

# A PROBLEMÁTICA DA CONCORRÊNCIA DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA, DECORRENTE DOS RISCOS DE CIRCULAÇÃO DO VEÍCULO, COM A CULPA DO LESADO

CARLOS LOPES DO REGO

**Resumo:** Ao longo do presente texto procede-se a uma análise da evolução jurisprudencial – particularmente ao nível da jurisprudência do STJ – ocorrida no âmbito da controversa questão da admissibilidade da concorrência, em casos materialmente justificados, - desde logo pelas acrescidas necessidades de tutela efetiva das vítimas, amplamente reconhecidas pelo Direito Comunitário e exigidas pelo princípio da proporcionalidade - da responsabilidade objetiva decorrente dos riscos próprios da circulação de veículos motorizados com a culpa ou imputação ao lesado dos danos por ele próprio sofridos no acidente.

Na verdade, na perspetiva tradicional acerca da articulação dos regimes contidos nos arts. 503º, 505º e 570º, nº2, do CC, a imputação, em alguma medida, do acidente ao lesado – independentemente do grau e medida da culpa que caracterizava o facto cometido e mesmo da própria imputabilidade da vítima, sem qualquer margem para realizar uma valoração proporcional e adequada – sobrepunha-se automática e irremediavelmente à relevância dos riscos próprios da circulação do veículo, apagando, sem mais, a responsabilidade objetiva do respetivo detentor.

Este entendimento rígido e inflexível acerca da interpretação da regra da exclusão do risco perante a verificação de qualquer contribuição culposa do lesado para o sinistro e para os seus próprios danos - há muito questionado pela doutrina – tem sido afastado na jurisprudência posterior ao relevante e inovatório acórdão do STJ de 4/10/07 (P. 07B1710), parecendo predominante o entendimento que sublinha a imperatividade de, nesta sede, se proceder a uma interpretação atualista do regime normativo criado na versão originária do CC.

Ora, consolidada esta tendência jurisprudencial, o principal problema que se suscita traduz-se em procurar encontrar uma tipologia de situações reais em que seja materialmente justificada a quebra do dogma segundo o qual onde existisse culpa do lesado estaria automaticamente excluída a responsabilidade objetiva pelos riscos próprios de circulação do veículo - ou seja, a definição tanto quanto possível precisa dos fatores ou critérios que permitem realizar uma concordância prática entre aqueles dois parâmetros: o emergente dos riscos próprios do veículo e a autorresponsabilidade do lesado pelas consequências das condutas que representem infração grave e fortemente censurável às normas de circulação estradal e aos princípios gerais de cuidado e prudência que justificadamente vinculam todos os utentes das vias de circulação terrestre. É o que se tenta fazer, valorando e graduando a gravidade da culpa imputável ao lesado e simultaneamente procurando distinguir e dissociar, no que respeita aos riscos de circulação do veículo automóvel, o risco genérico inelutavelmente associado à circulação nas vias públicas de qualquer viatura automóvel e certos riscos específicos e agravados que possam ter contribuído para o sinistro.

Aborda-se ainda a problemática questão do efeito a atribuir aos comportamentos que – embora objetivamente inadequados aos padrões normativos aplicáveis – não se revelam passíveis de culpa, isto é, de um juízo de censura endereçado ao agente, por provirem de sujeitos inimputáveis, incapacitados de entender ou querer e, portanto, de avaliar plenamente a respetiva conduta, ou de imputabilidade diminuída, nomeadamente por menoridade ou anomalia psíquica.

Na realidade, nestes casos, a jurisprudência tem oscilado entre uma valoração análoga à que ocorreria se existisse culpa grave, considerando que o comportamento gravemente inadequado do menor e a sua total imprevisibilidade devem excluir a responsabilidade pelo risco do condutor, já que se consubstanciam como causa única e exclusiva do evento danoso; e uma outra perspetiva

que, desvalorizando o comportamento objetiva e gravemente contravençional do incapaz, considera, mesmo assim, dever atribuir-se uma quota parte no dano ao detentor da viatura, decorrente de uma participação tida por relevante dos riscos de circulação do veículo na eclosão do sinistro.

