263.

⁹⁷*Ibid.*, p. 264.

⁹⁸TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, nota 3, pp. 467 e 468.

⁹⁹MONTEIRO, Sinde – Direito dos seguros e direito da responsabilidade civil – Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE. **Revista de Legislação e de Jurisprudência**. Coimbra. Ano 142: n.º 3977 (2012), p. 129.; TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 470.

gravemente culposa, a mesma não afastava a influência dos riscos próprios do veículo para a verificação do dano.

No sentido de explorar um pouco mais esta posição, justifica-se referir, de igual modo, a opinião de AMÉRICO MARCELINO, que poderá ser sintetizada numa única interrogação apresentada por este autor, a saber: “[e] esses *que não colhem as vantagens, mas sofrem a servidão de terem de cumprir um código que lhes foi imposto, deverão, como usuariamente se pretende, ser privados de qualquer indemnização se a lesão de que foram vítimas ocorreu “porque” tiveram a ousadia de se distraírem ao atravessarem a estrada?*”¹⁰⁰ Com efeito, aponta para a injustiça da solução apresentada pela tese clássica¹⁰¹, que trata de forma igual situações diferentes – isto é, com “*o mesmo e sempre presente risco, pode concorrer uma conduta não culposa, levemente culposa, ou gravemente culposa*”¹⁰², pelo que atribuir a mesma consequência jurídica (exclusão da Responsabilidade Civil) a estas três eventualidades sob a égide da quebra do nexo causal não é razoável o suficiente para ser aceite por AMÉRICO MARCELINO.

Continua a sua argumentação, sustentando que o art. 505.º só deverá ser aplicado quando o acidente se dever apenas ao lesado – só se o sinistro se dever, na totalidade, à conduta do lesado é que se pode afirmar como “imputável ao lesado”¹⁰³, tal como consta da letra do referido artigo. Caso contrário, não se aplica a norma excecional do art. 505.º, vigorando a regra geral presente no art. 503.º. Logo, havendo concorrência entre a contribuição do lesado e o risco do veículo, o detentor do veículo deverá responder nos termos da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação “*temperada pelo facto da culpa do lesado (aplicação analógica do art. 570.º)*”¹⁰⁴.

Por fim, não será possível tratar a controvérsia acerca da concorrência entre a contribuição do lesado e o risco do automóvel sem referir a doutrina de BRANDÃO PROENÇA. No nosso entender, é possível concentrar o seu pensamento em três pontos centrais – a sua proposta de reinterpretação do art. 505.º com a introdução do critério da “*autorresponsabilidade*” (i.), a sua consideração quanto a uma possível alteração da lei

¹⁰⁰MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 330.

¹⁰¹“*Imputar, portanto, a comportamentos que só muito ligeiramente podem ser censurados, consequências como a morte mais brutal dum chefe de família que ao atravessar a rua apenas olhou para um dos lados, deixando o beneficiário da actividade perigosa, livre de todo, é claramente injusto.*” Cfr. *Ibid.*, p. 331.

¹⁰²*Ibid.*, p. 331.

¹⁰³*Ibid.*, p. 332.

¹⁰⁴*Ibid.*, p. 335.

(ii.) e a sua perspectiva quanto à aplicação deste instituto jurídico a lesados que sejam inimputáveis (iii.).

Rejeitando a tese clássica, o autor começa por refletir sobre o facto de que *“nem sempre a existência de “culpa” por parte do lesado parece justificar a exclusão da responsabilidade pelo risco, tratando-se de danos pessoais que possam ser reparados por um seguro obrigatório de responsabilidade”*¹⁰⁵. Então, (i.) quando deverá ser aplicada a norma do art. 505.º? Afastando-se da aplicação mecânica – e, por consequência, injusta¹⁰⁶ – resultante do pensamento tradicional, BRANDÃO PROENÇA recorre ao critério da *“autorresponsabilidade”* do lesado para distinguir os casos onde se justifica a aplicação do art. 505.º. Nestes casos, ao invés de *“comportamentos reflexivos ou necessitados (face aos inúmeros obstáculos colocados nas “suas” vias) ou de “condutas” sem consciência do perigo (máxime de crianças) e a cuja danosidade não é alheio o próprio risco da condução”*¹⁰⁷, apenas as opções livres, desvantajosas e autolesivas para o sinistrado acionariam a imputação do acidente à sua conduta, *“autorresponsabilizando-o”* das consequências patrimoniais (os danos) decorrentes dessas ações¹⁰⁸. O autor vai mais longe ao explicar que, por vezes, apesar de factualmente existir concurso entre os riscos do veículo e “riscos” ou predisposições inerentes à condição humana – como por exemplo, quando um indivíduo perde a consciência e, por isso, é atropelado – *“é defensável uma solução de princípio, que tenda a imputar a “responsabilidade” à seguradora do atropelante, apesar da concausalidade existente”*¹⁰⁹. Assim, encarando o instituto da Responsabilidade pelo Risco, não na perspectiva de atenuar uma responsabilização já por si danosa, mas sim de um ponto de vista protecionista, alicerçado na existência de um seguro obrigatório (algo que será abordado mais à frente), reserva a aplicação do art. 505.º para os casos de *“causalidade exclusiva qualificada”*¹¹⁰ por parte do lesado, em que se justifica a sua *“autorresponsabilidade”*.

¹⁰⁵PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 70.

¹⁰⁶Uma vez que, perante a interferência do lesado, o raciocínio clássico permitia excluir a obrigação de indemnizar mesmo nos casos em que *“os riscos dos veículos não tinham sido completamente indiferentes.”* Cfr. *Ibid.*, p. 269.

¹⁰⁷*Ibid.*, pp. 275 e 276.

¹⁰⁸*Ibid.*, p. 416.

¹⁰⁹*Ibid.*, p. 279.

¹¹⁰*Ibid.*, pp. 795 e 796.

Por isso, e no sentido de resolver de uma vez por todas as limitações interpretativas da letra da lei, (ii.) defende a introdução de um possível art. 570.º, n.º 3, onde fosse expressa a possibilidade, por parte do julgador, de ponderar entre o risco e a “culpa do lesado” aquando da aplicação do art. 503.º¹¹¹.

Por fim, (iii.) quanto aos lesados inimputáveis, “[n]ão tendo discernimento e liberdade de determinação para evitar os “actos” que os conduzem para a esfera da autogestão, não é possível, em relação a esses lesados, falarmos de autoresponsabilidade.”¹¹² Assim sendo, e renunciando à pura causalidade das suas ações, estes lesados, pela sua fragilidade, exigem uma maior proteção, que poderá ser perfeitamente concedida pelo lesante através do seu seguro automóvel. Outra hipótese apresentada pelo autor, para “domínios em que a necessidade protectora não seja tão intensa”¹¹³, passaria por uma solução mais flexível, análoga à do art. 489.º CC.

Isto posto, analisando o atual paradigma doutrinário português, é possível concluir que cada vez mais as vozes se impõem a favor da admissibilidade do concurso entre a contribuição do lesado para o acidente e os riscos inerentes ao veículo, ainda que com argumentos e soluções ligeiramente distintas. Mais, de acordo com a perspetiva geral dos vários defensores da tese concursal, só uma atuação particularmente gravosa por parte do lesado será capaz de absorver a contribuição dos onnipresentes riscos associados aos veículos automóveis de modo a justificar a aplicação do art. 505.º, excluindo o direito a indemnização pelos danos sofridos. Em todos os outros casos, é commumente aceite por esta corrente doutrinária que haja uma avaliação por parte do decisor no sentido de apurar a expressão da contribuição de ambas as partes, enquanto concausas do desastre, permitindo o reconhecimento do direito a, pelo menos, parte do ressarcimento pelas lesões sofridas – isto nos termos da regra geral presente no art. 503.º, dado que a letra da norma de exclusão da Responsabilidade Civil constante do art. 505.º apenas permite a sua aplicação na rara situação em que o acidente se deveu, exclusivamente, ao lesado.

3.2.2. Tese dos “riscos agravados” apresentada pelo Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007

¹¹¹*Ibid.*, pp. 795 e 796.

¹¹²*Ibid.*, p. 423.

¹¹³*Ibid.*, p. 423.

Tal como reitera MARIA DA GRAÇA TRIGO¹¹⁴, “[o] Acórdão do STJ de 04/10/2007 (Santos Bernardino) constitui o marco de viragem na jurisprudência nacional, ao admitir a concorrência da responsabilidade pelo risco do detentor do veículo com a culpa do lesado” – o que se ficou a dever à particular orientação adotada como fundamentação desta decisão. Neste douto acórdão¹¹⁵, uma criança de 10 anos (Autora, representada pelos seus pais), circulava de bicicleta quando, tal como resulta dos factos dados como provados, violou várias disposições do CE, o que culminou na sua colisão com um veículo automóvel.

Ora, contrariamente ao que havia sido decidido nas outras instâncias, o STJ reconhece a possibilidade de admissão de concurso entre a culpa do lesado, a criança vítima de atropelamento, e os riscos do veículo. De acordo com o seu entendimento, não se poderá acionar o mecanismo de exoneração da Responsabilidade Civil presente no art. 505.º em toda e qualquer situação de contribuição do lesado¹¹⁶. Isto pois, atribuir uma solução uniforme a “ausências de conduta, (...) condutas não culposas, (...) pouco culposas e (...) muito culposas dos lesados, conduz, muitas vezes, a resultados chocantes.”¹¹⁷ Deste modo, se a norma de exclusão da Responsabilidade Civil apenas se aplica quando o acidente é exclusivamente imputável ao lesado, não concorrendo nenhuma concausa, então não poderá ser esta a solução jurídica a aplicar ao caso em apreço.

Numa decisão inédita, o tribunal concluiu que o sinistro não fora causado unicamente pelo menor, nem que os riscos do automóvel lhe tinham sido indiferentes. Ou seja, ao contrário da corrente que dominava os tribunais portugueses, o STJ resistiu à tendência de assumir que à mínima interferência do lesado, seja qual for a sua expressão para o resultado, estaria quebrado o nexo de causalidade entre os riscos inerentes ao veículo, fundamento de atribuição de Responsabilidade Civil nos termos do art. 503.º, antes aplicando-se o art. 505.º de forma a excluir o direito a qualquer indemnização. Pelo

¹¹⁴TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 473.

¹¹⁵SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino (Relator), de 04.10.2007, processo n.º 07B1710. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/-/05818AF2C77287AA8025736A003ED983>>.

¹¹⁶“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.” Cfr. *Ibid.*

¹¹⁷*Ibid.*

contrário, não negando que a atuação contravencional do lesado tenha contribuído para o acidente, “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”¹¹⁸, não se admitindo, por conseguinte, que estes riscos fossem absorvidos pela ingerência da vítima.

Na visão do STJ, a própria letra do art. 505.º acolhe a regra da concorrência, mandando excluir a Responsabilidade do Risco apenas quando o sinistro se dever unicamente ao lesado, terceiro ou causa de força maior. Respaldando-se nos ensinamentos de CALVÃO DA SILVA, o douto tribunal entendeu que a ressalva feita na primeira parte do art. 505.º – “[s]em prejuízo do disposto no artigo 570.º” – revela que nos casos em que o acidente não é exclusivamente imputável, designadamente, ao lesado, não se aplica a exclusão da responsabilização presente na estatuição do art. 505.º, vigorando a regra geral de atribuição de Responsabilidade Civil constante do art. 503.º, n.º 1 em conjugação com a norma do art. 570.º, aplicável, tanto às situações de concorrência de culpas do lesante e lesado como também às de concorrência entre a culpa do lesado e os riscos da utilização do veículo. Segundo esta perspetiva, só admitindo o alargamento da aplicação do art. 570.º aos casos de concorrência entre culpa e risco se poderá retirar efeito útil da *supracitada* parte inicial do art. 505.¹¹⁹.

Assim, na fixação da indemnização pelos danos sofridos pelo menor deve funcionar o critério da concorrência previsto no art. 570.º, n.º 1. Porém, aquando da avaliação da contribuição de cada uma das partes, não se poderá valorar a conduta causal do menor de 10 anos “por critério igual ao que seria aplicável a um ciclista adulto”¹²⁰. Isto pois, para além da ponderação do peso das concausas – risco e conduta da lesada – na produção do acidente, há que ponderar, tal-qualmente, os interesses em causa, de forma a escapar à aplicação mecânica e injusta do Direito, em direção à equidade exigida pelas características do caso concreto. Porquanto a vítima se tratava de “uma criança de dez

¹¹⁸*Ibid.*

¹¹⁹“Assentando a responsabilidade fixada no n.º 1 do artigo 503º no risco da utilização do veículo, e não na culpa, e estando o concurso da conduta culposa do condutor ou detentor do veículo com facto culposo do lesado previsto directamente no art. 570º, não seria razoável interpretar a parte inicial (...) do art. 505º, como aplicável havendo culpas de ambas as partes. Numa tal interpretação, aquela parte inicial seria absolutamente desnecessária: mesmo que o art. 505º dela fosse amputado, sempre o caso de concorrência entre facto ilícito e culposo do condutor e facto culposo do lesado seria regulado pelo disposto no art. 570º.” Cfr. *Ibid.*

¹²⁰*Ibid.*

anos que, com a despreocupação e imprudência próprias da idade, não atentou no sinal de trânsito que lhe impunha a obrigação de ceder passagem aos veículos que transitassem na via de que se aproximava”¹²¹, o tribunal demonstrou uma estimável sensibilidade à necessidade de justiça no caso concreto, não olhando, cegamente, para a sua conduta causal, mas sim enquadrando-a no seu real contexto – de uma criança, alheia às regras de condução e às inteiras consequências dos seus atos. Tal como BRANDÃO PROENÇA¹²², o tribunal reconheceu a necessidade de uma maior tutela daqueles a quem não se pode, por razões de idade ou quaisquer outras, exigir que ajam sempre de forma responsável e atendendo aos seus melhores interesses, como será o caso de uma criança de 10 anos, commumente dessensibilizada para o CE¹²³.

Nestes contornos, o STJ decidiu, ao contrário das outras instâncias, que a Autora teria direito a indemnização fundada em Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação, reduzida em não mais que 60% do seu valor, fixada à data e conforme à equidade, nos termos do art. 570.º, n.º 1, em €8.000 (oito mil euros) – o que se consubstanciou, no nosso entender, num Acórdão disruptor do anterior paradigma de hegemonia da teoria clássica da quebra do nexo causal por parte do lesado.

Outra razão pela qual este Acórdão é meritório da nossa atenção prende-se com os fundamentos que suportam a sua posição quanto à admissibilidade de concorrência entre a “culpa” da Autora e os riscos do veículo. O primeiro desses argumentos baseia-se na necessidade de uma interpretação atualista deste instituto jurídico, por forma a alcançar-se a “unidade do sistema jurídico”¹²⁴, através de uma harmonização com os outros regimes de Responsabilidade Civil pelo Risco existentes no nosso Ordenamento Jurídico. O STJ salienta que, dada a influência do Direito Europeu, tem-se verificado um alargamento do âmbito da Responsabilidade pelo Risco, nomeadamente com a “*expressa consagração da hipótese da concorrência entre o risco da actividade do agente e um facto culposo do lesado, que tem tido tradução em recentes diplomas legais, que exigem, como circunstância exoneratória, a culpa exclusiva do lesado*”¹²⁵.

¹²¹*Ibid.*

¹²²PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 423.

¹²³De notar que toda esta discussão é feita à margem da *culpa in vigilando*, que nem sempre resulta dos factos dados como provados, como no caso em aresto.

¹²⁴Tal como imposta pelo art. 9.º, n.º 1 CC.

¹²⁵SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino... *op. cit.*

Continua o Acórdão *sub judice*, referindo que a influência comunitária, no âmbito da garantia de uma maior proteção dos lesados¹²⁶, se faz sentir em vários diplomas¹²⁷, o que não pode ser ignorado, trazendo à colação uma atualização da interpretação das normas contidas no CC, de forma a acautelar a coerência do sistema jurídico e “as condições do tempo em que tal norma [do art. 505.º] é aplicada”¹²⁸.

Outro argumento apresentado pelo STJ relacionado com o anterior, resume-se ao dever de interpretação conforme ao Direito Europeu, concretamente, no que respeita às Diretivas no domínio do Seguro Obrigatório Automóvel, que influenciam, necessariamente, o Direito da Responsabilidade Civil, tal como surge no CC português. Neste sentido, a posição firmada pelo douto tribunal foi a de que “as soluções decorrentes da interpretação das disposições das directivas ou do seu efeito útil penetram (ou devem penetrar) as legislações nacionais nesse domínio”¹²⁹. Assim sendo, foi considerado que a interpretação tradicional do art. 505.º era incompatível com o Direito Comunitário pois, para que se verifique o efeito útil aludido *supra*, os lesados têm que ser, de alguma forma, indemnizados, mesmo que, por culpa sua, tenham contribuído para a verificação do sinistro, como no caso em apreço. Logo, para que se garanta o efeito útil da proteção prevista nas Diretivas Europeias, a legislação nacional tem que permitir a estes lesados um mínimo de tutela. Como? Através da rejeição da tese tradicional de interpretação do art. 505.º e subsequente adoção de uma posição que admita a concorrência entre a intervenção do lesado e o risco do automóvel, aplicando o mecanismo previsto no art. 570.º, n.º 1.

Por último, quanto ao argumento pelo qual esta decisão ficou conhecida, o STJ distingue os “riscos próprios do veículo”, tal como constam da letra do art. 503.º, dos “riscos agravados”, que excederiam os anteriores¹³⁰. Isto é, no caso em apreço, para além

¹²⁶O que se faz sentir tanto na exigência de culpa exclusiva do lesado para que seja excluído o seu direito a indemnização em sede de Responsabilidade Civil pelo Risco, como na hipótese, legalmente expressa, de concurso entre o risco e a culpa do lesado.

¹²⁷A título de exemplo, o DL. n.º 383/89, de 6 de novembro (na sua versão mais recente, DL. 131/2001, de 24 de abril), DL. n.º 321/89, de 25 de setembro (na sua versão mais recente, DL. n.º 208/2004, de 19 de agosto) ou o próprio CT, no que aos acidentes laborais diz respeito.

¹²⁸SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino... *op. cit.*

¹²⁹*Ibid.*

¹³⁰TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 474.

dos perigos associados à máquina¹³¹, outros há ligados a quem a conduz – concretamente, a in experiência da condutora¹³², que detinha a carta de condução há menos de seis meses.

Contudo, este conceito de “risco agravado” não é totalmente novo, surgindo como parte da doutrina constante do Anteprojeto de VAZ SERRA¹³³, onde foi proposto que seria admissível o concurso entre a culpa do lesado e a Responsabilidade Civil pelo Risco, porém apenas nos casos em que o risco normal do veículo fosse aumentado, ou seja, quando se verificasse um “risco agravado”.

Não obstante, aponta MARIA DA GRAÇA TRIGO, mesmo que se assuma a admissibilidade da tese que distingue os “riscos comuns inerentes ao veículo” dos “riscos agravados” – apenas reconhecendo o concurso entre culpa do lesado com estes últimos – ainda assim, “a hipótese de uma condutora com pouca experiência não configura uma situação de risco agravado”¹³⁴. A autora critica a decisão, acusando o STJ de não ter feito mais do que presumido a culpa da condutora, ficcionado a sua in experiência como sendo um “risco agravado”, quando poderia ter sustentado a tese a favor da concorrência entre o risco comum de circulação e a conduta da lesada.

De facto, um risco que extrapole os riscos comuns do veículo, teria de ir para além da já *supramencionada* e sempre presente tríplice de possíveis anomalias que poderão ocorrer com um automóvel, a saber, as do próprio veículo, do meio e do condutor. Ou seja, pressupondo, pelo menos por agora, que um carro, para funcionar, precisa de um condutor, os riscos associados ao mesmo serão riscos inerentes ao próprio veículo.

Diante disto, afigura-se imprescindível a análise da declaração de voto de vencido de JOÃO BERNARDO, que com uma fundamentação distinta da *supradescrita*, apresenta

¹³¹“A estrutura física (as dimensões, a largura) do veículo (...)” Cfr. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.^a Secção, Santos Bernardino... *op. cit.*

¹³²“o automóvel, enquanto máquina de funcionamento complexo, domina-se e controla-se tanto melhor – diminuindo o seu perigo potencial para os utentes das vias – quanto mais experimentado e hábil for o condutor. E a experiência ganha-se com a prática da condução, ao longo dos anos; e com esta vai-se também aguçando a habilidade, e vai-se ganhando uma capacidade de reacção quase instintiva a situações complexas do tráfego rodoviário que um condutor neófito não detém, sem que, porém, tal lhe possa ser censurado, no plano da culpa.” Cfr. *Ibid.*

¹³³Tal como denota MARIA DA GRAÇA TRIGO, “[r]epare-se que no art. 578., n.º 2 do anteprojecto VAZ SERRA se fazia esta distinção: “[...] A culpa lata do lesado afasta a responsabilidade pelo risco, se por parte do responsável havia apenas o normal risco de actividade ou da coisa, mas pode não ser assim, se o risco normal foi aumentado por circunstâncias especiais”. ” Cfr. TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, nota 27, p. 474.

¹³⁴*Ibid.*, p. 474.

argumentos, no nosso entender, aptos a ultrapassar as críticas dirigidas à tese dos “riscos agravados”.

Em primeiro lugar, destaca a “*profunda alteração de origem comunitária*”¹³⁵ no que concerne à forma como os acidentes de viação são encarados, passando a privilegiar-se os interesses do lesado, “*tendo-se conjugado tal perspectiva com o alcance social do seguro obrigatório*”¹³⁶. Isto pois, tal como vem sendo dito ao longo deste estudo, os sinistros rodoviários “*constituem, nas sociedades modernas, a principal causa de morte ou de lesões graves numa longa fase da vida do ser humano*”¹³⁷, pelo que, representando um sério desvalor social, tal exige que a reparação dos acidentes passe a ser encarada, não de uma perspetiva de imputação desse desfecho a uma ação específica, mas sim relevando a questão da atribuição da culpa e da sua concorrência com outros factos, encontrando, na própria existência de uma intensa circulação rodoviária, a razão de ser da indemnização.

Por outras palavras, carece-se de um rompimento com o paradigma estabelecido nos anos 60, aquando da entrada em vigor do CC, adaptando o regime jurídico à realidade atual, de um incomparável volume de tráfego automóvel. Se é verdade que, para tal, contribuíram as transposições das várias Diretivas Europeias respeitantes ao seguro obrigatório, isso não será suficiente se não se reinterpretem as disposições atinentes à Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação¹³⁸.

Assim, na visão deste Conselheiro, uma interpretação atualista implicaria, necessariamente, uma atenuação da relevância da culpa do lesado, “*remetendo-a apenas para um dos critérios, de entre vários, que o tribunal deve ter em conta para decidir*”¹³⁹, de forma que a obrigação de indemnizar não se fundamente, dogmaticamente, na culpa ou no risco, mas sim na consciência social da enorme expressão dos perigos da circulação rodoviária, o que será fomentado pelas regras do seguro obrigatório. Alterando-se a orientação a seguir, defende o magistrado, a questão da concorrência entre a culpa e o risco perde a relevância que hodiernamente apresenta.

¹³⁵SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino... *op. cit.*

¹³⁶*Ibid.*

¹³⁷*Ibid.*

¹³⁸Também por isso, encontrando no Direito Comunitário os critérios de proteção dos lesados, JOÃO BERNARDO entendeu que o caso *sub judice* justificaria o seu reenvio prejudicial. Cfr. *Ibid.*

¹³⁹*Ibid.*

Por tudo isto, vota o Acórdão, considerando que se poderia ir mais longe, sendo o caso em apreço daqueles que “*se situa, gritantemente, entre os merecedores de protecção da lesada*”¹⁴⁰, relevando para segundo plano discussões doutrinárias sobre o concurso entre culpa e risco. Isto porque, falando de uma criança de 10 anos, é inútil tentar forçar a ideia de que esta não “respeitou” o sinal de prioridade e, por consequência, que atuou com culpa. Pelo contrário, o tribunal estava perante uma vítima que não poderá ser “autorresponsabilizada” por não compreender o CE.

4. Análise da abordagem dos casos de concorrência entre a intervenção do lesado e o risco na Jurisprudência do STJ

4.1. Repercussões do Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007

Apesar da inegável importância do Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007 para a evolução da discussão atinente à concorrência entre a intervenção do lesado e o risco do veículo, a verdade é que seria ingénuo acreditar que, automaticamente, passasse a ser universalmente aceite a tese da concorrência, mesmo que na sua vertente dos “riscos agravados”. Pelo contrário, perante o atropelamento de um menor¹⁴¹, é possível encontrar Jurisprudência posterior a 2007 onde se verifica uma de duas coisas – (i.) assume-se a culpa exclusiva do menor, sem se chegar a cogitar a hipótese de concurso entre a Responsabilidade Civil pelo Risco e a culpa do lesado ou (ii.) admite-se, em abstrato, a teoria da concorrência entre o risco e a culpa, mas decide-se que, no caso concreto, houve culpa exclusiva do lesado. Para ilustrar este panorama, comparemos arestos com circunstâncias semelhantes entre si.

(i.) No Acórdão do STJ de 10 de julho de 2008¹⁴², um menor de 9 anos circulava de bicicleta quando fora atropelado por um veículo automóvel. Resultara dos factos dados

¹⁴⁰*Ibid.*

¹⁴¹Por uma questão de facilidade na comparação entre os acórdãos a analisar, tomou-se a opção de apresentar exemplos, semelhantes entre si, de atropelamentos de menores. De notar serem decisões também já citadas por outros autores a propósito da mesma problemática, em concreto, cfr. TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, pp. 473-476. Ressalva-se, no entanto, que este estudo versa sobre todo o tipo de lesados, não apenas os que sejam menores ou que apresentem qualquer inimputabilidade. No final deste estudo, reunir-se-ão os argumentos válidos para qualquer caso de intervenção do lesado, distinguindo-os daqueles que poderão dizer respeito apenas aos casos de inimputabilidade.

¹⁴²SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – Revista n.º 1706/07, Prazeres Pizarro Beleza (Relator), de 10.07.2008, processo n.º 07B1706. Disponível na Internet: <URL:

como provados que o veículo do lesante circulava numa estrada junto a umas bombas de abastecimento, onde estava estacionada uma carrinha – o que dificultava, para quem conduzia nessa mesma via, a possibilidade de avistar se, porventura, saísse alguém das mesmas em direção à estrada. Assim, o menor, ao sair das bombas, apareceu, subitamente, à frente do veículo, que ainda travou, mas não conseguiu evitar o atropelamento da criança.

Ainda se debatendo se teria havido culpa por parte do lesante para, assim, se poder discutir um hipotético concurso de culpas – tal como surge previsto na letra da lei do art. 570.º, n.º 1 – tal não logrou ser provado, pelo que não seria possível a este tribunal responsabilizar o detentor do veículo em sede de Responsabilidade Civil por Factos Ilícitos. Não obstante, sendo verdade que resultou como provado que o menor se atravessou repentinamente à frente do automóvel, não se concebe porquê que se concluiu pela culpa exclusiva do lesado sem, sequer, cogitar a hipótese de concorrência entre a sua intervenção – se ter atravessado na frente do veículo do lesante – e os riscos do automóvel. Aliás, surge como difícil de compreender como é que se infere pela culpa exclusiva do menor quando uma carrinha impedia ao condutor identificar a presença da criança a tempo de evitar o embate. Não seria isso, um “risco agravado”? Por outras palavras, não poderia ser considerado um risco para lá dos “riscos comuns” do veículo, permitindo a concorrência deste facto com a “culpa” do lesado?

Comparando o caso *sub judice* com a Acórdão de 4 de outubro de 2007, não é inteiramente perceptível a razão pela qual não se adotou uma solução idêntica, visto que muitos dos mesmos argumentos poderiam ser diretamente aplicados. Parece-nos inusitado atribuir a culpa exclusiva a uma criança de 9 anos e, por isso, “autorresponsabilizá-la” pelos seus próprios danos, por não ter acautelado que algum obstáculo poderia dificultar a visibilidade de quem conduzia pela estrada para onde pretendia circular. Mais invulgar nos parece, ainda, que nem sequer se tenha feito menção à discussão em torno da possibilidade de verificação de Responsabilidade Civil pelo Risco em concorrência com a “culpa” do lesado e, concretamente, ao entendimento já adotado pelo mesmo tribunal no que concerne à tese da sua concorrência com os “riscos agravados”.

(ii.) Já no Acórdão do STJ de 3 de dezembro de 2009¹⁴³, cujo relator, BETTENCOURT DE FARIA, subscrevera o *supramencionado* Acórdão do STJ de 2007, é cogitada a hipótese de existência de concorrência, terminando, porém, por decidir pela exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco. Neste aresto, uma criança, que circulava de bicicleta pelo passeio, desequilibrou-se, embatendo no automóvel pesado, acabado por falecer.

Curiosamente, em 1.^a Instância, a ação movida pelos pais da vítima foi julgada parcialmente procedente, condenando a Ré a pagar praticamente a totalidade do pedido¹⁴⁴. Contudo, o Tribunal da Relação julgou procedente o recurso da Ré, absolvendo-a do pedido – o que viria a ser confirmado pelo STJ, acordando em negar a revista.

Segundo o STJ, no caso concreto teria havido “culpa” exclusiva do lesado, isto é, como não se demonstrou de que forma a conduta do condutor¹⁴⁵ pôde ter contribuído para o acidente, conclui, o douto tribunal, que o desequilíbrio da criança fora a causa exclusiva do acidente. Por esta razão, é acionado o mecanismo de exclusão da Responsabilidade Civil presente no art. 505.º, acolhendo a orientação segundo a qual o mesmo só funciona quando o sinistro for exclusivamente de imputar ao lesado – e não quando concorrer uma concausa que explique os danos. Todavia, logo a seguir, o tribunal considera que o acidente é imputável ao menor pois, tal como entendeu a Relação, “*a imputabilidade referida no mesmo artº 505º, significa apenas a causalidade adequada da conduta do lesado*”¹⁴⁶ – o que se aproxima muito mais da teoria tradicional do que de qualquer outra que admita a concorrência entre o risco e a conduta do lesado. Isto porque, não é possível afirmar, somente por o menor se ter desequilibrado da sua bicicleta, que tal lhe causou a

¹⁴³SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.^a Secção, Bettencourt de Faria (Relator), de 03.12.2009, processo n.º 81/08.9TBFLG.G1,S1. Disponível na Internet: <URL: <http://www.dgsi.pt/JSTJ.NSF/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/9a7629e4a2fe61128025768100639b19?OpenDocument>>.

¹⁴⁴O que consistia na condenação a pagar a quantia de € 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil euros), acrescida de juros de mora à taxa de 4%, desde a sentença, assim como a quantia de € 1.000,00 (mil euros), acrescida da quantia que se vier a apurar posteriormente, acrescida de juros de mora à taxa de 4%, desde a citação. Cfr. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.^a Secção, Bettencourt de Faria... *op. cit.*

¹⁴⁵Porém, resulta difícil de compreender a razão pela qual a Responsabilidade Civil pelo Risco foi excluída, pura e simplesmente, avaliando a contribuição da conduta do condutor, descartando os outros riscos inerentes ao veículo, designadamente, os da própria máquina, ampliados pelo facto de se tratar de um veículo pesado.

¹⁴⁶SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.^a Secção, Bettencourt de Faria... *op. cit.*

morte. Pelo contrário, é a existência de um veículo, por sinal, um veículo pesado, que explica o desfecho deste desastre.

Tal como AMÉRICO MARCELINO refere, a propósito do Acórdão do STJ de 2007, “[s]e para o acidente contribuíram, tanto o menor tripulante de uma bicicleta que agiu em contrário às regras estradais, como as dimensões de um automóvel ligeiro e a inexperiência da sua condutora, não é de ter como excluída a responsabilidade pelo risco emergente da circulação daquele veículo automóvel”¹⁴⁷. No entanto, enquanto no Acórdão de 2007 o menor, que apenas ficara ferido, não respeitou as regras do CE, já no caso agora em apreço tratou-se de um ato totalmente involuntário – um desequilíbrio – o que, infelizmente, foi fatal. Porém, no primeiro caso, a criança não foi plenamente “autorresponsabilizada”, tendo sido apenas reduzida a indemnização a que tinha direito, ao passo que no segundo caso o mesmo não aconteceu.

Isto pois, no caso agora em análise, o STJ não entendeu que o “veículo pesado tenha criado qualquer risco concreto e específico de acidente, quando apenas se sabe que seguia na estrada”¹⁴⁸. Ora, esta é uma das desvantagens da teoria dos “riscos agravados” pois, tal como salienta MARIA DA GRAÇA TRIGO, “aceita-se, em tese geral, a concorrência entre risco do detentor e culpa do lesado, mas não se ponderam os riscos comuns de circulação dos veículos pelo que, com demasiada facilidade, se considera que o lesado foi o único causador do acidente”¹⁴⁹.

Não podendo estar mais de acordo com a posição desta autora, uma vez que, mesmo quando não esteja presente um “risco agravado”, o risco comum do veículo poderá ser concausa do acidente, juntamente com a conduta do lesado, considera-se, sem embargo, que uma decisão mais justa seria possível ainda dentro do perímetro da teoria dos “riscos agravados”. Porquanto no Acórdão de 2007 a inexperiência da condutora foi considerada um “risco agravado”, concausa do acidente, seria perfeitamente plausível considerar a particular dimensão e peso de um veículo pesado como um “risco agravado” face à condução de um veículo ligeiro, visto que não é possível afirmar que seja idêntico conduzir um e conduzir o outro¹⁵⁰.

¹⁴⁷MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 338.

¹⁴⁸SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Bettencourt de Faria... *op. cit.*

¹⁴⁹TRIGO, Maria da Graça – *Reflexões...*, *op. cit.*, p. 476.

¹⁵⁰Facilmente se compreende que a danosidade do embate de um veículo pesado seja superior à de um veículo ligeiro. A isto somam-se alguns factores de risco inerentes à própria configuração dos veículos pesados, designadamente: “[g]rande massa (traduz-se num aumento da gravidade das consequências do

Nada obstante estas duas decisões, é *mister* referir um outro caso, uma vez que ilustra como nas várias instâncias se adotam entendimentos tão dispares, tanto entre si, como em comparação com os casos anteriores. O Acórdão do STJ de 22 de janeiro de 2009¹⁵¹, cujo relator, SANTOS BERNARDINO, relatara o referido Acórdão de 2007, trata de um acidente rodoviário no qual um menor de 5 anos fora atropelado, tendo ficado com sequelas para o resto da sua vida.

Na 1.^a instância, debatendo-se se o menor terá atravessado a estrada “*de forma abrupta, inopinada e súbita*”, entendeu-se que “*na origem do acidente esteve exclusivamente a conduta censurável do menor*” pelo que a ação foi julgada improcedente e a Ré absolvida¹⁵². Ou seja, numa primeira decisão, perante a factualidade, decidiu-se pela culpa do lesado, uma criança de 5 anos que, para além de inimputável¹⁵³, não seria de todo impensável que não detivesse consciência das precauções exigidas pelo CE a fim de evitar o seu próprio dano – pelo que é com uma certa estranheza que se nota como este tribunal possa ter considerado a sua conduta como sendo, de alguma forma, “censurável”.

Perante tal decisão, a Autora, mãe da vítima, recorre para o Tribunal da Relação do Porto, que adotou uma posição particularmente distinta e que merece a nossa atenção. Face ao seu entendimento de que “*“o menor não cuidou de verificar a existência de trânsito automóvel antes de se aventurar na faixa de rodagem” (...) o que constitui “conduta culposa, que lhe é imputável e bem assim ao adulto que com ele seguia, o seu*

acidente em caso de colisão”, “[c]arga transportada projectada para a frente, em caso de acidente, ferindo ou matando os ocupantes, sendo a violência dependente da massa do conjunto veículo/carga e da velocidade do veículo”, “[g]randes dimensões (dificultam a convivência com outros utentes, podendo gerar acidentes, sobretudo em vias estreitas ou cruzamentos apertados)”, “[m]enor velocidade na realização de ultrapassagens”, “[â]ngulos mortos maiores (podem impedir a detecção de outros veículos, em especial os de 2 rodas)”. Cfr. INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES – **Manual Sinistralidade de Veículos Pesados de Mercadorias** [Em linha]. [s.l.]: Prevenção Rodoviária Portuguesa. [Consult. 23 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/Documents/Manuais%20Forma%c3%a7%c3%a3o%20Inicial%20Motoristas/Manual_Sinistralidade_Pesados_Mercadorias_FIC.pdf>.

¹⁵¹SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.^a Secção, Santos Bernardino (Relator), de 22.01.2009, processo n.º 08B3404. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/f1e5bfa093a127d280257546005930d8?OpenDocument>>.

¹⁵²*Ibid.*

¹⁵³Nos termos do art. 488.º, n.º 2 CC, “[p]resume-se falta de imputabilidade nos menores de sete anos”.

pai”¹⁵⁴, o tribunal decidiu, não segundo a tese clássica, nem tão-só exatamente segundo a orientação do STJ no Acórdão de 2007 que defende o concurso entre a culpa do lesado e os “riscos agravados” potenciadores dos perigos da viatura, mas sim de acordo com a conceção de que, para além da culpa do lesado, também o risco comum do veículo concorreu para a verificação do acidente¹⁵⁵. Assim, não foi necessário procurar por um “risco agravado” que potencializasse os riscos comuns inerentes ao veículo para admitir a tese da concorrência e acionar o mecanismo do art. 570.º, n.º 1, decidindo, em virtude da gravidade dos danos, ser equitativa a indemnização na quantia de €12.000 (doze mil euros), montante reclamado pela Autora.

Contudo, o caso em apreço sobe ainda ao STJ, que confirma o acórdão recorrido, ainda que com fundamentação diversa – não porque, como seria expectável, se apresentem divergências de orientações acerca da teoria respeitante à concorrência – mas por outra razão inteiramente distinta.

Se na 1.ª instância se havia decidido que a “conduta censurável” do menor fora causa exclusiva do sinistro, na 2.ª instância que o risco comum do automóvel ligeiro teria sido concausa, juntamente com a conduta culposa da criança e do seu pai, agora o STJ levanta questões acerca destas conclusões. Deste modo, desconsiderando a ilação feita pela Relação de que o menor tenha violado o art. 99.º e 101.º CE, deixará de ser possível determinar que este tenha contribuído, de forma culposa, para o desastre – pelo que, por consequência, o mesmo terá de ser dito quanto ao seu pai.

Assim sendo, excluindo a hipótese de contribuição do lesado, resta aplicar o art. 503.º, n.º 1, responsabilizando a Ré nos termos da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes causados por veículos.

O que torna este Acórdão tão relevante é, em nosso entender, não tanto a questão de Direito no que concerne à determinação da (in)existência de culpa do lesado, mas antes, o contraste entre (i.) o entendimento adotado pelo mesmo relator, no Acórdão de 2007, (ii.) a orientação defendida na 1.ª instância e (iii.) a posição assumida pela Relação do Porto. Na hipótese de ter sido provado que o menor havia atravessado a estrada de forma imprudente, haveriam três fundamentações distintas – culpa exclusiva do lesado,

¹⁵⁴SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino... *op. cit.*

¹⁵⁵“*também o veículo automóvel não foi indiferente ao sinistro, tendo contribuído para o mesmo acidente a sua típica aptidão para a criação de riscos*”, sendo, pois, este o resultado da conjugação da conduta do menor, violadora das indicadas regras do direito estradal, e dos riscos próprios do veículo.” Cfr. *Ibid.*

concurso entre os riscos comuns do veículo e a culpa do lesado e do seu pai e, por fim, a já *supramencionada* tese da concorrência entre os “riscos agravados” do veículo e a culpa do lesado. Contudo, a falta de consolidação não se fica por aqui, como será possível demonstrar através de um último exemplo¹⁵⁶, mais recente, que contradiz alguns dos fundamentos já aqui apresentados em anteriores acórdãos do STJ.