E este tema obriga ainda a ponderar, em articulação com o comportamento do inimputável, a eventual violação do dever de vigilância por parte do respetivo representante legal – parecendo que, em nenhuma circunstância, será admissível que, nomeadamente no caso de decesso do incapaz, o responsável pela violação grave desse dever de vigilância possa obter do responsável puramente objetivo o ressarcimento dos seus próprios danos ou suceder na indemnização a arbitrar ao incapaz falecido em consequência do sinistro.

**Palavras-chave:** Circulação automóvel; Responsabilidade objetiva do detentor do veículo; Acidente imputável ao lesado; Exclusão automática da responsabilidade pelo risco; Concorrência risco/ culpa; Interpretação atualista; Princípio da proporcionalidade; Necessidades de tutela efetiva das vítimas da sinistralidade rodoviária; Direito Comunitário; Diretivas Comunitárias / seguro obrigatório; Culpa grave do lesado; Causa exclusiva do acidente; Culpa leve ou levíssima do lesado; Riscos normais de circulação do veículo; Risco agravado; Lesado inimputável; Dever de vigilância do representante legal

1. Na perspetiva tradicional acerca da articulação dos regimes contidos nos arts. 503.º, 505.º e 570.º, n.º 2, do CC, a imputação, em alguma medida, do acidente ao lesado — independentemente do grau e medida da culpa que caracterizava o facto cometido e mesmo da própria imputabilidade da vítima, sem qualquer margem para realizar uma valoração proporcional e adequada — sobrepunha-se automática e irremediavelmente à relevância dos riscos próprios da circulação do veículo, apagando ou precluindo, sem mais, a responsabilidade objetiva do respetivo detentor.

Neste entendimento, favorecido de algum modo pela literalidade e rigidez da norma constante do art. 505.º, a verificação de um qualquer comportamento negligente ou objetivamente inadequado da vítima do acidente (mais do que a formulação de um juízo de culpa ou de censura incidente sobre ela, já que poderia tratar-se de pessoa que, nos termos do art. 488.º do CC, por carecer de imputabilidade, não respondia pelas consequências do facto danoso), eliminava sem mais a responsabilidade objetiva decorrente do preceituado no art. 503.º do CC.

Há muito que a doutrina vinha questionando a inadequação de tal visão, rígida e extremada, acerca das causas de exclusão ou afastamento da responsabilidade objetiva do detentor do veículo interveniente no acidente, envolvendo frequentemente gravosos danos corporais — ou mesmo lesão do direito à vida — particularmente nos utentes mais frágeis das vias de circulação.

Como se refere no recente Ac. do STJ de 25/05/2021 (P. 3883/18):

*«Já Vaz Serra sempre se pronunciou, mesmo depois da entrada em vigor do Código Civil, a favor da tese da concorrência entre risco e culpa, propondo, para o efeito, a aplicação analógica do artigo 570.º do Código Civil.*

*Brandão Proença, desde 1997, defende, na sua tese de doutoramento (A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual, Almedina, pp. 275-276), que “a posição tradicional, porventura justificada em certo momento, esquece, hoje, que, por exemplo, o peão e o ciclista (esse «proletariado do tráfego» de que alguém falava) são vítimas de danos, resultantes, muitas vezes, de reacções defeituosas ou pequenos descuidos, inerentes ao seu contacto per-*

manente e habitual com os perigos da circulação, de comportamentos reflexivos ou necessitados (face aos inúmeros obstáculos colocados nas «suas» vias) ou de «condutas» sem consciência do perigo (maxime de crianças) e a cuja danosidade não é alheio o próprio risco da condução”, de tal modo que bem pode dizer-se “que esse risco da condução compreende ainda esses outros «riscos-comportamentos» ou que estes não lhe são, em princípio, estranhos”.