O Acórdão do STJ de 22 de junho de 2021¹⁵⁷ diz respeito a um embate entre um veículo pesado de mercadorias e uma bicicleta. O velocípede sem motor atravessara-se à frente do pesado de forma repentina, não permitindo evitar a colisão. O condutor do pesado ainda tentou desviar-se para evitar o acidente, mas sem sucesso. Pelo que resultou dos factos provados, o sinistro deu-se quando a bicicleta entrou na faixa de rodagem de forma desgobernada, em ziguezague, devido a um desequilíbrio da sua tripulante, provocado por razões não apuradas.

A decisão deste caso é de grande interesse para o nosso estudo por três motivos. Em primeiro lugar, porque demonstra, uma vez mais, a dissonância com que as várias instâncias assumem uma outra orientação, no que à intervenção do lesado diz respeito. Em concreto, tanto a 1.^a como a 2.^a instância concordaram que, ao se ter verificado culpa da lesada, mas não do condutor do pesado, tal afastava a Responsabilidade Civil por Factos Ilícitos deste último, sem hipótese de responsabilizá-lo nos termos da Responsabilidade Civil pelo Risco¹⁵⁸. Por outras palavras, não foi admitida a possibilidade de concorrência entre a culpa da lesada e a Responsabilidade Civil pelo Risco, sendo forçoso concluir que continuava a ser seguida, nestas instâncias, a tese clássica segundo a qual os riscos do veículo nunca poderão funcionar como concausa juntamente com a contribuição do lesado para o acidente. Porém, já não será essa a posição assumida pelo STJ que, desde o Acórdão de 4 de outubro de 2007, aceita que o

¹⁵⁶A motivação para a análise desta última decisão prende-se com duas razões: por um lado, a pertinência do estudo de um acórdão de Jurisprudência mais recente, com a finalidade de avaliar a influência do tempo decorrido desde o Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007, por outro, dada a relevante contraposição com os fundamentos analisados até aqui.

¹⁵⁷SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 6.^a Secção, Pinto de Almeida (Relator), de 22.06.2021, processo n.º 2992/18.4T8AVR.P1.S1. Disponível na Internet: <URL:<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/7e7899fbd8fc1916802586fd0030e496?OpenDocument&Highlight=0,acidentes,de,via%C3%A7%C3%A3o,2021>>.

¹⁵⁸No Acórdão *sub judice* é possível ler-se que “A decisão recorrida, partindo da conclusão de que a lesada teve culpa na produção do acidente, afastou logo a responsabilidade do condutor do veículo pesado de mercadorias sem sequer ter apreciado a hipótese de este poder ser responsabilizado pelo risco” e que “[i]n casu, o Tribunal a quo concluiu pela culpa da condutora do velocípede (...) deixando de apreciar a possibilidade de responsabilidade objectiva.” Cfr. *Ibid*.

art. 505.º CC admite a possibilidade de concurso, graduando-se a indemnização nos termos do art. 570.º, n.º 1 CC.

Em segundo lugar, releva mencionar a circunstância em que se desenrolou a colisão – a lesada seguia de bicicleta quando se desequilibrou, entrando, por isso, de forma desgobernada na faixa de rodagem. Recorde-se o já mencionado Acórdão do STJ de 3 de dezembro de 2009, em que uma criança circulava de bicicleta pelo passeio quando se desequilibrou e embateu no veículo. Ora, nesta decisão o STJ entendeu haver culpa exclusiva do menor – o seu desequilíbrio foi tido como a causa exclusiva do acidente, não se demonstrando de que forma o condutor do veículo pesado possa ter contribuído para o mesmo, excluindo, desta forma, a sua Responsabilidade Civil, nos termos do art. 505.º CC. Destarte, no caso agora em apreço, o STJ considerou que na circunstância da lesada se ter desequilibrado *“apesar da acentuada relevância causal da conduta (...), a gravidade da sua culpa é reduzida, concorrendo com os riscos próprios da circulação do veículo pesado para a eclosão do acidente.”*¹⁵⁹ Para fundamentar tal afirmação, o tribunal invocou o princípio da adequação e da proporcionalidade, que impõem que se pondere *“a responsabilidade do detentor pelos riscos próprios do veículo e a sua concreta relevância causal, sendo certo que essa responsabilidade não pode ter-se por excluída só pelo facto de existir culpa da lesada (utilizadora vulnerável da via pública), havendo que ajuizar também da gravidade dessa culpa e, bem assim, a sua concreta contribuição causal.”*¹⁶⁰

Logo, não é razoável asseverar que o veículo pesado de mercadorias, pela sua aptidão para a criação de riscos, fora totalmente indiferente para a eclosão do acidente, o que nos remete para um terceiro ponto – como é que o STJ avalia a contribuição do veículo para o sinistro? Novamente, remetendo para a decisão de 3 de dezembro de 2009, nesta o STJ teceu a seguinte observação: *“(...) não vemos que o veículo pesado tenha criado qualquer risco concreto e específico de acidente, quando apenas se sabe que seguia na estrada.”*¹⁶¹ Pois bem, já no presente Acórdão em análise, contrariamente, é entendido que, tratando-se de um veículo pesado de mercadorias, com um peso bruto de 39 toneladas, apresenta uma acentuada perigosidade em abstrato, dada a sua maior capacidade lesiva – *“decorrente da sua natureza e estrutura física: dimensão e peso a*

¹⁵⁹*Ibid.*

¹⁶⁰*Ibid.*

¹⁶¹SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Bettencourt de Faria... *op. cit.*

dificultar a capacidade de manobra.” Ou seja, tal como havíamos argumentado *supra*, mesmo que se admitisse a necessidade de identificação de “riscos agravados”, ter-se-ia, impreterivelmente, que ter em consideração o facto de se tratar de um veículo pesado e rejeitar a exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco.

Em conclusão, se é verdade que desde o Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007 a Jurisprudência tem apresentado a tendência em assentar na admissibilidade de concurso entre a Responsabilidade Civil pelo Risco e a contribuição do lesado, é igualmente verídico que a mesma está longe de se consolidar quanto a esta matéria, tal como é possível verificar através desta pequena amostra de decisões posteriores a 2007¹⁶².

4.2. Reflexões a respeito da atual orientação jurisprudencial predominante

Tal como MARIA DA GRAÇA TRIGO, que critica a tese dos “riscos agravados”¹⁶³ – que se generalizou, de alguma forma, nos nossos tribunais após o Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007 – temos a convicção de que a questão da concorrência entre o risco e a intervenção do lesado ainda não se encontra estabilizada na nossa Jurisprudência.

Essencialmente, ao refletir sobre esta temática, são dois os aspetos que importa notar. Em primeiro lugar, o principal defeito da teoria dos “riscos agravados” prende-se com o facto de, ao não se atender ao risco comum de circulação automóvel, procurando um “risco agravado” potenciador do risco próprio do veículo, apesar de, em teoria, se admitir a tese da concorrência, na prática dos nossos tribunais os resultados são “*quase sempre idênticos aos que derivariam da aplicação da tese tradicional, ou seja, a exclusão da indemnização.*”¹⁶⁴ Ou seja, apesar de ser defendido que o art. 505.º deve ser interpretado de acordo com a perspetiva atualista de que a Responsabilidade Civil “só é

¹⁶²Que, uma vez tratarem circunstâncias factuais semelhantes entre si, permitem uma comparação e um estudo mais claros sobre esta matéria.

¹⁶³A propósito desta matéria, a autora afirma que “[a] ponderação de argumentos de diversa ordem (...) conduziu ao aparecimento de uma orientação jurisprudencial distinta, cuja evolução é ainda pouco clara e consistente” e ainda que “[a] jurisprudência do Supremo entre os anos de 2009 e 2013 mostra que, ainda que maioritariamente se admita, em tese geral, a concorrência de risco e culpa do lesado, na generalidade dos arestos se acabou por, em concreto, excluir a indemnização ao entender-se que o acidente fora causado exclusivamente pelo lesado, culpado ou não.” Cfr. TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, pp. 468 e 486.

¹⁶⁴*Ibid.*, p. 486.

excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado”¹⁶⁵, empiricamente o desfecho culmina, continuamente, no afastamento da Responsabilidade pelo Risco, inexistindo critérios concretos de determinação da contribuição do veículo para a produção dos danos.

Em segundo lugar, – e quiçá em virtude do ponto anterior – o Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007, apesar de importante para quebrar com o paradigma jurisprudencial português em matéria de interpretação do art. 505.º, não fez cessar todas as dúvidas¹⁶⁶, tal como será possível confirmar no capítulo seguinte.

5. Conformidade com o Direito Europeu

5.1. As Diretivas relativas ao Seguro de Responsabilidade Civil que resulta da circulação de veículos automóveis

O seguro de Responsabilidade Civil automóvel é um dos regimes jurídicos que se encontra mais amplamente penetrado pelo Direito da União Europeia¹⁶⁷, concretamente, através de diversas Diretivas destinadas a harmonizar o estatuto do seguro automóvel. Atualmente, tal encontra-se regulado em cinco Diretivas¹⁶⁸, salvaguardando as garantias dos tomadores do seguro e das vítimas dos acidentes de viação – algo fundamental para assegurar a livre circulação de pessoas e veículos¹⁶⁹. Assim, como desígnio legislativo,

¹⁶⁵SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino... *op. cit.*

¹⁶⁶Sintomático deste quadro de incertezas é, no nosso entender, a disparidade de fundamentos e soluções apresentados nas várias instâncias dos nossos tribunais, tal como foi possível comprovar *supra*. Quer isto dizer que a tese da concorrência entre os riscos do veículo e a intervenção do lesado carece, ainda, de desenvolvimento e discussão, a fim de alcançar uma aproximação a uma possível harmonização de critérios para a avaliação da expressão da contribuição do lesado para a verificação dos danos resultantes do sinistro rodoviário.

¹⁶⁷ALMEIDA, Moitinho de – **Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias** [Em linha]. [s.l.]:[s.n.]. [texto sem data], p. 1. [Consult. 9 nov. 2021]. Disponível na Internet:<URL: https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2018/01/moitinhoalmeida_seguroobrigatorio.pdf>.

¹⁶⁸A saber, DIRETIVA 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972, DIRETIVA 84/5/CEE, de 30 de dezembro de 1983, DIRETIVA 90/232/CEE, de 14 de maio de 1990, DIRETIVA 2000/26/CE, de 16 de maio de 2000 e DIRETIVA 2005/14/CE, de 11 de maio de 2005, codificadas na DIRETIVA 2009/103/CE, de 16 de setembro de 2009.

¹⁶⁹“Existem hoje cinco directivas comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel que, por um lado, visam a assegurar a livre circulação dos veículos (...) bem como das pessoas neles transportadas, e, por outro, a garantir que as vítimas de acidentes causados por esses veículos beneficiem de tratamento

“[c]ada Estado-Membro deverá tomar todas as medidas úteis para que a responsabilidade civil relativa à circulação de veículos cujo estacionamento habitual seja no seu território, se encontre coberta por um contrato de seguro”¹⁷⁰.

Contudo, a primeira controvérsia coloca-se quanto aos próprios regimes de Responsabilidade Civil vigentes nos vários Estados-Membro. Sendo forçoso que alguém seja civilmente responsabilizado a fim de ser acionado o seguro, será possível harmonizar o Direito, no que ao seguro automóvel diz respeito, garantindo uma tutela idêntica das vítimas da sinistralidade rodoviária, sem que tal influencie o regime que o antecede, isto é, a Responsabilidade Civil em caso de sinistro? Numa primeira análise, a resposta parece ser negativa¹⁷¹, mas a questão afigura-se um tanto mais problemática ao analisar a Legislação e Jurisprudência europeias, abundando orientações divergentes a este respeito.

No sentido de clarificar este quesito, releva a análise da legislação comunitária, designadamente, do art. 12.º, n.º 3 da DIRETIVA 2009/103/CE, onde é previsto que “[o] seguro (...) assegura a cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas que, em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor, têm direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional. O presente artigo não prejudica nem a responsabilidade civil nem o montante das indemnizações.”

Pois bem, minudenciemos este regime jurídico. Tal como evidencia SINDE MONTEIRO, “[o] seguro de responsabilidade visa garantir que o lesado receba efetivamente o montante da indemnização a que tiver direito de acordo com o direito da responsabilidade”¹⁷². Por outras palavras, o Direito dos Seguros e o Direito da Responsabilidade Civil são dois âmbitos jurídicos distintos, só se discutindo os termos de aplicação do primeiro após se identificar a existência de uma obrigação de indemnizar e o respetivo montante, nos termos do segundo¹⁷³.

comparável, seja qual for o local em que o acidente ocorra.” Cfr. ALMEIDA, Moitinho de – **Seguro...** op. cit., p. 1.

¹⁷⁰Cfr. §3, DIRETIVA 2009/103/CE.

¹⁷¹FERRO, Miguel Sousa – Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – Diretivas 84/5/CEE e 90/232/CEE – Regime de responsabilidade civil – Contribuição do passageiro para a produção do dano – Exclusão ou limitação do direito a uma indemnização. **Jurisprudência Cunha Rodrigues – Comentários** [Em linha]. [texto sem data], p. 289. [Consult. 14 nov. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://sousaferro.pt/wp-content/uploads/2020/02/27.-Ac%C3%B3rd%C3%A3o-Candolin.pdf>>.

¹⁷²MONTEIRO, Sinde – *Direito...* op. cit., p. 82.

¹⁷³*Ibid.*

Porém, seria reducionista negar, sem mais, o condicionamento do efeito útil do Direito Comunitário, principalmente no que respeita ao domínio da contribuição do lesado¹⁷⁴. Por este motivo, e tal como ressalta o Conselheiro ABRANTES GERALDES, “*não pode deixar de ser ponderada a necessidade e a obrigatoriedade de proceder a uma interpretação do direito nacional tendo como pano de fundo o Direito da União Europeia que emana das sucessivas Directivas (...) e cujo efeito útil – de protecção efectiva dos utentes, em especial os mais vulneráveis – não pode ser esvaziado por soluções que se mantenham ou que sejam consagradas pelos ordenamentos jurídicos internos no domínio da responsabilidade civil.*”¹⁷⁵

Ou seja, existem “*interdependências óbvias*”¹⁷⁶ entre o Direito dos Seguros e da Responsabilidade Civil. Até porque, se as Diretivas têm como objetivo assegurar certas garantias a nível europeu, tal não será possível num Ordenamento Jurídico cujo Direito da Responsabilidade Civil não reconheça o ressarcimento a determinados lesados, nomeadamente com fundamento na sua contribuição para o dano, de modo que nem chegue a ser aplicado o Direito dos Seguros, cujo efeito garantístico fica esvaziado de sentido.

Por isso, não é de estranhar que, nas palavras de MIGUEL SOUSA FERRO, “[a] *adoção e revisão das Diretivas europeias sobre o seguro automóvel foram invariavelmente seguidas de litígios e desentendimentos sobre o seu alcance e, especificamente, sobre a extensão das limitações delas decorrentes para a liberdade legislativa dos Estados-membros*”¹⁷⁷.

5.2. O que nos revela a Jurisprudência Europeia

Das Diretivas referentes ao seguro automóvel resultaram inúmeros acórdãos – tanto do TJUE como do TAECL – o que se afigura como favorável ao nosso estudo dado que a partir desta Jurisprudência será possível compreender quando é que (i.) apenas está em causa o Direito dos Seguros, (ii.) quando a aplicação do Direito dos Seguros tem implicação no Direito da Responsabilidade Civil e (iii.) quando está diretamente em causa

¹⁷⁴TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 477; ALMEIDA, Moitinho de – **Seguro...** *op. cit.*, p. 3.

¹⁷⁵GERALDES, António Santos Abrantes – **Responsabilidade...** *op. cit.*, p. 28.

¹⁷⁶MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 82.

¹⁷⁷FERRO, Miguel Sousa – Seguro... *op. cit.*, p. 286.

a Responsabilidade Civil, verificando qual a posição assumida no que concerne à conformidade com o Direito da União Europeia em cada uma destas categorias¹⁷⁸.

No respeitante à primeira categoria de acórdãos (i.), destaca-se o Acórdão Bernáldez, no qual se concluiu que qualquer norma ou cláusula que limite a cobertura pelo seguro a determinados danos estará em desconformidade com o Direito Europeu. Por isso, no caso em apreço, à seguradora era vedada a hipótese de invocar um regulamento sobre o seguro obrigatório segundo o qual eram excluídos da sua cobertura os danos patrimoniais provocados quando o condutor estivesse embriagado¹⁷⁹.

Desta forma se conclui que, para além da exceção prevista no art. 2.º, n.º 1 da Segunda Diretiva¹⁸⁰, não são permitidas outras cláusulas de exclusão da cobertura do seguro. Ou seja, o Acórdão Bernáldez permitiu clarificar que a derrogação da obrigação de cobertura da indemnização por parte da seguradora é taxativa, não permitindo uma interpretação extensiva desse preceito¹⁸¹. Tal solução parece-nos ser a mais razoável, indo ao encontro da *ratio legis* destas Diretivas – que se consubstancia, no essencial, em impedir que os Estados-membro limitem a proteção das vítimas de um sinistro, que é lograda através do ressarcimento dos seus danos por parte da seguradora¹⁸².

Um outro caso que veio esclarecer até onde o Estado pode, ou não, intervir em matéria de seguros é o Acórdão Nguyen, segundo o qual uma compensação por danos morais, mesmo que tenha natureza penal, ao servir a função de indemnização, não poderá

¹⁷⁸SINDE MONTEIRO ordena estes acórdãos em quatro categorias – “acórdãos em que está primariamente em causa o direito dos seguros”, “decisões em que só na aparência está apenas em causa o direito dos seguros”, “situações em que a interpretação/aplicação das disposições sobre os seguros tem implicações para o direito da responsabilidade” e “situações em que está diretamente em causa o direito da responsabilidade”. Cfr. MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, pp. 86 a 97. Com base nos ensinamentos deste autor, e numa tentativa de simplificar o nosso estudo, organizou-se a Jurisprudência em três categorias – a que diz respeito apenas ao Direito dos Seguros, a que diz respeito à Responsabilidade Civil e a que implica os dois campos jurídicos, fazendo referência aos acórdãos mais citados por toda a Doutrina consultada neste estudo.

¹⁷⁹TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 5.ª Secção, de 28.03.1996, processo n.º C-129/94. Disponível na Internet: <URL: <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30db6d49844d083d43a88222993615715def.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuLaxr0?text=&docid=99719&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1379064>>.

¹⁸⁰Em vigor à data do acórdão, estando atualmente prevista no art. 13.º da DIRETIVA 2009/103/CE.

¹⁸¹Deste modo, poder-se-á afastar a obrigatoriedade de cobertura dos danos causados pelas “pessoas que, por sua livre vontade se encontrassem no veículo causador do sinistro, sempre que a seguradora possa provar que elas tinham conhecimento de que o veículo tinha sido furtado.” Cfr. art. 13.º da DIRETIVA 2009/103/CE.

¹⁸²TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 5.ª Secção, de 28.03.1996... *op. cit.*, §19.

ser excluída da cobertura do seguro¹⁸³ pois, como referido *supra*, as exclusões previstas no Direito da União Europeia são taxativas.

Apesar da relativa simplicidade das soluções interpretativas apresentadas até agora, o quadro complexifica-se ao debruçarmo-nos sobre decisões onde a aplicação do Direito dos Seguros tem implicação no Direito da Responsabilidade Civil (ii.).

Um caso onde tal é patente é o conhecido Acórdão Farrell, que diz respeito a um acidente de viação onde fora envolvida Elaine Farrell¹⁸⁴, que viajava numa carrinha de carga que não estava concebida nem construída para transportar passageiros na parte traseira onde esta seguia. Segundo o TJUE, seria contrário aos objetivos desta legislação europeia excluir um lesado nestas circunstâncias, dado ser *ratio legis* preencher lacunas na cobertura pelo seguro obrigatório nos vários Estados-membro, garantindo o tratamento idêntico e a proteção destas vítimas particularmente vulneráveis.¹⁸⁵

Assim, à primeira vista, parece estar em discussão mais uma questão que diz respeito, estritamente, ao Direito dos Seguros – isto é, que, novamente, serão desconformes aos Direito da União Europeia todas as normas que prevejam exclusões à cobertura pelo seguro para além das que constarem nas Diretivas¹⁸⁶. Porém, tal como ressalta SINDE MONTEIRO¹⁸⁷, mergulhando na questão, concluímos que esta ultrapassa o escopo do Direito dos Seguros.