Em consequência defende o Autor, que, na ausência de uma norma específica idêntica à do artigo 7º, n.º 1, do Dec-Lei 389/89 (responsabilidade objetiva do produtor), que expressamente admite a concorrência entre culpa e risco, se deve subsumir o concurso heterogêneo de responsabilidades ao critério do n.º 1 do artigo 570º, “atendendo ao paralelismo das duas situações de concorrência, sintonizadas com a necessidade de uma adequada repartição do dano” (cfr. Brandão Proença, “A conduta do lesado ...”, ob. cit., p. 819).

Em 1998, Brandão Proença (“Acidentes de Viação e Fragilidade por Menoridade (Para uma nova conformação normativa)”, *Juris et de Jure*, Nos vinte anos da Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa — Porto, 1998, p. 111), desenvolve a ideia segundo a qual a norma do artigo 505.º do Código Civil, baseada no princípio normativo de autoresponsabilidade do lesado e permitindo ao responsável a prova da eficácia causal de qualquer conduta do lesado, vulnerabiliza a posição das crianças no tráfego, criando a injustiça de fazer recair na família dos menores lesados as consequências económicas do acidente. O Autor critica a norma do artigo 505.º do Código Civil, por aglutinar as pessoas à margem da consciência do perigo e valorar puros atos causais, considerando-a desadaptada das exigências da vida e da necessidade de proteção e promoção dos indivíduos mais débeis, como os menores, as pessoas portadoras de deficiência e os idosos. Propõe, assim, que a norma seja construída em função de um direito dos lesados à reparação dos danos, defendendo “a subjectivização do teor do artigo 505.º do Código Civil, orientada para a fixação dos comportamentos que pela sua gravidade conduzam ao afastamento da responsabilidade”, bem como, de iure constituendo, “a necessidade de ser consagrada uma reparação automática dos danos corporais causados aos menores de certa idade”.

O mesmo Autor, (Brandão Proença «Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?», *Cadernos de Direito Privado*, n.º 7 julho/setembro 2004, p.25), demarcou-se da corrente clássica de Antunes Varela, caracterizada pelo pensamento objetivista e pelo afastamento de uma solução concursal entre os riscos próprios do veículo e a conduta do lesado, culposa ou não culposa, afirmando que se baseia numa “(...) mera compreensão lógico-formal dos textos legais, de sabor cristalizado (...)”, e que desconsidera que a tutela dos lesados é o leitmotiv do regime jurídico aplicável aos acidentes de viação. Ademais, defende o Autor que esta tese “(...) nunca teve uma fundamentação legal precisa, se pensarmos que, por ex., no citado Código da Estrada de 1954, só estava prevista a concorrência culposa “do lesado e do condutor ou deste e de terceiro” e que o artigo 484º da 1ª revisão ministerial do projecto do Código Civil não é suficientemente persuasivo no sentido de afirmarmos, com ANTUNES VARELA, que foi “repudiada” a tese de VAZ SERRA”.

*Tem sido crescente o número de autores que na doutrina defendem esta posição. É o caso de Ana Prata (“Responsabilidade civil: duas ou três dúvidas sobre ela”, in Estudos em comemoração dos cinco anos da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, 2001, pp. 345 e ss) e de Calvão da Silva (Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 134º, pp. 115 e ss). Mais recentemente, Raul Guichard, em anotação ao artigo 505.º do Código Civil, publicada no Comentário ao Código Civil, Direito das Obrigações, Das Obrigações em Geral, Universidade Católica Editora, 2018, p. 416, adere também a esta orientação, defendendo a possibilidade de concorrência entre o risco do veículo e a culpa do lesado, pelo menos nos casos em que a culpa do lesado não seja grave ou este não seja passível de um juízo de censura, em razão de idade ou de outra causa. Prossegue o autor, invocando a favor desta tese a “especial onerosidade da responsabilidade pelo risco” e o “teor abrangente” do artigo 505.º, bem como “a intenção de proteção do lesado; em muitos casos indivíduos «frágeis», crianças e idosos, que justamente carecem de especial proteção”.»*

2. Na jurisprudência dos Tribunais, particularmente na do STJ, prevaleceu durante muito tempo a referida tese, que poderemos designar como clássica. Como se relata, por exemplo, no Ac. do STJ de 17/05/2012 (P. 1272/04):