Tal afirmação é sustentada pelo incentivo a olhar para os factos descritos através da ótica da Responsabilidade Civil. Neste sentido, o que o TJUE fez mais não foi que afastar a possibilidade de invocação da culpa da lesada, que assumia o risco de viajar num lugar inapropriado para tal. É por isso que resulta da Jurisprudência deste tribunal que “*as disposições nacionais que regulam a indemnização devida por sinistros resultantes da circulação de veículos não podem privar este artigo do seu efeito útil.*”¹⁸⁸ Ora, “retirar o

¹⁸³TRIBUNAL DA ASSOCIAÇÃO EUROPEIA DE COMÉRCIO LIVRE – de 20.06.2008, processo n.º E-8/07, §36. Disponível na Internet: <URL:<https://eftacourt.int/download/8-07-judgment/?wpdmdl=1751>>.

¹⁸⁴TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 19.04.2007, processo n.º C-356/05. Disponível na Internet:<URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62005CJ0356&from=ES>>.

¹⁸⁵TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 19.04.2007... *op. cit.*, § 22, 23 e 24.

¹⁸⁶Pelo que não será admissível excluir os lesados que viagem em lugares impróprios, visto tal circunstância não constituir uma exclusão prevista nestas Diretivas.

¹⁸⁷MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 90.

¹⁸⁸TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 19.04.2007... *op. cit.*, § 34.

efeito útil” ao que é previsto nas Diretivas é diferente de “ser desconforme” com o que é previsto nas mesmas. Por consequência, o único sentido lógico desta expressão é o de que o Direito da Responsabilidade Civil não pode impedir a proteção que o Direito Europeu exige que o Direito dos Seguros conceda. Por tudo isto, “*embora a conclusão [do TJUE] aluda apenas a uma matéria que tem a ver com o estatuto do seguro, existe a plena ciência do tribunal de que a solução tem implicações no do direito da responsabilidade.*”¹⁸⁹

Outro caso que ficou célebre pelas suas implicações foi o Acórdão Candolin¹⁹⁰, em que quatro cidadãos, embriagados e em excesso de velocidade, sofreram um grave acidente rodoviário. O tribunal da Finlândia interroga a compatibilidade do Direito nacional com as referidas Diretivas, dado que a legislação finlandesa permitia reduzir ou até mesmo afastar o direito a indemnização devido por uma seguradora quando se verificava a contribuição do lesado para o seu próprio dano¹⁹¹. Em suma, poderia a culpa do lesado retirar o efeito útil às *supramencionadas* Diretivas?¹⁹²

O TJUE toma uma posição inequívoca: as Diretivas “*não visam harmonizar os regimes de responsabilidade civil dos Estados-Membros*” – porém, “[a]s disposições nacionais que regulam as indemnizações devidas (...) não podem, assim, privar as referidas disposições do seu efeito útil”¹⁹³. Então, como garantir a defesa do efeito útil destas Diretivas quando o mesmo instrumento legal prevê não condicionar a Responsabilidade Civil ao abrigo da legislação nacional?

Para compreender a resposta do TJUE é necessário distinguir as duas dimensões subjacentes a esta problemática: quando é que o Direito da União Europeia permite afastar a obrigação de cobertura dos danos por parte da seguradora e quais os limites dos Estados-

¹⁸⁹MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 91.

¹⁹⁰TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 30.06.2005, processo n.º C-537/03. Disponível na Internet: <URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62003CJ0537&from=EN>>.

¹⁹¹“Concretamente, esta lei excluía, por via de regra, o direito a indemnização dos passageiros em acidentes causados por um condutor em estado de embriaguez, quando aqueles seguiam na viatura conduzida pelo responsável do acidente e conhecessem ou devessem conhecer o seu estado.” Cfr. FERRO, Miguel Sousa – Seguro... *op. cit.*, p. 290.

¹⁹²Em outras palavras, as Diretivas europeias limitam a liberdade dos Estados-membro na valorização da contribuição dos lesados? Cfr. *Ibid*, p. 290 e 291.

¹⁹³TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 30.06.2005... *op. cit.*, §24 e 28.

membro ao condicionamento do direito de indemnização das vítimas de um acidente de viação?

Quanto à primeira questão, o TJUE remeteu a resposta para o Acórdão Bernáldez, que, tal com explicitado *supra*, concluiu não serem permitidas outras cláusulas de exclusão da cobertura do seguro para além da que está atualmente prevista na DIRETIVA 2009/103/CE. Diferente questão será saber qual o escopo da liberdade dos Estados-membro em regular a atribuição, redução e exclusão da Responsabilidade Civil em caso de acidente de viação, designadamente, quando se verifique a contribuição do lesado para o seu dano. Se a autonomia nacional tem como limite a garantia do efeito útil das Diretivas, qual foi então a solução que o TJUE encontrou para salvaguardar o respeito pela finalidade da legislação europeia?

No nosso entendimento, o tribunal definiu três condições que devem ser seguidas pelos Estados a fim de assegurar a conformidade com o Direito Europeu. Para limitar o direito a indemnização do lesado que contribuiu para o seu próprio dano, a legislação nacional terá de assegurar a sua excecionalidade, apreciação casuística e proporcionalidade¹⁹⁴. Ou seja, na circunstância de se ter verificado culpa do lesado, a indemnização nunca poderia ser integralmente excluída – apenas excecional e proporcionalmente limitada, de acordo com as circunstâncias do caso concreto. Caso contrário, frustrava-se o efeito útil das Diretivas, valendo de pouco as normas europeias de harmonização do Direito dos Seguros, verificando-se uma proteção heterogénea dos lesados consoante o lugar do sinistro.

Por fim, casos há em que foram submetidas questões prejudiciais em que estava diretamente em causa a Responsabilidade Civil (iii.). O acórdão Mendes Ferreira¹⁹⁵ resulta da dúvida do Tribunal da Comarca de Setúbal em saber se os Estados poderiam fixar limites máximos para a Responsabilidade pelo Risco inferiores aos limites mínimos do capital obrigatoriamente seguro, que a Diretiva em vigor impunha. A resposta do TJUE foi em sentido negativo, ressaltando que a Responsabilidade Civil deve estar coberta por

¹⁹⁴*Ibid.*, §28, 29 e 30.

¹⁹⁵TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 5.ª Secção, de 14.09.2000, processo n.º C-348/98. Disponível na Internet: <URL:<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=76F4D23C3A1F66DD5E10AFF3E1ABE5C2?text=&docid=45632&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=11164453>>.

um seguro que respeite os valores mínimos exigíveis pelas Diretivas¹⁹⁶. Deste modo, não estava em causa uma discordância com o Direito Comunitário atinente aos limites mínimos do seguro, pelo que não se pode afirmar que Portugal tenha desrespeitado uma disposição europeia referente ao Direito dos Seguros. Pelo contrário, o TJUE considera desconforme ao teor das Diretivas uma norma de Responsabilidade Civil, apesar de, tal como nota SINDE MONTEIRO¹⁹⁷, tal não ser expressamente referido na decisão. Porém, o que importa retirar deste acórdão é, uma vez mais, que o efeito útil das Diretivas atinentes ao seguro automóvel – que permite a persecução dos seus objetivos –, pode implicar incompatibilidades com normas de Responsabilidade Civil, que têm de ser colmatadas nos diferentes Estados. Isto pois, mesmo que a finalidade destes diplomas não seja a harmonização do Direito da Responsabilidade, mas sim do Direito dos Seguros, certas normas do primeiro domínio poderão comprometer uma aplicação do segundo em plena concordância com os critérios europeus.

Toda esta argumentação está corroborada no Acórdão Helgadóttir, nos termos do qual as Diretivas, no seu conjunto, podem ter algum efeito sobre os regimes de Responsabilidade Civil, pelo que não se poderá excluir a hipótese de existirem normas que conflituam com os fins de harmonização das regras de cobertura pelo seguro e de coesão no tratamento das vítimas de acidentes rodoviários. Ainda assim, ressalva o TAECL, este efeito das Diretivas sobre os regimes de Responsabilidade Civil deverá ser excecional e limitado, pelo que os Estados deverão ter uma ampla margem a este respeito¹⁹⁸.

Tudo considerado, deste quadro jurisprudencial resulta um *princípio interpretativo*¹⁹⁹ que responde à grande questão deste capítulo – será possível harmonizar o Direito dos Seguros sem que tal se repercuta no Direito da Responsabilidade Civil? Pois bem, apesar da constante reiteração de que a finalidade das Diretivas se limita à harmonização do seguro, tal só poderá ser alcançado com o afastamento de normas sobre seguros desconformes ao Direito Europeu, assim como de normas de Responsabilidade Civil que retirem o efeito útil a estas disposições europeias. Para este último setor

¹⁹⁶MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 95.

¹⁹⁷*Ibid.*

¹⁹⁸TRIBUNAL DA ASSOCIAÇÃO EUROPEIA DE COMÉRCIO LIVRE – de 14.06.2011, processo n.º E-7/00, §31. Disponível na Internet:<URL:<https://eftacourt.int/download/7-00-judgment/?wpdmdl=1707>>.

¹⁹⁹MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 98.

normativo, a Jurisprudência, tal como apresentada *supra*, apontou critérios que, estando preenchidos, evitam que se coloque em causa este princípio. Para o nosso estudo, releva considerar que no que toca às regras atinentes à contribuição do lesado, estas só estarão de acordo com a posição jurisprudencial europeia se preverem uma redução da indemnização²⁰⁰ proporcional e excecional, o que poderá ser entendido como se referindo apenas às condutas culposas e gravemente culposas por parte da vítima, com base numa apreciação individual da sua atuação, tal como será analisado no capítulo seguinte. Pelo contrário, opor-se-á ao Direito da União Europeia qualquer exclusão automática da indemnização do lesado com fundamento na sua mera contribuição causal para o sinistro.

5.3. Como explicar o desfecho dos reenvios prejudiciais por parte dos tribunais portugueses?

Face a tudo o que foi exposto até agora, era previsível que nos tribunais portugueses não tardassem a surgir dúvidas sobre a interpretação e aplicação de determinadas normas referentes aos acidentes de viação.

O Acórdão Ferreira Santos²⁰¹ tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Tribunal da Relação do Porto, que questionou a compatibilidade do regime de Responsabilidade Civil pelo Risco em caso de colisão de veículos com as disposições europeias. Concretamente, dado que o art. 506.º, n.º 1 e 2 CC permite estabelecer a repartição da responsabilidade, isto é, reduzir a indemnização a que o lesado tem direito na proporção do risco de cada veículo, e que, em caso de dúvida, se considera igual a medida da contribuição de cada um, seria este critério contrário às Diretivas, de acordo com o princípio interpretativo resultante da Jurisprudência europeia?

O TJUE responde negativamente, referindo que “[c]ontrariamente aos contextos jurídicos que deram origem aos acórdãos *Candolin e o. e Farrell*, (...) o artigo 506.o do Código Civil português não tem por efeito excluir automaticamente ou limitar de modo

²⁰⁰E, consequentemente, da cobertura pelo seguro.

²⁰¹TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 2.ª Secção, de 17.03.2011, processo n.º C-484/09. Disponível na Internet: <URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62009CJ0484&from=PT>>.

desproporcionado o direito das vítimas”²⁰². Seria, pois, esta a orientação adotada por este tribunal em todas as decisões que se seguiram.

Num outro caso, o Acórdão Ambrósio Lavrador²⁰³, um menor que conduzia uma bicicleta em contramão, sem cumprir com o CE, colidiu com um veículo, o que resultou na sua morte. Ora, tal situação constituía um exemplo paradigmático de decisão pela exclusão do direito a indemnização por parte dos pais da vítima, considerando-se a criança como a exclusiva “culpada” pelo acidente, quer se seguisse a tese clássica, quer se admitisse, em teoria, a concorrência entre a contribuição do lesado e o risco para depois se decidir que no caso concreto apenas o primeiro contribuiu para o desfecho. Perante este cenário, o STJ submeteu ao TJUE a questão de saber se o Direito Europeu se opunha à legislação do CC que permitia, até então, aos tribunais recusar ou limitar o direito à indemnização pela simples razão de ao lesado ser atribuída parte ou mesmo a exclusividade da produção dos danos, consoante a tese seguida.

Mais uma vez, a resposta do TJUE foi no sentido de que estas disposições nacionais de 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*”²⁰⁴ não são desconformes com o Direito da União Europeia visto terem por base uma “*apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano*”²⁰⁵, para além de que “*caso a vítima, por facto que lhe seja imputável, tenha concorrido para a produção do dano ou para o seu agravamento, a indemnização desta, nos termos dessa legislação, é afectada numa medida proporcional ao grau de gravidade desse facto*”.²⁰⁶

Quanto a esta decisão, tal como salienta SINDE MONTEIRO, parece não ter ficado claro, ao analisar as normas jurídicas do art. 503.º, 505.º e 570.º CC, que é permitido pelo nosso Ordenamento Jurídico uma aplicação das regras de Responsabilidade pelo Risco

²⁰²*Ibid.*, §43.

²⁰³TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 3.ª Secção, de 9.06.2011, processo n.º C-409/09. Disponível na Internet: <URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62009CJ0409&from=PT>>.

²⁰⁴*Ibid.*

²⁰⁵*Ibid.*

²⁰⁶*Ibid.*, §33.

caracterizada por uma “*automaticidade cega*”²⁰⁷ e com base num “*critério geral e abstrato*” de exclusão da indemnização em caso de contribuição do lesado – o que iria, nitidamente, contra a Jurisprudência do TJUE, tal como *suprarreferida*²⁰⁸.

Por fim, releva referir o Acórdão Marques Almeida²⁰⁹, que diz respeito a um sinistro cujo passageiro, que não tinha colocado o cinto de segurança, foi projetado através do para-brisas, o que resultou em danos físicos. Novamente, estava em causa saber se a orientação jurisprudencial maioritária, que excluiria a Responsabilidade pelo Risco dada a contribuição do lesado, não poria em causa o efeito útil das Diretivas, tal como referido nos Acórdãos Candolin e Farrell.

De novo, o TJUE conclui que as normas do art. 503.º, 505.º e 570.º CC não têm por efeito a exclusão automática ou limitação desproporcionada do direito do lesado a uma indemnização²¹⁰. Contudo, tal como mencionado anteriormente, a admissão da tese clássica tem precisamente como consequência a exclusão automática da indemnização, dado o argumento da quebra do nexo de causalidade aplicado de forma mecânica, e sem ter em consideração as circunstâncias do caso concreto ou a subsistência da contribuição dos riscos do veículo²¹¹. Consequentemente, não se impondo a necessidade de alteração da interpretação e aplicação das normas em causa, não se verificará uma motivação para que as decisões nos nossos tribunais divirjam significativamente do que tem sido o padrão até agora – a exclusão da indemnização com fundamento da contribuição do lesado –, o que, inegavelmente, coloca em questão o efeito útil das Diretivas.

²⁰⁷ MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 107.

²⁰⁸ Por este motivo, SINDE MONTEIRO não atribuiu “*particular importância a esta decisão*”. Cfr. *Ibid.*

²⁰⁹ TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – Grande Secção, de 23.10.2012, processo n.º C-300/10. Disponível na Internet: <URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62010CJ0300&from=SL>>.

²¹⁰ *Ibid.*, §37.

²¹¹ Ideia igualmente defendida por SINDE MONTEIRO. Cfr. MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, pp. 108 e 109.; assim como, por outras palavras, pelo próprio STJ, no já estudado Acórdão de 4 de outubro de 2007, como um dos argumentos a favor da admissão da tese da concorrência entre a contribuição do lesado e o risco. Cfr. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino... *op. cit.*

5.4. (In)compatibilidade da Jurisprudência anterior e posterior aos reenvios prejudiciais portugueses

5.4.1. Argumentação a favor da inaplicabilidade da Jurisprudência anterior aos reenvios prejudiciais portugueses ao Direito da Responsabilidade Civil nacional

A adoção desta nova posição por parte do TJUE pode ser explicada através da análise das Conclusões da Advogada-Geral Verika Trstenjak²¹², onde são apresentados, em nosso entender, dois argumentos principais um pouco contraditórios entre si.

Em primeiro lugar, defende que ao contrário da legislação portuguesa em causa, que diz respeito a normas de Responsabilidade Civil, os Acórdãos Candolin e Farrell, citados nos reenvios prejudiciais portugueses, dizem respeito, apenas, a normas de Direito dos Seguros – ou seja, disposições que pertencem ao escopo de harmonização por parte das Diretivas²¹³.

Porém, logo de seguida, é afirmado que “*a dita legislação não tinha por efeito, no caso de a vítima ter contribuído para o seu próprio dano, excluir automaticamente ou limitar de maneira desproporcionada o seu direito (...) de ser indemnizada pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil do condutor do veículo envolvido no acidente.*”²¹⁴ Interpretado *a contrario*, isto parece querer dizer que as normas de Responsabilidade Civil poderiam, de facto, privar as Diretivas do seu efeito útil e que, no caso concreto tal não acontecia porque as limitações ao direito a indemnização cumpriam com os já referidos três critérios apresentados pelo TJUE – excecionalidade, proporcionalidade e apreciação das circunstâncias do caso concreto. À mesma conclusão chegaram SOPHIE FERNANDES e ALESSANDRA SILVEIRA, ao afirmarem que “*as disposições nacionais que regulam as indemnizações devidas por acidentes (...) não podem privar as disposições europeias do seu efeito útil – algo que ocorreria, como confirma o Tribunal de Justiça*

²¹²TRSTENJAK, Verica – **Conclusões da Advogada-Geral** – de 5.07.2012, processo n.º C-300/10, §42. Disponível na Internet: <URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9C054E5B18C72061DE4DD137C2F5B8DE?text=&docid=124733&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8162994>>.

²¹³*Ibid.*, §31.

²¹⁴*Ibid.*, §53.

*da União Europeia (...) se tivessem por efeito excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o direito à indemnização das vítimas protegido pelo Direito da União –, devendo antes ser interpretadas em conformidade com os imperativos da ordem jurídica europeia, porque integram o seu âmbito material de aplicação.”*²¹⁵

Por outras palavras, é defendido que as normas jurídicas nacionais não são desconformes ao Direito Europeu pois, por um lado, não consubstanciam uma situação análoga aos Acórdãos Candolin e Farrell, não ameaçando o efeito útil das Diretivas, visto que tal raciocínio só se aplica a normas referentes ao Direito dos Seguros, por outro, por não implicarem uma exclusão automática ou uma limitação desproporcionada do direito a indemnização pelo seguro, logo, não colocando em causa esse mesmo efeito útil. Sucintamente, estas normas não colocam em causa o efeito útil, como nos citados Acórdãos, pois tal só é possível de acontecer se disserem respeito a normas de Direito dos Seguros, ao mesmo tempo que não colocam em causa esse efeito dado cumprirem com os requisitos da excecionalidade, proporcionalidade e apreciação concreta. Estes dois argumentos, paralelamente apresentados, retiram à decisão a clareza necessária numa resposta a um reenvio prejudicial. Para além do mais, em ambos os pontos, não podemos estar de acordo.

5.4.2. Contra-argumentação

Discordando, respeitosamente, do raciocínio apresentado pelo TJUE no Acórdão Ambrósio Lavrador e Marques Almeida, resta-nos apresentar a contra-argumentação a esta nova orientação jurisprudencial.

Por um lado, tal como já havia sido *supramencionado*, o TJUE utiliza dois argumentos para chegar à mesma conclusão de que as normas do art. 503.º, 505.º e 570.º CC não são desconformes ao Direito da União Europeia²¹⁶.

²¹⁵FERNANDES, Sophie Perez; SILVEIRA, Alessandra – O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011). **Cadernos de Direito Privado**. [s.l.]. n.º 34 (2011), p. 19.