*«Tendo como pano de fundo situações de responsabilidade objectiva inerente à direcção efectiva de veículos automóveis, nos termos do n.º 1 do art. 503º do CC, resulta da letra daquele normativo que essa responsabilidade é afastada sempre que o acidente seja “imputável” (no sentido de “devido”) ao próprio lesado ou a terceiro ou a caso de força maior estranha ao funcionamento do veículo.*

*Conforme aquela tese, basta que seja quebrado o nexo de causalidade entre o sinistro e os riscos próprios do veículo por qualquer comportamento (ainda que não culposos) do lesado ou de terceiro, ou devido a caso de força maior, para que fique liminarmente afastada a responsabilidade objectiva do proprietário do veículo eventualmente transferida para a Seguradora.*

*Trata-se da solução que obtém uma impressiva adesão na jurisprudência deste Supremo, bastando referir, a título meramente exemplificativo e com prevalência de arestos mais recentes, os Acs. do STJ, de 21-1-06 (Revista n.º 3941/05 — AFONSO CORREIA), de 31-1-06 (www.dgsi.pt — AZEVEDO RAMOS), de 18-4-06 (www.dgsi.pt — SEBASTIÃO PÓVOAS), de 6-11-08 (www.dgsi.pt — SALVADOR DA COSTA) ou de 25-11-10 (Revista n.º 12175/09 — GONÇALO SILVANO).*

*A leitura destes e de outros arestos, assim como a análise da doutrina maioritária, revela a multiplicidade de argumentos que têm sido empregues na defesa desta solução.*

*Para além do relevo atribuído ao elemento literal, assume particular significado a ponderação da necessidade de não agravar excessivamente a posição do proprietário ou do detentor do veículo em situações em que este não foi mais do que um elemento accidental, mas sem efectiva contribuição para a ocorrência do sinistro causado por factores estranhos ao seu funcionamento.»*

Esta orientação jurisprudencial tradicional sofreu, porém, relevante inflexão com a prolação do Ac. do STJ de 04/10/2007 (P. 07B1710), em cujo sumário se concluiu que «o texto do art. 505º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo. Ao concurso é aplicável o disposto no art. 570º do CC. A este resultado conduz uma interpretação progressista ou actualista do art. 505º, que tenha em conta a unidade do sistema jurídico e as condições do tempo em que tal norma é aplicada, em que a responsabilidade pelo risco é enfocada a uma nova luz, iluminada por novas concepções, de solidariedade e justiça. Ademais, na interpretação do direito nacional, devem ser tidas em conta as soluções decorrentes das directivas comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel e no direito da responsabilidade civil, já que as jurisdições nacionais estão sujeitas à chamada obrigação de interpretação conforme, devendo interpretar o respectivo direito nacional à luz das directivas comunitárias no caso aplicáveis, mesmo que não transpostas ou incorrectamente transpostas.»

O caso decidido por este acórdão tinha subjacente uma colisão entre um automóvel e uma bicicleta conduzida por uma criança de dez anos, tendo-se entendido que «para o acidente — e para os danos que dele resultaram para a ora recorrente, condutora do velocípede — contribuíram a conduta desta, violadora das regras do direito estradal referidas na sentença da 1ª instância, e os riscos próprios do veículo Renault. O que, de acordo com a interpretação do preceituado no art. 505º, acima operada, reclama a subsunção desta situação concursal de causas do dano à norma de repartição do dano que é o art. 570º.»

O fundamento para o afastamento da referida doutrina clássica foi o seguinte:

«Por outro lado, não podemos deixar de ponderar a justeza da crítica, que à corrente tradicional tem sido dirigida, de conglobar, na dimensão exoneratória da norma do art. 505º, tratando-as da mesma forma, situações as mais díspares, como sejam os comportamentos mecânicos dos lesados, ditados por um medo invencível ou por uma reacção instintiva, os eventos pessoais fortuitos (desmaios e quedas), os factos das crianças e dos (demais) inimputáveis, os comportamentos de precipitação ou distração momentânea, o descuido provocado pelas más condições dos passeios, uniformizando, assim, “as ausências de conduta, as condutas não culposas, as pouco culposas e as muito culposas dos lesados por acidentes de viação”, “desvalorizando a inerência de pequenos descuidos à circulação rodoviária”, e conduzindo, muitas vezes, a resultados chocantes.

Tal corrente mostra, ademais, na sua inflexibilidade e cristalização, uma insensibilidade gritante ao alargamento crescente, por influência do direito comunitário — e tendo por escopo a garantia de uma maior protecção dos lesados — do âmbito da responsabilidade pelo risco, que tem tido tradução em vários diplomas (a que faremos alusão mais adiante) cujo relevo maior radica, por um lado, na exigência, como circunstância exoneratória, de culpa exclusiva do lesado, e, por outro, na expressa

consagração, no sector da responsabilidade civil do produtor ou fabricante de produtos defeituosos, da hipótese de concorrência entre o risco da actividade do agente e “um facto culposo do lesado” (art. 7º/1 do Dec-lei 383/89, de 6 de Novembro).

*Esta evolução legislativa não pode, a nosso ver, ser ignorada, e dela devem ser retiradas “as devidas consequências para uma actualização interpretativa da rigidez normativa do Código Civil, tanto mais que a partir de meados da década de 80 passaram a coexistir dois regimes diferenciados, ou seja, o rígido sistema codificado e uma série de subsistemas imbuídos de um escopo protector e direccionado para os lesados” Autor e loc. cit. na nota anterior, pág. 29.*

*Como não deve ser ignorado o papel das directivas comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel e a sua influência no direito da responsabilidade civil do próprio Código Civil. Sendo embora certo que, como é entendimento do Tribunal de Justiça, “na falta de regulamentação comunitária que precise qual o tipo de responsabilidade civil relativa à circulação de veículos que deve ser coberta pelo seguro obrigatório, a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação de veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros”, não deixa de ser igualmente verdade que as soluções decorrentes da interpretação das disposições das directivas ou do seu efeito útil penetram (ou devem penetrar) as legislações nacionais nesse domínio; e a sua influência no direito português é visível, quer na erradicação, do texto do art. 504º, dos limites aí estatuidos para a responsabilidade do transportador a título gratuito, quer na alteração dos limites máximos indemnizatórios do art. 508º.*

*A corrente jurisprudencial tradicional é igualmente insensível à filosofia que dimana do regime, estabelecido no Código do Trabalho, para os acidentados laborais, onde se estabelece que o dever de indemnização do empregador só é excluído se o acidente “provier exclusivamente de negligência grosseira do sinistrado”.*

*Estas são razões com força suficiente, a nosso ver, para pôr de remissa a interpretação jurisprudencial a que vimos aludindo.*

*Com a obrigatoriedade de contratação de um seguro de responsabilidade civil como pressuposto da circulação de veículos terrestres a motor — introduzida pelo Dec-lei 408/79, de 25 de Setembro — e verificada a íntima conexão material entre as normas do Código Civil relativas à responsabilidade pelo risco em matéria de acidentes causados por veículos e as deste último diploma (e os subsequentes, sobre a mesma temática do seguro obrigatório), impõe-se que a procura das soluções do nosso direito positivo, nesta matéria, seja penetrada de uma lufada de ar fresco, sensível “às novas linhas de força da relação entre o risco dos veículos e a fragilidade de certos participantes no tráfego” e que conduza à tutela destes últimos, dos lesados mais frágeis.»*

Assim, e como se refere no citado Ac. STJ de 25/05/2021, de modo claro, embora não unânime, «o Supremo Tribunal de Justiça, no citado Acórdão de 2007-10-04, abandonou a tese clássica defendida por Antunes Varela, de acordo com a qual, em matéria de acidentes de viação, a verificação de qualquer das circunstâncias referidas no artigo 505º do CC — maxime, ser o acidente imputável a facto, culposo ou não, do lesado — excluiria a responsabilidade objetiva do