²¹⁶“A doutrina dos Acórdãos Candolin e Farrell é trazida à colação na fundamentação da decisão, com enunciado exposto do princípio interpretativo acerca do exercício das competências dos Estados membros sem prejuízo do efeito útil, bem como da regra de que esse efeito se esvaziaria se com fundamento na contribuição do lesado numa regulamentação nacional definida com base em critérios gerais e abstratos recusasse ou limitasse os direitos da vítima de modo desproporcionado. Logo em seguida aparece contudo o considerando segundo o qual no presente litígio, diferentemente das circunstâncias que deram lugar àqueles acórdãos, o direito a uma indemnização não é afetado por “disposições em matéria de seguro” mas sim “devido ao regime nacional de responsabilidade civil (...)”. Mas em seguida o tribunal entra na

Quanto ao primeiro argumento, de que não é aplicável a jurisprudência Candolin e Farrell, cabe retirar duas conclusões. Em primeiro lugar, como já tivemos a oportunidade de explicar, discorda-se da afirmação de que nestas decisões esteve em causa, exclusivamente, matéria do âmbito do Direito dos Seguros²¹⁷. Aliás, tal como notou JOAQUIM PERES, nos reenvios dos tribunais portugueses, o TJUE redefiniu a circunscrição da já conhecida fórmula jurisprudencial “*a um universo bem mais limitado do que permitido pela letra dos acórdãos Candolin e Farrell*”²¹⁸. Contudo, não nos parece correto admitir que se tenha tratado de uma “clarificação” do que havia sido o real sentido da Jurisprudência anterior. Isto pois, tanto no Acórdão Helgadóttir²¹⁹ como no Mendes Ferreira²²⁰ se decidiu que o Direito Europeu podia obstar a normas de Responsabilidade Civil. Logo, a interpretação mais evidente dos Acórdãos Candolin e Farrell teria de ser muito menos restritiva, seguindo-se a orientação segundo a qual não só as normas exclusivamente referentes ao Direito dos Seguros poriam em causa o efeito útil das Diretivas, tendo também que reconhecer essa capacidade a certas normas de Responsabilidade Civil, notadamente às referentes à contribuição do lesado.

Já no que respeita ao segundo argumento, surge-nos como inusitado que o TJUE tenha concedido proteção jurídica, nomeadamente, no caso de Elaine Farrell e não no de Marques Almeida. Concordamos com SINDE MONTEIRO quando defende tratem-se de

análise do disposto nos artigos (...) do Código Civil português e chega à conclusão de que a “regulamentação nacional não tem por efeito (...) excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o direito a uma indemnização pelo seguro obrigatório (...)”. Cfr. MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, pp. 113 e 114.

²¹⁷Para tal, remete-se para a secção 5.2. deste estudo, onde se analisaram as implicações destes acórdãos no Direito da Responsabilidade Civil.

²¹⁸PERES, Joaquim – Comentário ao acórdão “Marques Almeida” de 23 de Outubro de 2012, C-300/10: confirmação, inflexão ou afinação?. **Anuário Português de Direito Internacional** [Em linha]. (2012), p. 197. [Consult. 4 dez 2021]. Disponível na Internet: <URL:https://www.mlgs.pt/xms/files/v1/Publicacoes/Artigos/2014/JVP_Comentario_ao_acordao_-_Marques_Almeida_-_de_23_de_Outubro_de_2012_C-300_10_confirmacao_inflexao_ou_afinacao.pdf>.

²¹⁹“Although the basic aim of the three Directives is to harmonise the insurance coverage in case of motor vehicle accidents, the Directives, taken as a whole, may have some effect on the liability regimes (...)” Cfr. TRIBUNAL DA ASSOCIAÇÃO EUROPEIA DE COMÉRCIO LIVRE – de 14.06.2011, §31... *op. cit.*

²²⁰“[As disposições europeias] obstat à existência de uma legislação nacional que prevê montantes máximos de indemnização inferiores aos montantes mínimos de garantia fixados por esses artigos quando (...) só haja lugar a responsabilidade civil pelo risco.” Cfr. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 5.ª Secção, de 14.09.2000... *op. cit.*

dois casos análogos²²¹. Na nossa opinião, das respostas aos reenvios prejudiciais²²² resultou uma amplificação das discrepâncias de tutela dos lesados em acidentes de viação consoante o local do sinistro, num puro antagonismo com os objetivos europeus. Isto porque, o art. 505.º CC continua a ser aplicado de forma a excluir automaticamente a indemnização do lesado – quer seguindo a tese clássica, quer admitindo a tese da concorrência, mas decidindo, com grande facilidade, pela contribuição exclusiva do lesado.

Em conclusão, se, de facto, o Direito da Responsabilidade Civil pode colocar em causa o efeito útil das Diretivas, o art. 505.º CC, na sua comum aplicação, será decididamente uma dessas normas, ao permitir uma exclusão automática da atribuição de indemnização, assim como a sua redução desproporcionada²²³. E como, de acordo com o princípio do primado do Direito da União Europeia, “*em caso de conflito o direito da União se aplica com preferência sobre o direito nacional dos Estados-membros*”²²⁴, as normas de Responsabilidade pelo Risco referentes à limitação do direito a indemnização do lesado que contribuiu para o seu dano exigem uma reinterpretação conforme ao espírito subjacente ao objetivo de harmonização por parte das Diretivas – processo que já havia sido iniciado com o Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007, mas ainda com um longo caminho a percorrer²²⁵.

²²¹“O caso é tão análogo ao do Acórdão Farrell que custa muito a compreender que o TJUE não o tenha chamado à colação para estabelecer a comparação (...). Viajar na caixa aberta de um ligeiro de carga (Farrell) é até talvez um comportamento mais perigoso do que viajar num lugar preparado para o transporte de pessoas, embora sem cinto de segurança (Marques Almeida). Proteger o primeiro passageiro e não o segundo compreende-se mal em termos de justiça material.” Cfr. MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 123.

²²²Especificamente, as respostas aos reenvios dos casos Ambrósio Lavrador e Marques Almeida, que se têm como os mais relevantes para o nosso estudo.

²²³TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 486.

²²⁴MARTINS, Patrícia Fragoso – Princípio do Primado do Direito da União. In: PAIS, Sofia Oliveira, coord. - **Princípios fundamentais de direito da União Europeia: uma abordagem jurisprudencial**. 3.ª ed. Coimbra: Almedina, 2013, p. 41.

²²⁵Como evidencia MARIA DA GRAÇA TRIGO, frequentemente, nas decisões dos tribunais portugueses posteriores aos Acórdãos Ambrósio Lavrador e Marques Almeida verifica-se, reiteradamente, um de dois fenómenos – ou a reafirmação da tese tradicional ou a aceitação da tese da concorrência, mas com um resultado idêntico, isto é, a exclusão da indemnização naquele caso concreto. Cfr. TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, pp. 480 a 486.

6. Proposta de reinterpretação da concorrência entre a contribuição do lesado e os riscos inerentes ao veículo

6.1. O risco comum

Tal como se constatou no início deste estudo, se é certo que viver em sociedade acarreta riscos, nem todos os riscos geram Responsabilidade Civil, mas tão-somente os que estiverem tipificados pelo Direito²²⁶. Assim sendo, chega o derradeiro momento de responder à questão que nos motivou: qual a expressão dos riscos aptos a gerar Responsabilidade Civil, nos termos do art. 503.º e ss. do CC? No nosso entendimento, para obter uma solução jurídica que permita uma aplicação mais justa e coerente da Lei Civil, há que proceder a uma reinterpretação atualista do que deve ser compreendido como os “*riscos próprios do veículo*”.

Se “correr risco” é estar exposto a um perigo²²⁷, na circulação automóvel este traduzir-se-á, normalmente, na conjunção de dois fatores – a massa do veículo e a velocidade que este alcança. Consequentemente, será a energia cinética²²⁸ a explicar a potencialidade danosa destes engenhos. Logo, a contribuição dos “*riscos próprios do veículo*” para o sinistro manifesta-se na sua capacidade de circulação, aliada ao seu volume de massa. Para agravar ainda mais a situação, um automóvel é um objeto que não pode ser instantaneamente detido²²⁹, por mais habilitado e diligente que seja o condutor²³⁰.

²²⁶MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 250.

²²⁷“Risco é, pois, probabilidade de perigo.” Cfr. *Ibid.*, p. 322.

²²⁸A energia cinética consiste numa forma de energia que um objeto possui em função do seu movimento e da sua massa. Cfr. BRITANNICA – **kinetic energy** [Em linha]. [s.l.]: The Editors of Encyclopaedia. [Consult. 8 dez. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://www.britannica.com/science/kinetic-energy>>.

²²⁹MONTEIRO, Sinde – *Direito...*, *op. cit.*, p. 125.; “Parar um veículo pode ser uma tarefa difícil, em especial se o espaço disponível é limitado e as condições de tráfego, aderência e técnicas do veículo são deficientes. Pisar o pedal de travão nem sempre resulta na diminuição de velocidade esperada e nem sempre permite a paragem do veículo em segurança no espaço útil disponível para o efeito.” Cfr. INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES – **Manual do Ensino da Condução: Travagem** [Em linha]. [s.l.]: IMTT. [Consult. 9 dez. 2021]. p. 3. Disponível na Internet: <URL: https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/EnsinoConducao/ManuaisEnsinoConducao/Documents/Fichas/FT_Travagem.pdf>.

²³⁰Neste sentido, “[n]ão é necessário que o condutor do veículo tenha praticado qualquer ato que aumente o risco de acidente.” Cfr. MONTEIRO, Sinde – *Direito...*, *op. cit.*, p. 125.

Por isso, há que admitir que o risco comum de todo e qualquer veículo é objetivo, isto é, constante, dado não diminuir seja qual for a atitude de um terceiro perante o mesmo²³¹. Isto pois, se não fosse a velocidade que atinge e, por consequência, a força cinética que produz, um carro não seria mais perigoso que um qualquer outro objeto inanimado de semelhantes proporções²³².

Deste modo, mesmo se verificando uma contribuição causal para o acidente por parte do lesado, tal não terá a capacidade de absorver este ubíquo risco comum do veículo, porquanto desde o momento em que um veículo está em movimento, deixa de ser possível afirmar que só a vítima contribuiu para os danos, pelo menos em exclusivo²³³. Isto deve-se ao facto de a Responsabilidade Civil pelo Risco apresentar uma origem e fundamentação *sui generis*. Tal como explica MENEZES CORDEIRO, “a responsabilidade pelo risco não é o produto de uma classificação de responsabilidades: antes se perfila como um tipo autónomo de responsabilização, com um subsistema diferente de pressupostos e de consequências”²³⁴. Por este motivo, é possível afirmar que, nos termos da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes causados por veículos, a “causa do acidente” pode não coincidir com a “causa dos danos”²³⁵. Para ilustrar esta proposição, imaginem-se dois acidentes rodoviários, em estradas paralelas, em que são atropelados dois peões. No primeiro acidente, o peão, que atravessou fora da passadeira sem atentar ao trânsito, é atropelado por um veículo automóvel, que podia seguir a uma velocidade comum dentro de uma localidade. No segundo acidente, o peão, nas mesmas circunstâncias, é igualmente atropelado, só que desta vez por uma bicicleta. Ora, a conduta de ambos os peões esteve na origem dos sinistros, foi a “causa do acidente”.

²³¹“Poderá, é certo, activar-se tal risco, como a pólvora explode à aproximação do lume, mas a carga potencial do perigo não se altera por isso. O risco é (...) uma ameaça permanente, absolutamente inalterável em função da maior intensidade posta na defesa por quem possa sofrer as consequências.” Cfr. MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 331.

²³²AMÉRICO MARCELINO exemplifica esta ideia referindo que se não fosse a velocidade que o automóvel pode atingir, este não seria mais perigoso que um gerador de eletricidade ou um motor de rega. Porém, nota o autor, dependendo do contexto em que se insere, o veículo poderá continuar a representar um perigo, mesmo que não esteja em movimento, designadamente se estiver abandonado de noite e sem luzes no meio de uma estrada, constituindo uma armadilha para os demais veículos (mas, neste caso, tal dever-se-á à velocidade e massa de um outro automóvel que com ele colida). Cfr. *Ibid.*, pp. 322 e 323.

²³³TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 486.

²³⁴CORDEIRO, Menezes – **Tratado de Direito Civil Português** – vol. II – Direito das Obrigações, Tomo III, Coimbra: Almedina, 2010, pp. 405 e 406.

²³⁵TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 486.

Porém, é de conhecimento geral que ir de encontro com uma bicicleta nem de longe provoca a mesma gravidade de danos que um típico atropelamento automóvel – visto que uma bicicleta não tem a mesma energia cinética, logo, a mesma perigosidade que um carro. Neste sentido, a imputação de Responsabilidade pelo Risco assenta, primeiramente, na relação de causalidade entra a fonte de perigo, neste caso, o veículo²³⁶ e os danos sofridos pelo lesado²³⁷.

Tendo em conta tudo isto, persiste a incerteza na determinação do preenchimento dos requisitos de exclusão da Responsabilidade pelo Risco, tal como prevista no art. 505.º CC. Por outras palavras, quando é que o acidente é exclusivamente imputável ao lesado, não intervindo estes riscos comuns do veículo? Para responder a tal quesito, há que aludir a duas teorias da causalidade que julgamos colmatar todas as circunstâncias de exclusão com as quais o julgador se poderá deparar no contexto dos acidentes de viação.

Em primeiro lugar, recorrendo à teoria da causalidade adequada²³⁸, só se poderá sustentar que o veículo não é idóneo a produzir os danos diretamente ligados aos seus “riscos próprios” e, portanto, excluir sem mais a indemnização, quando este estiver parado²³⁹. Porém, no art. 503.º, n.º 1, última parte, está prevista a responsabilização pelos acidentes provenientes dos riscos próprios do veículo ainda que o mesmo não esteja em circulação. Isto significa que, estando o automóvel em movimento, os seus riscos próprios contribuíram para os danos, mas não só – ainda que esteja parado, caberá ao julgador avaliar se estes riscos tiveram alguma contribuição, como seja o risco de avaria, de curto-circuito, etc. ou se, por outro lado, os danos produzidos pelo veículo imóvel também poderiam ser gerados pelo embate num outro objeto inerte.

²³⁶Dada a sua velocidade, massa e capacidade de imobilização não escassas vezes tardia.

²³⁷TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 496.

²³⁸Nos termos da qual, será a causa do dano o comportamento que, em abstrato e em condições normais, é idóneo a produzir aquele tipo de dano. Nestes termos, haverá responsabilização se, de acordo com as regras da experiência, se possa concluir que o lesado provavelmente não teria sofrido aqueles danos se não fosse a conduta do lesante, tal como resulta do art. 563.º CC. Cfr. BARBOSA, Mafalda Miranda – Do nexo de causalidade ao nexo de imputação. **Novos Olhares sobre a Responsabilidade Civil** [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2018. [Consult. 10 dez 2021]. p. 49. Disponível na Internet: <URL:https://www.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/pdf/eb_reponscivil_2018.pdf>.

²³⁹TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 487.; “*Também no caso do carro ligeiro que, em passeio, foi arrastado por uma vaga de mar, provocando a morte de uma pessoa, o Supremo considerou não haver responsabilidade pelo risco. Como o não há quando o carro está parado e, sem culpa, alguém vai embater nele.*” Cfr. MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 250.

Em segundo lugar, cabe-nos invocar a teoria do escopo da norma violada²⁴⁰, de forma a excluir os eventos que não se concertam com a teleologia das normas que atribuem a Responsabilidade pelo Risco em caso de acidente de viação. Sendo que a norma do art. 503.º, n.º 1 visa tutelar quem, vivendo numa sociedade de risco, tem de enfrentar os perigos próprios do tráfego automóvel a fim de poder viver o seu dia a dia, ficará automaticamente excluída deste escopo normativo qualquer tipo de contribuição autolesiva intencional, como, por exemplo, uma tentativa de suicídio²⁴¹.

A estes casos seria igualmente possível fazer uma analogia com a “descaracterização do acidente de trabalho”, tal como presente no art. 14.º, n.º 1, al. a) da LEI N.º 98/2009. Tal como explica PEDRO ROMANO MARTINEZ a propósito desta última norma, “[n]a hipótese de dolo da vítima, poder-se-ia dizer que, verdadeiramente, não se estaria perante um acidente e, por conseguinte, também não poderia haver responsabilidade civil. De facto, se, por exemplo, o trabalhador propositadamente amputar uma mão, em princípio, não haveria acidente.”²⁴² Ora, o mesmo raciocínio deverá ser aplicado no âmbito dos acidentes de viação, na medida em que a situação onde uma pessoa, propositadamente (dolosamente), se atravessa na frente de um automóvel não constitui, deveras, um “acidente rodoviário”, não carecendo, por isso, de tutela jurídica.

Se por força de todas estas considerações se rejeita a teoria clássica da exclusão automática do direito a indemnização por mera contribuição causal do lesado, será igualmente inevitável afastar a orientação jurisprudencial descendente do Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007, segundo a qual seria necessária a verificação de um “risco agravado” para que se admitisse a concorrência entre esse mesmo risco potenciador dos perigos próprios da condução e a conduta do lesado. Isto porque, uma vez que o risco motivador da posituação da norma do art. 503.º é explicado pelas próprias características

²⁴⁰Segundo a qual há que proceder a uma interpretação teleológica da norma em causa, de forma a evitar a sua subversão. Nestes termos, explica MAFALDA BARBOSA, há que responder a três segmentos problemáticos: “*quais os sujeitos que a norma visava tutelar?; que tipo de interesses eram por ela protegidos?; qual a forma de surgimento dos danos que ela proscrevia?*”. Cfr. BARBOSA, Mafalda Miranda – Do nexo... *op. cit.*, p. 51.

²⁴¹Até porque, como explica JOÃO AREOSA, a própria definição de “acidente”, neste caso, de viação, já “*exclui as acções intencionais prejudiciais, tais como actos de terror, sabotagem, suicídio, etc.*”. Cfr. AREOSA, João – Do risco ao acidente: que possibilidades para a prevenção?. **Revista Angolana de Sociologia** [Em linha]. n.º 4 (2009), p. 41. [Consult. 9 jan. 2022]. Disponível na Internet:<URL: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/17002/1/Jo%c3%a3o%20Areosa%20Do%20risco%20ao%20acidente.pdf>>.

²⁴²MARTINEZ, Pedro Romano – **Direito...** *op. cit.*, pp. 850 e 851.

da máquina – massa, velocidade e, por consequência, energia cinética – o mesmo não desaparece milagrosamente pelo simples facto de o veículo não apresentar nenhuma especificidade ou o seu condutor praticar qualquer ato que aumente esse mesmo risco de acidente aquando da verificação da contribuição da vítima²⁴³.

Por outro lado, ao proceder a uma reinterpretação da Responsabilidade pelo Risco por acidentes de viação, não se pode perder de vista o fenómeno da “socialização do risco”. Com origem na constante ameaça à integridade física das pessoas, o perigo da circulação automóvel forçou a que o mesmo fosse encarado como um “risco social”, levando à introdução do seguro automóvel obrigatório e dos fundos de garantia²⁴⁴. Assim, deixou de ser possível encarar esta categoria de Responsabilidade Civil como o mero confronto entre o lesante e o lesado²⁴⁵, numa busca por uma justiça comutativa²⁴⁶. Isto pois, a obrigação de contratação de um seguro automóvel, tal como prevista pelas sucessivas Diretivas Europeias, levou à prostração “*da carga sancionatória e preventiva associada à responsabilidade civil*”²⁴⁷, tal como da “*relação individual responsabilizante, traduzida no facto de o responsável não assumir (...) unilateralmente o débito indemnizatório*”²⁴⁸. Esta “secundarização” do responsável pelo ressarcimento

²⁴³TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 487; MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, pp. 125 e 126.; “*No sentido comum, a noção de “riscos próprios do veículo” é inerente ao perigo da circulação e, por conseguinte, encontra-se sempre presente num acidente de circulação rodoviária. E se em determinados sinistros rodoviários é constatável um risco próprio específico concretizado, como se considerou no Acórdão de 4/10/07, provavelmente na grande maioria dos acidentes o risco susceptível de ser considerado não é senão o risco próprio da actividade de circulação de veículos automóveis, de inegável perigosidade objectiva.*” Cfr. JESUS, Gregório Silva – Infracções estradais causais nos acidentes de viação. In: **Direito Estradal** [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2016. [Consult. 10 jan. 2022]. p. 72. Disponível na Internet:<URL: http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/outros/e_book_direito_estradal.pdf>.