*detentor do veículo, não se admitindo, em consequência, o concurso do perigo especial do veículo com o facto da vítima, de modo a conduzir a uma repartição da responsabilidade: a responsabilidade pelo risco era automaticamente afastada pelo facto do lesado.»*

Posteriormente a tal aresto, verifica-se que a jurisprudência do STJ tem admitido que uma *interpretação atualista* das normas conjugadas dos artigos 505.º e 570.º, n.º 2, ambas do Código Civil, comporta a possibilidade de, em determinados quadros fácticos, a valorar cuidadosa e ponderadamente, se aceitar um concurso entre a responsabilidade pelo risco do veículo e a culpa ou imputação do acidente ao próprio lesado, considerando ainda que esta solução normativa é a que melhor se compagina com a interpretação do Direito Comunitário.

Neste sentido — e sem a preocupação de ser exaustivo — podem citar-se:

— o Ac. de 19/10/2021 (P. 7007/16), em cujo sumário se afirma:

*«I. O confronto causal do acidente é de molde a concluir que o acidente/atropelamento sendo de atribuir exclusivamente à actuação culposa da vítima/A, não permite que se pondere, para a sua eclosão, de um risco qualificado inerente à circulação do veículo envolvido no acidente, uma vez que a potencialidade de perigo que, mesmo numa circunstância mais propícia a sinistro automóvel — atropelamento de peão que atravessa a estrada —, comporta a sua circulação, foi alheia ao sinistro. Naquelas circunstâncias de tempo e modo, não se pode considerar ter ocorrido a concorrência de um risco causalmente adequado, porque sem a gravidade suficiente, para promover o resultado danoso, sofrido assim por imputação culposa e exclusiva a cargo da vítima.»*

*II. Olhando para os contornos do presente processo, e fazendo um juízo de adequação e proporcionalidade, à luz da interpretação actualista do regime conjugado do art.º 505.º e 570.º do CC, nos termos do qual o mesmo deve ser lido “como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura — o que nos afasta do resultado que decorreria de uma estrita aplicação da denominada tese tradicional: ou seja, não pode, neste entendimento, excluir-se, à partida que qualquer grau de culpa do lesado (nomeadamente do utente das vias públicas mais vulnerável) no despoletar do acidente, independentemente da gravidade do facto culposo e do grau da sua efectiva contribuição para o sinistro, deva, sem mais, excluir automaticamente a responsabilidade decorrente, no plano objectivo, dos riscos próprios da circulação do veículo, independentemente da intensidade destes e do grau em que contribuíram causalmente, na peculiaridade do caso concreto para o resultado danoso”, não conseguimos aqui encontrar os elementos característicos dos riscos próprio do veículo DT na vertente de circulação agravada ou de imputação ao peão de um comportamento sem culpa ou com culpa levíssima, à luz dos factos provados relativos às condições do local, tempo, modo e comportamento dos envolvidos no acidente.*

III. Não se encontra na situação específica do A. um elemento indicador da necessidade de protecção acrescida da vítima mais frágil que muitas vezes tem conduzido a reduzir a imputação do comportamento do peão como causa do acidente, porquanto era já adulto (o autor nasceu a ... de ..... de 1948) e nada fazia suspeitar do seu estado de saúde e psíquico para realizar a travessia com os necessários cuidados que esta impõe a qualquer peão (factos provados afirmam que era pessoa saudável), a que acresce o facto de ter beneficiado da protecção indemnizatória conferida pelo regime dos acidentes de trabalho, tendo já recebido a indemnização indicada nos factos provados.

IV. Nas circunstâncias dos presentes autos, foi a conduta do A. que determinou exclusivamente o evento lesivo, sem prejuízo de os danos sofridos serem de gravidade superior por estar envolvido um veículo automóvel que o atropelou, não podendo o mesmo beneficiar do regime da responsabilidade objectivo»;

— o Ac. do STJ de 13/04/2021 (P. 4883/17), cujo sumário é do seguinte teor:

«I — Em matéria de responsabilidade pelos danos resultantes de acidente causados por veículos de circulação terrestre (art. 503.º, n.º 1, do CC), a verificação de qualquer das circunstâncias referidas no art. 505.º do CC, nomeadamente ser o acidente imputável a facto, culposo ou não, do lesado, exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo causador do acidente no círculo tutelado dos «riscos próprios do veículo», tendo em conta que esse comportamento interrompe o nexo de causalidade que, em relação ao dano, representa o risco do veículo.