²⁴⁴MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 125.

²⁴⁵ Porém, tal como já advertia ANDRÉ TUNC nos anos 60, “*por um curioso reflexo, diante do aumento dos seguros e da seguridade social que engolem êste direito, os juristas, na maior parte dos países (...) tentaram conservá-lo “puro” e fazê-lo funcionar como antes, (...) êles continuam a raciocinar como se a reparação dos danos originasse um problema de justiça entre dois homens (...); em caso de seguro, o problema é completamente diferente: consiste em saber se a vítima deve ser indenizada por um fundo gerado por uma Companhia de seguros e alimentado por prémios pagos pela coletividade de autores em potencial de danos.*” Cfr. TUNC, André – Os Problemas... *op. cit.*, p. 7.

²⁴⁶MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 126.

²⁴⁷PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, pp. 288 e 289.

²⁴⁸*Ibid.*

dos danos, como é caracterizada por BRANDÃO PROENÇA, viabiliza a preponderância dos interesses do lesado²⁴⁹ em função da “*atrofia do círculo de autoresponsabilidade*”²⁵⁰ do mesmo nos casos em que se verifica uma conduta contributiva para o sinistro. Por outras palavras, a natureza do seguro automóvel propicia uma garantia, a nível europeu, de tutela reparadora, o que já não se coaduna com os mecanismos tradicionais de apuração da Responsabilidade Civil²⁵¹.

Destarte, as garantias provenientes da obrigatoriedade do seguro automóvel compelem a um certo abandono da indagação da reprovabilidade da conduta do lesado em prol da busca pela solução mais justa para cada circunstância, o que nas palavras do Conselheiro JOÃO BERNARDO se compendia numa única afirmação: “[o] *que aconteceu releva menos perante o que se deve fazer face ao que aconteceu*”²⁵². E tal só será possível rejeitando a rigidez tradicional da procura por um nexo causal entre eventos, rumo à tutela das vítimas que, enquanto sociedade, aceitamos que sofram demasiadamente os danos provocados por máquinas com as quais nos habituamos a conviver.

6.2. Coerência sistemática

A interpretação do regime jurídico da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes causados por veículos não ficaria completa sem a respetiva interpretação sistemática. Para tal, cabe-nos atender aos outros regimes especiais de Responsabilidade pelo Risco, almejando alcançar uma lógica intrassistemática, sem olvidar que o domínio rodoviário apresenta a particularidade referente à necessidade de conformidade com as Diretivas Europeias sobre o seguro obrigatório.

²⁴⁹“A proliferação intensa dos seguros contribui para a aceitação da favorabilidade. A obrigatoriedade dos mesmos em imensos casos acentua esta. No fundo está a ideia de que cada vez menos se pretende atingir o lesante e cada vez mais se pretende assegurar que aumente em dimensão e intensidade o ressarcimento do lesado.” Cfr. BERNARDO, João – A favorabilidade concedida ao lesado na relação de responsabilidade civil. **Revista de Direito da Responsabilidade** [Em linha]. Ano 2 (2020), p. 516. [Consult. 12 dez. 2021]. Disponível na Internet: <URL: tinyurl.com/yr2bm7c4>.

²⁵⁰PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 290.

²⁵¹Que BRANDÃO PROENÇA denomina de “contrapesos” existentes para a responsabilidade pessoal e para os seguros privados, tal como as exclusões e reduções indemnizatórias, a ponderação estrita das culpas, etc. Cfr. *Ibid.*, p. 291.

²⁵²BERNARDO, João – A favorabilidade... *op. cit.*, p. 516.

Nestes termos, é importante começar por notar que, nas últimas décadas, o legislador tem consagrado, nos vários regimes especiais de Responsabilidade pelo Risco, normas que atribuíram relevâncias diferentes à contribuição do lesado²⁵³.

Por um lado, uma parte dos regimes especiais consagram a exclusão da Responsabilidade pelo Risco apenas na hipótese de o acidente se ter devido a culpa exclusiva do lesado²⁵⁴. Tal vai ao encontro do regime jurídico dos acidentes de viação, na medida que, de acordo com a interpretação do art. 505.º CC conforme ao Direito Europeu, a indemnização só poderá ser excluída quando o risco não concorra com a contribuição do lesado.

Por outro lado, regimes há em que, ao se comprovar a culpa do lesado, é dada ao juiz a prerrogativa de manter, reduzir ou excluir a indemnização devida, consoante as circunstâncias do caso²⁵⁵. Porém, ao comparar o regime dos acidentes de viação com estes outros regimes especiais, há que ter em conta que, tal como *supramencionado*, no Direito Estradal está vedada a hipótese de exclusão da Responsabilidade Civil em caso de concorrência do risco com a contribuição do lesado, por força de uma interpretação conforme ao Direito Europeu²⁵⁶.

Por fim, encontra-se no regime de reparação de acidentes de trabalho uma norma jurídica que permite a exclusão da Responsabilidade pelo Risco em determinadas circunstâncias, relacionadas com o próprio contexto sociológico dos perigos em causa²⁵⁷. Neste sentido, uma interpretação sistemática que atenda ao regime dos acidentes de trabalho pode contribuir para uma maior coerência do regime da Responsabilidade Civil pelo Risco, designadamente, no que respeita à apreciação das condutas autolesivas intencionais²⁵⁸, assim como à distinção entre as situações em que o lesado contribuiu com culpa leve das condutas de maior gravidade, tal como será analisado na subsecção seguinte.

Ou seja, todos estes regimes reconheceram, implícita ou explicitamente, a concorrência entre o risco e a contribuição do lesado, pelo que não será aceitável admitir

²⁵³TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 490.

²⁵⁴Cfr. art. 13.º, n.º 2 do DL. 321/89; art. 41.º do DL. N.º 124/2004; art. 40.º, n.º 1 do DL. N.º 283/2007.

²⁵⁵Cfr. art. 7.º, n.º 1 do DL. N.º 383/89; art. 13.º do DL. N.º 13/2016; art. 11.º, n.º 1 do DL. N.º 67/2007.

²⁵⁶TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 30.06.2005... *op. cit.*, §28, 29 e 30.

²⁵⁷*Vide* art. 14.º da LEI N.º 98/2009.

²⁵⁸Que como “descaracterizam” o acidente de trabalho deverão, igualmente, “descaracterizar” o acidente rodoviário. Para saber mais sobre esta questão, consultar a subsecção 6.1.

que o regime jurídico dos acidentes de viação apresente uma menor tutela comparativamente com os outros regimes – pelo que a necessidade de coerência nos obriga a rejeitar, de vez, a exclusão automática da indemnização por mera contribuição causal por parte do lesado. Muito pelo contrário, é da nossa convicção que, em virtude da expressão estatística e, por consequência, social dos perigos associados a este meio de transporte²⁵⁹, o regime jurídico dos acidentes rodoviários careça de uma tutela ainda mais robusta dos seus lesados²⁶⁰. Tal necessidade de reforço garantístico encontra justificação na realidade empírica – o automóvel, enquanto fonte de perigo, apresenta uma potencialidade de provocar danos praticamente indiscriminada, dado que virtualmente todos os cidadãos portugueses têm contacto com o trânsito automóvel, ainda que não participem do mesmo, circulando na via pública sem o intermédio de um veículo²⁶¹. Aliás, a condição de peão, sendo a mais vulnerável a tais riscos, é-nos, inevitavelmente, imposta como contrapartida de uma coexistência numa sociedade industrial e tecnologicamente avançada²⁶². Por isso, representa, atualmente, um risco ao qual é custoso escapar.

6.3. O risco social e a inevitabilidade da falha humana

Tal como havia sido referido anteriormente, a circulação automóvel é presentemente considerada como um risco social, dada a existência de um seguro obrigatório²⁶³ e de um fundo de garantia automóvel²⁶⁴, em conformidade com o Direito Europeu. Como resultado deste nosso estudo, entendemos que a opção de socialização do

²⁵⁹Que fundamenta, inclusive, a existência de Diretivas Europeias cujo objetivo se centra em proteger as vítimas mais vulneráveis destes acidentes.

²⁶⁰Como assinala BRANDÃO PROENÇA, dando como exemplo comparativo um dos regimes especiais já citados, “a necessidade de tutela é mais premente nos círculos onde os danos são mais frequentes e graves, o que significa proteger mais o peão (criança ou adulto) do que o consumidor de produtos defeituosos”. Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, op. cit., p. 294.

²⁶¹“Mas, se os trens são agora separados dos pedestres e dos automóveis, os automóveis não expulsaram completamente da estrada ou da rua os pedestres, ciclistas e motociclistas.” Cfr. TUNC, André – Os Problemas... op. cit., p. 13.

²⁶²“auto-mobility is still growing, both in developed as in developing countries. The current worldwide road travel by motorbikes, cars, trucks and busses will probably double to 80 trillion kilometers in 2050.” Cfr. RIECK, F.G.; MACHIELSE, C.; VAN DUIN, J.H.R. – **Automotive, the Future of Mobility**. [Em linha]. Germany, 2017, p. 1. [Consult. 7 de jan. 2022]. Disponível na Internet:<URL: shorturl.at/cgrCI>.

²⁶³Para este efeito, cfr. o DL. N.º 153/2008, de 6 de agosto, que transpõe parcialmente para ordem jurídica interna as Diretivas relativas ao Seguro de Responsabilidade Civil resultante da circulação de veículos automóveis.

²⁶⁴“A reparação dos danos causados por responsável desconhecido ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou por responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel, é garantida pelo Fundo de Garantia Automóvel”. Cfr. art. 47.º, n.º 1 do DL. N.º 153/2008, de 6 de agosto.

risco de sinistro se ficou a dever a dois fatores – (i.) ao risco próprio da máquina, consequência da força cinética enquanto produto das suas características físicas, bem como (ii.) à constante e quase inevitável exposição universal ao mesmo. Por estas razões, salienta SINDE MONTEIRO, as pessoas estão sujeitas a conviver com este perigo quotidianamente, o que “*obriga a tão grande número de precauções acrescidas*”, que têm que ser desculpáveis as distrações dos lesados que se devam a negligência ou culpa leve²⁶⁵.

Aliás, já ANDRÉ TUNC apontava para a incongruência de uma interpretação que não tivesse em conta a inevitabilidade de uma ocasional distração, presente em todos nós²⁶⁶. Assim, reitera, “*em centenas de litígios quotidianos que passam pelos tribunais em matéria de acidentes de trânsito, qualificam-se as faltas de comportamento praticadas por homens prudentes, diligentes, avisados, zelosos de seus deveres sociais, que simplesmente cometeram um descuido ou um erro ou que tiveram um momento de fadiga ou de desatenção. Como já observamos, chamamos de falta o que é, na verdade, o resultado inevitável da imperfeição humana, mesmo nos homens mais prudentes e diligentes*”²⁶⁷.

Deste modo, há que proceder a uma revisão do método de avaliação da contribuição do lesado para o acidente – dito de outra forma, com os riscos comuns do veículo podem concorrer as atuações mais díspares, tais como “*comportamentos mecânicos dos lesados, ditados por medo ou reacção instintiva, factos das crianças e dos inimputáveis, comportamentos de precipitação ou distracção momentânea (...) as ausências de conduta, as condutas não culposas, as pouco culposas e as muito culposas*

²⁶⁵MONTEIRO, Sinde – Direito..., op. cit., p. 125.; o autor continua, fazendo referência ao Acórdão do STJ de 15 de maio de 2012, proc. 4249/05, mencionando que “[q]uando a dona de casa sai de sua residência e atravessa a rua, voltando inadvertidamente para trás (caso Meira da Silva), o risco reside em ela ter ali os veículos a circular à frente da sua casa. Essa circulação em si mesma constitui uma das causas do acidente. Distrações destas são estatisticamente inevitáveis, é algo que seguramente acontece, mas que não aconteceria sem a circulação das máquinas a motor. Abstrair do risco gerado na sociedade por essas máquinas para olhar apenas para a contribuição humana por parte do lesado, significa, numa visão realista, desequilibrar os pratos da balança.” Cfr. Ibid., p. 126.

²⁶⁶“Se um acidente ocorre por causa de uma falha de fração de segundo, não é um acidente, mas o resultado dessa falha. O homem não responde pelos acontecimentos que, por sua força, estão além de seus poderes, mas responde pelos acidentes que são, simplesmente, estatisticamente inevitáveis em razão da incapacidade do homem de permanecer atento durante horas, de prever, numa rodovia, o que fará o motorista que vem atrás ou que está três carros adiante e, até mesmo, evitar qualquer coisa que possa ocorrer. Chama-se a isso de falhas de comportamento, reveladoras da imperfeição do homem, de sua fraqueza, dos limites impostos pela natureza às suas forças nervosa e psíquica.” Cfr. TUNC, André – Os Problemas... op. cit., p. 15.

²⁶⁷Ibid., pp. 17 e 18.

dos lesados”²⁶⁸. Logo, atribuir a mesma consequência jurídica a todas estas eventualidades conduziria a resultados manifestamente injustos. Por conseguinte, propomos que se admita uma distinção entre as situações de negligência ou culpa leve do lesado que contribuiu para o seu próprio dano que, tal como *supramencionado*, se devem a distrações difíceis de evitar, das outras situações de culpa mais grave, que um homem médio, diligente e zeloso não permitiria que acontecessem. Isto pois, facilmente se conseguem identificar falhas, catalisadoras de acidentes de trânsito, com origem (i.) na constante exposição a um potencial perigo, (ii.) assim como no consequente processo psicológico de habituação ao mesmo, como também (iii.) nas hercúleas exigências de precaução a fim de evitar um sinistro²⁶⁹²⁷⁰.

No mesmo sentido, BRANDÃO PROENÇA, ao dar o exemplo do peão e do ciclista que “*são vítimas de danos, resultantes, muitas vezes, de reacções defeituosas ou pequenos descuidos, inerentes ao seu contacto permanente e habitual com os perigos da circulação*”, admite que o “*risco da condução*” compreenda também “*esses outros “riscos-comportamentos” ou que estes não lhe são, em princípio, estranhos*”.²⁷¹ Ou seja, estas falhas humanas, pequenas distrações por negligência ou culpa leve, serão perfeitamente subsumíveis aos riscos inerentes à utilização de um veículo em sociedade.

Desta forma, a socialização destes riscos permitirá uma maior margem de prevalência da tutela do lesado, fomentando a atribuição de diferentes consequências a condutas que apresentem um grau de censurabilidade distinto.

Por isso, partilhamos da posição de SINDE MONTEIRO quando defende que apenas a “*conculpabilidade grosseira haveria de contribuir para diminuir a indemnização*”²⁷² – o que, claro está, teria sempre que respeitar as exigências de proporcionalidade e

²⁶⁸ANDRADE, Maria Paula Gouveia – **Prática...** *op. cit.*, p. 57.; no mesmo sentido, cfr. MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 331.

²⁶⁹Quanto a esta questão, socorremo-nos de uma interpretação sistemática com o regime especial dos acidentes de trabalho, uma vez que, tal como aponta PEDRO ROMANO MARTINEZ, “[n]ão é qualquer actuação menos cuidada por parte do trabalhador que acarreta a exclusão ou a redução da responsabilidade; torna-se necessário que a falta tenha alguma gravidade. (...) o direito à reparação mantém-se em caso de actuação ou omissão culposa do trabalhador de reduzida gravidade, nomeadamente se advém da habitualidade na realização de determinada tarefa, na medida em que a rotina, o cansaço e o stress podem levar a um certo relaxamento no respeito de regras de prudência.” Cfr. MARTINEZ, Pedro Romano – **Direito...**, *op. cit.*, pp. 850 e 853.

²⁷⁰“*Teoricamente nenhum acidente é inevitável, embora na prática seja impossível preveni-los a todos*”. Cfr. AREOSA, João – Do risco... *op. cit.*, p. 61.

²⁷¹PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, pp. 275 e 276.

²⁷²MONTEIRO, Sinde – **Direito...**, *op. cit.*, p. 125.

adaptação ao caso concreto, de forma a ser conforme ao Direito Europeu²⁷³ e, acima de tudo, a não gerar resultados injustos ou, até mesmo, chocantes²⁷⁴.

6.4. A nossa proposta interpretativa

Analisando e interpretando tudo o que fora apresentado, chega o momento de retirar conclusões e propor respostas, numa temática que está longe de se tornar pacífica no nosso Ordenamento Jurídico²⁷⁵. Para tal, será possível compartimentar esta questão em quatro pontos – (i.) situações em que o acidente rodoviário se deveu exclusivamente à conduta do lesado, (ii.) situações de negligência ou culpa leve do lesado, (iii.) situações de culpa mais grave por parte do lesado e (iv.) situações em que o lesado é menor de idade ou inimputável.

As situações em que o acidente rodoviário é exclusivamente imputável ao próprio lesado (i.) acionam a aplicação do art. 505.º CC e, por consequência, a exclusão da “*responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º*”. O sinistro deve-se exclusivamente à conduta do lesado quando os riscos associados ao veículo não atuaram como influência para a produção dos danos²⁷⁶. Tal ocorre sempre que, *post factum*, seja possível afirmar que quer seja um veículo automóvel, quer seja um outro objeto móvel de idênticas dimensões, isso não representa diferença alguma quanto à danosidade do acidente²⁷⁷. Como concluímos *supra*, o risco comum do veículo deve-se à conjugação da sua massa com a velocidade que atinge, originando uma elevada força cinética, não escassas vezes difícil de deter. Logo, estes riscos só poderão ser irrelevantes se o veículo não se encontrar em movimento²⁷⁸. Para além do mais, estarão fora do escopo da tutela da norma do art.

²⁷³FERNANDES, Sophie Perez; SILVEIRA, Alessandra – O seguro... *op. cit.*, p. 19.

²⁷⁴MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 331.; ANDRADE, Maria Paula Gouveia – **Prática...**, *op. cit.*, p. 57.; SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Santos Bernardino..., *op. cit.*

²⁷⁵“*No entanto, embora uma interpretação “atualista” deste tipo tenha vindo a ganhar adeptos, não parece existir consenso sobre aquilo que se deve entender por “acidente imputável unicamente ao lesado” ou “a culpa exclusiva do lesado”*. Cfr. MONTEIRO, Sinde – *Direito...*, *op. cit.*, p. 127.; no mesmo sentido, cfr. JESUS, Gregório Silva – *Infracções...*, *op. cit.*, p. 73.

²⁷⁶Pelo contrário, “*se o risco típico se mantém, então não poderá dizer-se que o sinistrado foi o único causador do acidente*.” Cfr. MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 332.

²⁷⁷“*O art. 505.º assenta no pressuposto de o acidente ter sido devido, pura e simplesmente (ou seja: na totalidade) ao próprio lesado... Ou seja, o acto do lesado foi tal que só por si foi idóneo à deflagração do sinistro, sendo irrelevante o risco típico criado pelo veículo: o peão esbarrou no carro, como poderia ter esbarrado num candeeiro de iluminação pública ou num carro de bois*.” Cfr. *Ibid.*

²⁷⁸Sendo que, mesmo estando parado, ainda será necessário avaliar se os danos verificados se devem aos riscos próprios do veículo, tal como prevê o art. 503.º, n. 1, última parte, ou se realmente se devem, em exclusivo, à conduta do lesado, como será o caso da pessoa que esbarra contra um carro estacionado.

503.º CC todos os casos de contribuição autolesiva intencional²⁷⁹ – o contrário seria admitir a possibilidade de subversão desta norma legal que visa proteger o cidadão comum dos “acidentes rodoviários”, dado estar exposto, diariamente, aos perigos de uma máquina da qual não estará a retirar benefício. Ora, se a conduta foi “intencional”, tal não consubstancia um “acidente”, pelo que, tal como previsto para a “descaracterização do acidente de trabalho”, deverá estar excluída a Responsabilidade Civil por acidente causado por veículo em caso de atuação dolosa por parte do lesado.

Fora destes dois casos, não é possível afirmar que o acidente rodoviário se deve, exclusivamente, à conduta do lesado, verificando-se a concorrência entre a mesma e os riscos do veículo – pelo que já não será possível excluir a indemnização, de acordo com uma interpretação atualista e conforme ao Direito Europeu, tal como havia sido constatado no capítulo anterior. Assim, de acordo com a Jurisprudência Europeia analisada *supra*, só será admissível a redução proporcional da indemnização nos casos de concurso entre o risco e a culpa.

Porém, as situações de negligência ou culpa leve do lesado (ii.), caracteristicamente provenientes de meras distrações ou lapsos momentâneos, sendo inevitáveis à condição humana, não justificam uma redução do *quantum indemnizatorium*, que deve ser reservada para as restantes situações, as de culpa mais grave (iii.)²⁸⁰. Isto pois, seria demasiado exigente esperar que o cidadão comum apresentasse uma diligência acima da média, quase sobre-humana, que evitasse toda e qualquer distração, quando está incessantemente exposto ao perigo rodoviário e, por conseguinte, habituado ao mesmo – posição já aceite para os acidentes de trabalho e que se deverá estender aos acidentes de viação.

Por outro lado, no que respeita às situações cuja conduta do lesado vá para além da culpa leve (iii.), “*em conformidade com o art. 570.º a indemnização será atenuada em proporção com a quota de responsabilidade que, segundo o prudente arbítrio do julgador, dever ser atribuída ao risco próprio e à culpa.*”²⁸¹ Ao verificar uma conduta culposa ou até gravemente culposa, poder-se-á invocar à ideia de um sistema móvel, tal como desenvolvida por WALTER WILBURG, recorrendo aos critérios da Responsabilidade Civil com o fim de auxiliar o julgador na determinação da proporção de redução da

²⁷⁹Como, por exemplo, a tentativa de suicídio, um ataque terrorista, uma simulação de atropelamento, etc.

²⁸⁰PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, pp. 275 e 276.; MONTEIRO, Sinde – **Direito...**, *op. cit.*, p. 125.

²⁸¹MARCELINO, Américo – **Acidentes...**, *op. cit.*, p. 332.

indenização – “[a]ssim, a solução dependerá do modo como surgiu o erro, da atribuição da culpa ou, tão só, da imputação da deficiência de comportamento não culposa a um dos sujeitos. Em casos duvidosos, deverá também atender-se ao património de ambos e ponderar uma redução do dever de restituição”²⁸². Devendo ter como principal indicador a gravidade da culpa²⁸³, quanto mais grave for, maior poderá ser a redução da indenização. Porém, seguindo a orientação perfilhada por MARIA DA GRAÇA TRIGO, a percentagem de redução da indenização só deverá ultrapassar os 50% “na hipótese de culpa grave do lesado, parâmetro que, como tem sido defendido, nos parece decisivo neste domínio.”²⁸⁴

Segundo o art. 488.º CC, quando o lesado é inimputável (iv.), isto é, quando não está em condições de entender ou querer, não poderá ser responsabilizado pelo facto danoso que pratique. Logo, por maioria de razão, não se poderá falar da existência de uma conduta culposa que concorra com o risco de forma a justificar uma redução da indenização a receber pelo inimputável. Nestes casos, nos termos do art. 491.º CC, respondem as pessoas obrigadas a vigiá-lo, salvo se estas mostrarem que cumpriram o seu dever de vigilância ou que os danos se teriam produzido ainda que o tivessem cumprido. Todavia, são relevantes para o nosso estudo as situações em que não se prove ter havido *culpa in vigilando*, subsistindo o confronto entre a Responsabilidade Civil pelo Risco e a conduta do inimputável²⁸⁵. Sem embargo, o art. 488.º, n.º 2 prevê uma presunção de inimputabilidade até aos sete anos de idade, pelo que urge saber como avaliar a contribuição do lesado cuja presunção tenha sido ilidida ou que já não seja menor de sete anos. Pois bem, ser inimputável é, comumente, apresentar uma incapacidade de

²⁸²GUICHARD, Raul – A ideia de um sistema móvel, em especial no domínio da responsabilidade civil. Apresentação da tradução de Walter Wilburg “Desenvolvimento de um sistema móvel no Direito Civil”. **Revista Direito e Justiça** [Em linha]. vol. XIV, tomo 3, (2000), p. 19. [Consult. 9 jan. 2022]. Disponível na Internet: <URL: <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnc0ZXh0b3NkZXJhdWxndWljaGFyZHXneDo2MWIxODJhYmYwYzFiOGM1>>; no mesmo sentido, cfr. TRIGO, Maria da Graça – Reflexões ..., *op. cit.*, p. 492.

²⁸³“Trata-se basicamente de seguir o critério proposto por VAZ SERRA no art. 578.º do anteprojecto: “ponderar-se a gravidade dos riscos e da culpa e as consequências que deles e dela resultaram”. Cfr. *Ibid.*

²⁸⁴*Ibid.*; quanto a esta questão, SINDE MONTEIRO defende que reduções acima de 40% “difícilmente deixarão de ser desproporcionadas, a não ser exceionalmente, na hipótese de uma atuação objetiva e subjetivamente censurável, não bastando a desconformidade objetiva.” Cfr. MONTEIRO, Sinde – Direito..., *op. cit.*, p. 131.; também BRANDÃO PROENÇA considera que “a ponderação deverá ser tendencialmente favorável ao lesado, sobretudo se o risco for considerável e estiver coberto pelo seguro ou a situação económica do responsável permitir esse melhor tratamento”. Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 797.

²⁸⁵De notar, porém, que os casos de *culpa in vigilando* compreendem uma situação de concurso entre o risco do veículo e a culpa, neste caso, da pessoa obrigada a vigiar outra, tal como previsto no art. 491.º CC.

compreensão dos deveres jurídicos impostos pela vida em sociedade. Porém, mais do que isso, quando se aborda a questão relativa aos menores de idade em geral, importa considerar a sua menor capacidade de discernir o perigo e, por isso, de evitá-lo²⁸⁶, pelo que a sua conduta nunca poderá ser comparável à de um adulto. Este grupo etário apresenta, assim, uma maior fragilidade. Por este motivo, aos inimputáveis nunca será admissível reduzir a indemnização a receber, com o fundamento na sua contribuição para o sinistro. Já no que concerne aos menores imputáveis, caberá ao julgador avaliar o grau de consciência tanto da conduta praticada como dos riscos associados ao tráfego rodoviário, conforme a idade e desenvolvimento específico daquele menor em concreto²⁸⁷. No limite, e quanto a jovens mais próximos da idade adulta, partilhamos da opinião de SINDE MONTEIRO quando refere que “*uma redução superior a 30% para “vulgares” desatenções e alguma assunção leviana de riscos em jovens que não atingiram a maioridade tenderá a ser desproporcionada*”²⁸⁸ – mas isto apenas no que respeita a atitudes que, quando praticadas por adultos, dada a presumível maior consciência dos perigos circundantes, já consubstanciassem comportamentos culposos ou até gravemente culposos (e nunca levemente culposos).

Ademais, se as meras distrações dos lesados em idade adulta não motivam uma diminuição da indemnização a receber (visto serem virtualmente inevitáveis) ao passo que as suas condutas culposas veem o *quantum indemnizatorium* reduzido de, no máximo, 50% ou mais nas situações mais graves, propendemos a admitir que a maioria das atuações dos menores não justifiquem o mínimo decréscimo indemnizatório – a não ser as situações de extrema gravidade, até para um menor que, de uma forma geral, não deverá ultrapassar os 25%, garantindo assim uma solução congruente com as demais situações de concorrência entre o risco e a conduta do lesado.

²⁸⁶Ao adotar o conceito de “*autorresponsabilidade*”, como cunhado por BRANDÃO PROENÇA, poder-se-á afirmar que os inimputáveis, não tendo liberdade de determinação, não podem ser “*autorresponsabilizados*”. Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta...**, *op. cit.*, p. 423. Já as crianças e jovens, mesmo que imputáveis, terão muito menos “*autorresponsabilidade*” que um adulto, o que advém da sua própria condição de menoridade, justificativa de uma maior tutela em diversas outras áreas do Direito, não podendo o objeto do nosso estudo ser exceção.

²⁸⁷Esta proposta iria ao encontro da hipótese apresentada por BRANDÃO PROENÇA, nos termos da qual, os acidentes que envolvam menores carecem de uma tutela mais intensa do que os que digam respeito apenas a adultos – porém, nem todas as situações apresentam a mesma “*necessidade protetora*”. Para os casos em que a necessidade de tutela do menor não seja tão intensa, seria mais justo adotar uma “*solução mais flexível, análoga à do art. 489.º CC*”. Cfr. *Ibid.*

²⁸⁸MONTEIRO, Sinde – *Direito...*, *op. cit.*, p. 130.

Em conclusão, a Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação carece, nas palavras de MARIA DA GRAÇA TRIGO, de uma “*revolução teórica e prática*”²⁸⁹, contestando abertamente a orientação doutrinal e jurisprudencial segundo a qual toda e qualquer contribuição do lesado afasta a Responsabilidade pelo Risco. De mais a mais, para além de definitivamente se admitir a possibilidade de concorrência, incumbe-nos a obrigação de não negligenciar o próprio método utilizado para avaliar a expressão dos riscos do veículo em cada acidente rodoviário. Isto porque, a atribuição da proporção de contribuição do risco comum ainda apresenta uma tendência para ser despicienda – o que tentámos, através deste estudo, contrariar veemente, até porque tal propende a ser cada vez mais relevante, dado o advento dos veículos autónomos²⁹⁰. Tal como no passado, perante mais um avanço na engenharia da locomoção, será imperativo socorrermos-nos da Responsabilidade Civil pelos riscos decorrentes desta nova tecnologia, sendo fundamental uma alteração do panorama jurídico referente aos sinistros rodoviários²⁹¹.

Quer por via da socialização da Responsabilidade Civil nos acidentes de viação quer, por consequência, por via do Direito Europeu, cujo objetivo é harmonizar a tutela do lesado, se chega à mesma conclusão – “*passou a encarar-se a relação de responsabilidade civil tendo como ponto de partida a indemnização do lesado*”, naquilo que o Conselheiro JOÃO BERNARDO chama de “*preponderância dos interesses dos lesados nos casos de acidentes de viação com veículos a motor*”²⁹². No entanto, tal mudança de paradigma ainda não chegou a todos os nossos tribunais, dando origem a decisões, no nosso entender, inquietantemente injustas²⁹³. Assim, com o fim último de

²⁸⁹TRIGO, Maria da Graça – Reflexões..., *op. cit.*, p. 497.

²⁹⁰Os veículos autónomos caracterizam-se pelo recurso à robótica, apresentando a capacidade, através do uso de um computador, de tomarem decisões sobre alguns ou todos os movimentos do automóvel com pouca ou nenhuma intervenção humana. Cfr. ROSENBERG, Adam – Strict Liability: Imagining a Legal Framework for Autonomous Vehicles. **Tulane Journal of Technology and Intellectual Property** [Em linha]. Vol. 20 (2017), p. 207. [Consult. 22 fev. 2022]. Disponível na Internet:<URL: tinyurl.com/ypnev9zk>.

²⁹¹*Ibid.*, pp. 223 e 224.

²⁹²BERNARDO, João – A favorabilidade..., *op. cit.*, p. 512.

²⁹³Apesar do progressivo advento de decisões fundadas num verdadeiro concurso entre os riscos comuns do veículo e a contribuição do lesado, em perfeita consonância com o Direito Europeu, como, por exemplo, um acórdão em que o STJ decidiu “*pela verificação de um concurso da responsabilidade pelo risco próprio do veículo (...) 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*”. Cfr. SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 1.ª Secção, Maria Clara Sottomayor (Relator), de 25.05.2021, processo n.º 3883/18.4T8FAR.E1.S1. Disponível na Internet:<URL: shorturl.at/sJOY6>. O que torna este acórdão especialmente digno de referência é o facto de defender a aderência à orientação fixada no acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007 quando, na verdade, vai mais além, adotando uma posição mais próxima do já referido voto de vencido do Conselheiro João Bernardo ou, até mesmo, do entendimento defendido neste estudo – de que os riscos comuns do veículo devem concorrer com a contribuição do lesado. Deste modo, torna-se imprescindível a clarificação da posição assumida pelo STJ, de forma a consolidar uma tendência

tutelar os interesses da parte mais vulnerável, cabe-nos rever o papel atribuído à manifestação dos riscos comuns do veículo e, em razão disso, o valor da indemnização concedida à vítima deste flagelo rodoviário.

7. Conclusão

Desde o início do século XX, a sociedade aprendeu a conviver com a inevitabilidade dos acidentes de viação. Apesar da constante ameaça à integridade física das pessoas, é indiscutível que o automóvel revolucionou a forma como a Humanidade encara a mobilidade, fomentando o desenvolvimento tecnológico e, por consequência, o aumento da qualidade de vida da população em geral. Porém, tudo tem um preço. Neste caso, os custos da danosidade dos veículos foram atribuídos a quem retira os benefícios destes engenhos, segundo a máxima *ubi commodum ibi incommodum*, tipificada no art. 503.º CC.

Contudo, a realidade é consideravelmente mais complexa que a teoria. Reiteradamente se verifica que um acidente rodoviário resultou da soma de diversos fatores – e não apenas dos riscos inerentes ao veículo. Assim, o objeto deste estudo versou sobre a concorrência entre esses riscos e a conduta contributiva do lesado – uma problemática, infelizmente, demasiado frequente nos nossos tribunais.

A verdade é que o Direito foi confrontado com uma dificuldade de concertação das várias orientações doutrinárias e jurisprudenciais respeitantes às consequências jurídicas a atribuir à contribuição do lesado para o sinistro. Isto pois, se não restam dúvidas de que os riscos inerentes aos veículos devem ser geradores de Responsabilidade Civil, não foi, porém, possível encontrar um consenso quanto aos fundamentos da sua exclusão. No centro nevrálgico desta querela está a interpretação do art. 505.º CC, mais concretamente, o que deve ser entendido como “*acidente imputável ao próprio lesado*”, permitindo a exclusão da responsabilidade fixada no art. 503.º.

A orientação tradicional defende que a contribuição do lesado quebra o nexo de causalidade entre os riscos próprios do veículo e o sinistro, estando, por isso, preenchidos os pressupostos de exclusão da Responsabilidade Civil, sendo o acidente imputável ao lesado. Não obstante, não nos é possível concordar com tal posição. Sendo o risco de

quanto à avaliação do peso a atribuir aos riscos comuns dos veículos em concorrência com a conduta contributiva do lesado – caso contrário, perpetuar-se-á uma heterogeneidade de orientações jurisprudenciais o que, inevitavelmente, continuará a gerar situações de injustiça.

dano por parte desta perigosa máquina o fundamento da responsabilidade, a atuação do lesado não terá a capacidade de interferir no nexo causal entre este risco comum do veículo e o sinistro – pelo menos, não de forma a absorvê-lo na totalidade, visto que a perigosidade de um automóvel se deve à sua força cinética, resultante da conjugação da sua massa com a velocidade que alcança. Desta forma, poder-se-á constatar que os danos resultantes do embate num veículo automóvel são consideravelmente mais graves dos que se verificam aquando do embate, por exemplo, numa bicicleta.

Logo, a tese clássica não logra obter uma correspondência com a realidade que se observa nas estradas, pelo que o caminho mais adequado será admitir a hipótese de concurso entre o risco e a contribuição da vítima dos danos. Em virtude deste argumento, surge a tese da admissibilidade da concorrência entre os riscos do veículo e a conduta do lesado, que reserva a aplicação do art. 505.º para os casos em que o sinistro se tenha ficado a dever, exclusivamente, à atuação do lesado. Esta posição culminou com o Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007, notório pela sua afirmação da necessidade de proceder a uma interpretação atualista do art. 505.º, a fim de garantir a harmonização com os outros regimes especiais de Responsabilidade pelo Risco que já admitiam uma solução concursal, assim como uma interpretação conforme ao Direito Europeu. O ponto central desta argumentação detém-se, no nosso entender, na necessidade de conformidade com o que está disposto nas Diretivas relativas ao Seguro de Responsabilidade Civil em caso de acidente de viação. Isto porque, tendo estes diplomas por objetivo assegurar a harmonização das garantias de tutela dos lesados e, em suma, a livre circulação em toda a União Europeia, estará vedado ao regime nacional de Responsabilidade Civil retirar o efeito útil a estas disposições europeias. Nestes termos, será desconforme ao Direito da União Europeia uma interpretação do art. 505.º que permita excluir automaticamente a indemnização em caso de contribuição do lesado, sendo apenas admissível uma redução proporcional da mesma, de acordo com a apreciação das circunstâncias do caso concreto.

Ainda assim, apesar de se reconhecer a importância da decisão de 4 de outubro de 2007 para a consolidação da admissibilidade da concorrência entre o risco e a conduta do lesado, tal não foi suficiente para garantir satisfatoriamente a tutela dos interesses em causa, especialmente no que concerne às vítimas menores de idade. Isto pois, se na teoria os nossos tribunais foram, paulatinamente, assumindo a admissibilidade da concorrência, na decisão do caso concreto, persistem em concluir que o risco inerente ao veículo havia sido “absorvido” pelo comportamento do lesado, a quem imputam o acidente, excluindo a indemnização, nos termos do art. 505.º.

Não poderemos estar de acordo com tal entendimento, visto que apenas duas circunstâncias permitem afirmar que o acidente é exclusivamente imputável ao lesado – quando o veículo parado não produz danos diretamente ligados aos seus “riscos próprios” e quando se verifica uma conduta autolesiva intencional por parte do lesado que, dolosamente, contribuiu para a verificação daquele dano.

Nas restantes situações estará empiricamente incorreto concluir que os riscos comuns do automóvel não concorreram com a atuação do lesado para a produção dos danos. No entanto, a expressão dos riscos para o desfecho variará consoante se trate de uma conduta levemente culposa, culposa ou gravemente culposa, assim como conforme o grau de capacidade de avaliação do perigo concreto, de acordo com a idade ou inimputabilidade da vítima.

Apelando a uma interpretação sistemática dos vários regimes especiais de Responsabilidade pelo Risco, assim como à própria natureza “acidental” do evento danoso, é possível concluir que uma conduta levemente culposa, como sejam as meras distrações resultantes da constante exposição ao perigo do tráfego rodoviário, ao serem inevitáveis, são subsumíveis aos riscos inerentes à circulação rodoviária em sociedade, de modo a não constituírem fundamento para uma redução do *quantum indemnizatorium*. Por conseguinte, apenas as condutas culposas e gravemente culposas podem justificar uma diminuição da indemnização devida – que, no entanto, só deverá ultrapassar os 50% quando se prove ter havido uma conduta gravemente culposa por parte do lesado.

Por maioria de razão, a maior exigência de proteção das vítimas mais vulneráveis, isto é, os inimputáveis, obriga a defender que os danos sejam ressarcidos na sua totalidade. Já no que respeita aos menores imputáveis, deverá caber ao juiz a apreciação da sua vulnerabilidade e consequente incapacidade de motivação para se proteger contra os perigos rodoviários, de forma a poder reduzir a indemnização de forma proporcional à sua capacidade de compreensão da gravidade da sua conduta – que, para lá das meras distrações, a ser praticada por um adulto, consubstanciaria uma conduta culposa ou gravemente culposa. Nada obstante, de forma a garantir a coerência lógica do método de redução da indemnização em virtude da conduta de um menor, dificilmente esta poderá ultrapassar os 25%, de modo a garantir a proporcionalidade das soluções.

Tudo considerado, o automóvel é uma máquina inegavelmente perigosa – em razão da sua massa, velocidade que alcança e consequente força cinética que, aliada às condições do meio, poderá dificultar a sua imobilização tempestiva. Todavia, mesmo tratando-se de um risco omnipresente na vida de cada um de nós, perdura a necessidade

da sociedade continuar a usufruir deste engenho. Por essa razão, cabe aos condutores assumirem a possibilidade de provocar danos a outrem – o que, atualmente e por força do Direito Europeu, se encontra obrigatoriamente segurado, sendo esta socialização do risco mais um dos fundamentos a favor da prevalência da tutela do lesado.

Em suma, as vítimas dos acidentes rodoviários constituem um custo que a Humanidade está disposta a assumir, dado o desenvolvimento propiciado pela maior mobilidade. Por isso, é imperativo que se garanta a tutela da parte mais vulnerável, prevalecendo os seus interesses de ressarcimento dos danos provocados por esta revolucionária invenção tecnológica.

8. Referências bibliográficas

8.1. Doutrinais e outras:

ALMEIDA, Moitinho de – **Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias** [Em linha]. [s.l.]:[s.n.]. [texto sem data]. [Consult. 9 nov. 2021]. Disponível na Internet:<URL: https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2018/01/moitinhoalmeida_seguroobrigatorio.pdf>.

ANDRADE, Maria Paula Gouveia – **Prática de Direito das Obrigações**, 2.^a ed. Lisboa: Quid Juris? – Sociedade Editora Ld.^a, 2010.

AREOSA, João – Do risco ao acidente: que possibilidades para a prevenção?. **Revista Angolana de Sociologia** [Em linha]. n.º 4 (2009). [Consult. 9 jan. 2022]. Disponível na Internet:<URL: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/17002/1/Jo%c3%a3o%20Areosa%20Do%20risco%20ao%20acidente.pdf>>.

AUTORIDADE NACIONAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA – **Relatório Anual de Segurança Rodoviária: 2019** [Em linha]. Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2019. [Consult. 10 set. 2021]. Disponível na Internet:<URL:<http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Documents/2019/Relat%C3%B3rio%20Anual%20Sinistralidade%20Rodovi%C3%A1ria%202019.pdf>>.

BARBOSA, Mafalda Miranda – Do nexó de causalidade ao nexó de imputação. **Novos Olhares sobre a Responsabilidade Civil** [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2018. [Consult. 10 dez 2021]. Disponível na Internet: <URL:https://www.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/pdf/eb_reponsciv_2018.pdf>.

BERNARDO, João – A favorabilidade concedida ao lesado na relação de responsabilidade civil. **Revista de Direito da Responsabilidade** [Em linha]. Ano 2 (2020). [Consult. 12 dez. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://revistadireitoresponsabilidade.pt/2020/a-favorabilidade-concedida-ao-lesado-na-relacao-de-responsabilidade-civil-conselheiro-joao-bernardo/>>.

BRITANNICA – **kinetic energy** [Em linha]. [s.l.]: The Editors of Encyclopaedia. [Consult. 8 dez. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://www.britannica.com/science/kinetic-energy>>.

CONSCIÊNCIA, Eurico Heitor – **Sobre acidentes de viação e seguro automóvel: leis, doutrina e jurisprudência**, 3.^a ed. Coimbra: Almedina, 2005.

CORDEIRO, Menezes – **Tratado de Direito Civil Português** – vol. II – Direito das Obrigações, Tomo III, Coimbra: Almedina, 2010.

COSTA, Mário Júlio de Almeida – **Direito das Obrigações**, 7.^a ed. Coimbra: Almedina, 1999.

DICIONÁRIO PRIBERAM DA LÍNGUA PORTUGUESA – **responsabilidade** [Em linha], 2008-2021. [Consult. 1 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://dicionario.priberam.org/responsabilidade>>.

FERNANDES, Sophie Perez; SILVEIRA, Alessandra – O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011). **Cadernos de Direito Privado**. [s.l.]. n.º 34 (2011).

FERRO, Miguel Sousa – Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel – Diretivas 84/5/CEE e 90/232/CEE – Regime de responsabilidade civil – Contribuição do passageiro para a produção do dano – Exclusão ou limitação do direito a uma

indemnização. **Jurisprudência Cunha Rodrigues – Comentários** [Em linha]. [texto sem data]. [Consult. 14 nov. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://sousaferro.pt/wp-content/uploads/2020/02/27.-Ac%C3%B3rd%C3%A3o-Candolin.pdf>>.

GERALDES, António Santos Abrantes – **Responsabilidade Civil Extracontratual – Quadro normativo e papel do Supremo Tribunal de Justiça na evolução do instituto.** [Em linha]. [s.l.], 2016. [Consult. 14 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2016/10/resp.-civil-colquio-stj.pdf>>.

GUICHARD, Raul – A ideia de um sistema móvel, em especial no domínio da responsabilidade civil. Apresentação da tradução de Walter Wilburg “Desenvolvimento de um sistema móvel no Direito Civil”. **Revista Direito e Justiça** [Em linha]. vol. XIV, tomo 3, (2000). [Consult. 9 jan. 2022]. Disponível na Internet:<URL: <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbmX0ZKh0b3NkZXJhdWxndWljaGFyZHxneDo2MWIxODJhYmYwYzFiOGM1>>.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES – **Manual do Ensino da Condução: Travagem** [Em linha]. [s.l.]: IMTT. [Consult. 9 dez. 2021]. Disponível na Internet: <URL: https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/EnsinoConducao/ManuaisEnsinoConducao/Documents/Fichas/FT_Travagem.pdf>.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES – **Manual Sinistralidade de Veículos Pesados de Mercadorias** [Em linha]. [s.l.]: Prevenção Rodoviária Portuguesa. [Consult. 23 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/Documents/Manuais%20Forma%203%a7%c3%a3o%20Inicial%20Motoristas/Manual_Sinistralidade_Pesados_Mercadorias_FIC.pdf>.

JESUS, Gregório Silva – Infracções estradais causais nos acidentes de viação. In: **Direito Estradal** [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2016. [Consult. 10 jan.

2022]. Disponível na Internet:<URL: http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/outros/e_book_direito_estradal.pdf>.

JORGE, Fernando Sandy Pessoa - **Ensaio sobre os pressupostos da responsabilidade civil**. Lisboa, 1968.

JÚNIOR, Eduardo dos Santos – **Direito das Obrigações I**, 2.^a ed. Lisboa: AAFDL, 2012.

LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes – **Direito das obrigações – vol. I**, 8.^a ed. Coimbra: Almedina, 2009.

LIMA, Pires de; VARELA, Antunes – **Código Civil Anotado – vol. I**, 2.^a ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1979.

MANSO, Luís Duarte Baptista; OLIVEIRA, Nuno Teodósio – **Direito das Obrigações – Casos práticos resolvidos**, 6.^a ed. Lisboa: Quid Juris? – Sociedade Editora Ld.^a, 2010.

MARCELINO, Américo – **Acidentes de viação**, 12.^a ed. [s.l.]: Petrony Editora, 2014.

MARTINEZ, Pedro Romano – **Direito do Trabalho**, 3.^a ed. Coimbra: Edições Almedina, 2006.

MARTINEZ, Pedro Romano – Ensaio sobre os Seguros de Responsabilidade. **Católica Law Review** [Em linha]. vol. 2, n.º 2 (2018). [Consult. 13 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: <https://revistas.ucp.pt/index.php/catolicalawreview/article/view/2003>>.

MARTINS, Patrícia Fragoso – Princípio do Primado do Direito da União. In: PAIS, Sofia Oliveira, coord. – **Princípios fundamentais de direito da União Europeia: uma abordagem jurisprudencial**. 3.^a ed. Coimbra: Almedina, 2013.

MATOS, Filipe Albuquerque – Ilicitude extracontratual (umas breves notas). **Novos Olhares sobre a Responsabilidade Civil** [Em linha]. Lisboa: Centro de Estudos Judiciários, 2018. [Consult. 10 dez 2021]. Disponível na Internet: <URL:https://www.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/pdf/eb_reponscivil_2018.pdf>.

MONTEIRO, Sinde – Direito dos seguros e direito da responsabilidade civil – Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE. **Revista de Legislação e de Jurisprudência**. Coimbra. Ano 142: n.º 3977 (2012).

MONTEIRO, Sinde – Rudimentos da Responsabilidade Civil. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade do Porto** [Em linha]. Ano 2 (2005). [Consult. 5 jan. 2022]. Disponível na Internet:<URL: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/23773/2/49738.pdf>>.

MUNIZ, Francisco Arthur de Siqueira – O tempo do direito da responsabilidade civil aquilina e a banalidade do dano na sociedade de risco. **Revista de Direito da Responsabilidade** [Em linha]. Ano 2 (2020). [Consult. 2 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://revistadireitoresponsabilidade.pt/2020/o-tempo-do-direito-da-responsabilidade-civil-aquiliana-e-a-banalidade-do-dano-na-sociedade-de-risco-francisco-arthur-de-siqueira-muniz/>>.

MUNTZ, Earl E. – Industrial Accidents and Safety Work. **The Journal of Educational Sociology** [Em linha]. vol. 5, n.º 7 (1932). [Consult. 1 out. 2021]. Disponível na Internet: <URL: <https://www.jstor.org/stable/2961024>>.

NETO, Filipe Teixeira – **Responsabilidade objetiva e dano: uma hipótese de reconstrução sistemática**. Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 2020. Tese de doutoramento.

PERES, Joaquim – Comentário ao acórdão “Marques Almeida” de 23 de Outubro de 2012, C-300/10: confirmação, inflexão ou afinação?. **Anuário Português de Direito Internacional** [Em linha]. (2012). [Consult. 4 dez 2021]. Disponível na Internet: <URL:https://www.mlgts.pt/xms/files/v1/Publicacoes/Artigos/2014/JVP_Comentario_a_o_acordao_-Marques_Almeida_-de_23_de_Outubro_de_2012_C-300_10_confirmacao_inflexao_ou_afinacao.pdf>.

PRATA, Ana – **Código Civil Anotado – vol. I**, 2.^a ed. [s.l.]: Almedina, 2019.

PROENÇA, José Carlos Brandão – **A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual**. Coimbra: Almedina, 1997.

RIECK, F.G.; MACHIELSE, C.; VAN DUIN, J.H.R. – **Automotive, the Future of Mobility**. [Em linha]. Germany, 2017. [Consult. 7 de jan. 2022]. Disponível na Internet:<URL: http://pure.tudelft.nl/ws/portalfiles/portal/28904823/EVS30_Paper_10310638_Automotive_the_Future_of_Mobility.pdf>.

ROGGEN, Vibeke – Expanding the Field of Classical Philology: International Words. **Nordlit** [Em linha], n.º 33 (2014). [Consult. 3 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: <https://septentrio.uit.no/index.php/nordlit/article/view/3166/3035>>.

ROSENBERG, Adam – Strict Liability: Imagining a Legal Framework for Autonomous Vehicles. **Tulane Journal of Technology and Intellectual Property** [Em linha]. vol. 20 (2017). [Consult. 22 fev. 2022]. Disponível na Internet:<URL: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUK_Ewi-s7WEem5P2AhWyx4UKHUjSBr0QFnoECAMQAAQ&url=https%3A%2F%2Fjournals.tulane.edu%2FTIP%2Farticle%2Fdownload%2F2683%2F2505&usg=AOvVaw0txT6XNdyqAOcT-C8tDB6M>.

TRIGO, Maria da Graça – Reflexões acerca da concorrência entre o risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação. **Direito E Justiça** [Em linha]. vol. 2, n.º

especial (2015). [Consult. 13 out. 2021]. Disponível na Internet:<URL: <https://journals.ucp.pt/index.php/direitoejustica/article/view/9950>>.

TUNC, André – Os Problemas Contemporâneos da Responsabilidade Civil Extracontratual. Trad. REIS, Maria Cecília Pereira. **Revue Internationale de Droit Comparé** [Em linha]. Ano XXIX, n.º 4 (1967). [Consult. 8 jan. 2022]. Disponível na Internet:<URL: https://www.mprj.mp.br/documents/20184/1758587/Andr%C3%A9_Tunc_1.pdf/>.

VARELA, Antunes – **Das obrigações em geral – vol. I**, 10.ª ed. Coimbra: Almedina, 2000.

VARELA, Antunes – **Das obrigações em geral – vol. I**, 2.ª ed. Coimbra: Almedina, 1973.

WORLD HEALTH ORGANIZATION – **Road accidents, suicide and maternal conditions are leading causes of death in young people** [Em linha]. Geneva: World Health Organization. [Consult. 11 set. 2021]. Disponível na Internet:<URL: <https://www.who.int/news/item/11-12-2010-road-accidents-suicide-and-maternal-conditions-are-leading-causes-of-death-in-young-people>>.

8.2. Jurisprudenciais:

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 1.ª Secção, Maria Clara Sottomayor (Relator), de 25.05.2021, processo n.º 3883/18.4T8FAR.E1.S1. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/a8e2f045ea231305802586e60033f7d6?OpenDocument&Highlight=0,equidade>>.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.ª Secção, Bettencourt de Faria (Relator), de 03.12.2009, processo n.º 81/08.9TBFLG.G1,S1. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/JSTJ.NSF/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/9a7629e4a2fe61128025768100639b19?OpenDocument>>.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.^a Secção, Santos Bernardino (Relator), de 22.01.2009, processo n.º 08B3404. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/f1e5bfa093a127d280257546005930d8?OpenDocument>>.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 2.^a Secção, Santos Bernardino (Relator), de 04.10.2007, processo n.º 07B1710. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/-/05818AF2C77287AA8025736A003ED983>>.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – 6.^a Secção, Pinto de Almeida (Relator), de 22.06.2021, processo n.º 2992/18.4T8AVR.P1.S1. Disponível na Internet: <URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/7e7899fbd8fc1916802586fd0030e496?OpenDocument&Highlight=0,acidentes,de,via%C3%A7%C3%A3o,2021>>.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – Assento n.º 1/1933, Caetano Gonçalves (Relator), de 4.04.1933, processo n.º 047139. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/ba357c2f5b28a765802568fc0039f757?OpenDocument&Highlight=0,047139>>.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – Revista n.º 1706/07, Prazeres Pizarro Beleza (Relator), de 10.07.2008, processo n.º 07B1706. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/d236dd507f5792008025748e003e7071?OpenDocument>>.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA – Revista n.º 686/05 – 2.^a Secção, Ferreira de Almeida (Relator), de 14.04.2005, processo n.º 05B686. Disponível na Internet:<URL: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/63c790a73cda43d28025702d00494660?OpenDocument>>.

TRIBUNAL DA ASSOCIAÇÃO EUROPEIA DE COMÉRCIO LIVRE – de 14.06.2011, processo n.º E-7/00. Disponível na Internet:<URL:<https://eftacourt.int/download/7-00-judgment/?wpdmdl=1707>>.

TRIBUNAL DA ASSOCIAÇÃO EUROPEIA DE COMÉRCIO LIVRE – de 20.06.2008, processo n.º E-8/07. Disponível na Internet: <URL:<https://eftacourt.int/download/8-07-judgment/?wpdmdl=1751>>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 19.04.2007, processo n.º C-356/05. Disponível na Internet:<URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62005CJ0356&from=ES>>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 1.ª Secção, de 30.06.2005, processo n.º C-537/03. Disponível na Internet: <URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62003CJ0537&from=EN>>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 2.ª Secção, de 17.03.2011, processo n.º C-484/09. Disponível na Internet:<URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62009CJ0484&from=PT>>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 3.ª Secção, de 9.06.2011, processo n.º C-409/09. Disponível na Internet:<URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62009CJ0409&from=PT>>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 5.ª Secção, de 14.09.2000, processo n.º C-348/98. Disponível na Internet:<URL:<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=76F4D23C3A1F66DD5E10AFF3E1ABE5C2?text=&docid=45632&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=11164453>>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – 5.ª Secção, de 28.03.1996, processo n.º C-129/94. Disponível na Internet:<URL:<https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30db6d498>>

44d083d43a88222993615715def.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuLaxr0?text=&docid=99719&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1379064>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA – Grande Secção, de 23.10.2012, processo n.º C-300/10. Disponível na Internet:<URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62010CJ0300&from=SL>>.

TRSTENJAK, Verica – **Conclusões da Advogada-Geral** – de 5.07.2012, processo n.º C-300/10. Disponível na Internet:<URL:<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9C054E5B18C72061DE4DD137C2F5B8DE?text=&docid=124733&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8162994>>.

8.3. Legais:

DECRETO 18406, Diário do Governo n.º 125/1930, Série I (1930-05-31).

DECRETO-LEI N.º 39672, Diário do Governo n.º 110/1954, Série I (1954-05-20).

DIRETIVA 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao Seguro de Responsabilidade Civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade.

DL. N.º 124/2004, de 25 de maio, que regula o regime jurídico da atividade da náutica de recreio.

DL. N.º 13/2016, de 9 de março, que estabelece disposições em matéria de segurança de operações de petróleo e gás no *offshore* de petróleo e gás, transpondo a DIRETIVA N.º 2013/30/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de junho de 2013.

DL. N.º 153/2008, de 6 de agosto, que procede à primeira alteração ao DL. N.º 291/2007, de 21 de agosto, revendo o regime aplicável aos processos de indemnização por acidente de viação, e à primeira alteração ao DECRETO REGULAMENTAR N.º 1/94, de 18 de janeiro, clarificando que a atribuição das prestações por morte fica dependente de apenas uma ação judicial, de acordo com as medidas de descongestionamento dos tribunais aprovadas pela RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS N.º 172/2007, de 26 de novembro.

DL. N.º 283/2007, de 18 de dezembro, que estabelece o regime de utilização de aeronaves civis de voo livre e de ultraleves e os requisitos para a obtenção da licença de pilotagem das aeronaves ultraleves.

DL. N.º 321/89, de 25 de setembro, que institui a obrigatoriedade de realização do contrato de seguro na atividade de transporte aéreo.

DL. N.º 383/89, de 6 de novembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a DIRETIVA N.º 85/374/CEE, em matéria de Responsabilidade decorrente de produtos defeituosos.

DL. N.º 67/2007, de 31 de dezembro, que aprova o regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas.

LEI N.º 98/2009, de 4 de setembro, que regulamenta o regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais, incluindo a reabilitação e reintegração profissionais, nos termos do art. 284.º do CT, aprovado pela LEI N.º 7/2009, de 12 de fevereiro.

Índice

Declaração de Compromisso de Antiplágio	3
Agradecimentos	4
Modos de citar e outras convenções	5
Siglas e abreviaturas	6
Declaração de Conformidade do Número de Caracteres	7
Resumo	8
Abstract	9
1. Introdução.....	10
2. Delimitação da querela em causa.....	13
2.1. A génese da Responsabilidade Civil pelo Risco.....	13
2.2. O regime jurídico da Responsabilidade Civil pelo Risco por acidentes de viação..	18
2.2.1. O regime jurídico tal como surge no art. 503.º CC	18
2.2.2. Causas de exclusão da Responsabilidade Civil pelo Risco	22
2.2.2.1. A culpa do lesado prevista no art. 570.º	22
2.2.2.2. A norma jurídica de exclusão da Responsabilidade Civil do art. 505.º.....	23
3. As várias teses doutrinárias e jurisprudenciais de interpretação do art. 505.º	26
3.1. Tese clássica	26
3.1.1. Antecedentes históricos	26
3.1.2. Interpretação tradicional do art. 505.º	27
3.2. Teses que admitem o concurso entre a interferência do lesado e o risco	30
3.2.1 As vozes discordantes na Doutrina	30
3.2.2. Tese dos “riscos agravados” apresentada pelo Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007.....	34
4. Análise da abordagem dos casos de concorrência entre a intervenção do lesado e o risco na Jurisprudência do STJ	41
4.1. Repercussões do Acórdão do STJ de 4 de outubro de 2007.....	41
4.2. Reflexões a respeito da atual orientação jurisprudencial predominante	49
5. Conformidade com o Direito Europeu.....	50
5.1. As Diretivas relativas ao Seguro de Responsabilidade Civil que resulta da circulação de veículos automóveis	50
5.2. O que nos revela a Jurisprudência Europeia.....	52
5.3. Como explicar o desfecho dos reenvios prejudiciais por parte dos tribunais portugueses?	58
5.4. (In)compatibilidade da Jurisprudência anterior e posterior aos reenvios prejudiciais portugueses.....	61

5.4.1. Argumentação a favor da inaplicabilidade da Jurisprudência anterior aos reenvios prejudiciais portugueses ao Direito da Responsabilidade Civil nacional	61
5.4.2. Contra-argumentação	62
6. Proposta de reinterpretação da concorrência entre a contribuição do lesado e os riscos inerentes ao veículo.....	65
6.1. O risco comum.....	65
6.2. Coerência sistemática.....	70
6.3. O risco social e a inevitabilidade da falha humana	72
6.4. A nossa proposta interpretativa.....	75
7. Conclusão	80
8. Referências bibliográficas	84
8.1. Doutrinais e outras:	84
8.2. Jurisprudenciais:.....	90
8.3. Legais:	93