II — O art. 505.º do CC admite, nomeadamente em face da salvaguarda do prescrito no art. 570.º do CC., o concurso da imputação do acidente ao lesado com o risco próprio do veículo, a fim de se repartirem quotas de responsabilidade, desde que: (i) o risco especial de circulação seja um risco agravado de funcionamento deficiente e/ou imprevidente da máquina ou das especificidades de perigo da circulação em concreto, que justifique e torne plausível, numa lógica equilibrada e racional do regime legal para tutela do lesado, especialmente quanto este apenas evidencia uma negligência de reduzida censurabilidade (culpa leve ou levíssima) e de diminuta relevância causal para a produção ou agravamento dos danos sofridos pelo próprio, uma participação da parte lesante que responde independentemente de culpa; (ii) haja uma contribuição desse risco do veículo para a ocorrência do sinistro gerador dos danos, mobilizando-se um juízo de adequação e proporcionalidade atendendo à intensidade desses riscos próprios da circulação do veículo e à sua concreta relevância causal para o acidente.

III — Verificando-se um comportamento da vítima que, na conjugação da ilicitude decorrente da violação de regras estradais e da falta da diligência objectiva exigível na circulação automóvel, merecedor de juízo de censura a título de culpa, se revele a causa exclusiva do acidente/colisão e dos danos resultantes, por isso sendo-lhe unicamente imputável a produção do acidente, fica excluída a responsabilidade objectiva do condutor/veículo lesante, acolhida no art. 503.º, n.º 1, por aplicação do art. 505.º do CC»;



— o Ac. do STJ de 17/10/2019 (P. 15385/15.6T8LRS.L1.S1), de cujo sumário consta:

*«Tradicionalmente, desvalorizando o elemento literal que decorre do direito substantivo civil, entendia-se que não era legalmente admissível o concurso do risco do lesante com a culpa do lesado, invocando, para o efeito o regime jurídico decorrente do n.º 2 do art.º 570º do Código Civil, sendo que actualmente está firmada no Supremo Tribunal de Justiça uma interpretação não mecânica do art.º 505º do Código Civil no sentido de que não implica “uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado (ou, mais amplamente, a imputação do acidente ao lesado) e os riscos do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau de contribuição causal ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura. Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa»;*

— o Ac. de 01/06/2017 (P.1112/15.1T8VCT.G1.S1):

*«Compete ao Tribunal formular um juízo de adequação e proporcionalidade, perante as circunstâncias de cada caso concreto, pesando, por um lado, a intensidade dos riscos próprios da circulação do veículo e a sua concreta relevância causal para o acidente; e, por outro, valorando a gravidade da culpa imputável ao comportamento, activo ou omissivo, do próprio lesado e determinando a sua concreta contribuição causal para as lesões sofridas, de modo a alcançar um critério de concordância prática que, em determinadas situações, não conduzirá a um automático e necessário apagamento das consequências de um risco relevante da circulação do veículo, apenas pela circunstância de ter ocorrido alguma falta do próprio lesado, inserida na dinâmica do acidente.*

*Considera-se neste aresto que o regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505º e 570º do CC deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura — o que nos afasta do resultado que decorreria de uma estrita aplicação da denominada tese tradicional: ou seja, não pode, neste entendimento, excluir-se à partida que qualquer grau de culpa do lesado (nomeadamente do utente das vias públicas mais vulnerável) no despoletar do acidente, independentemente da gravidade do facto culposo e do grau da sua efectiva contribuição para o sinistro, deva, sem mais, excluir automaticamente a responsabilidade decorrente, no plano objectivo, dos riscos próprios da circulação do veículo, independentemente da inten-*

sidade destes e do grau em que contribuíram causalmente, na peculiaridade do caso concreto, para o resultado danoso.

*Esta conclusão é, em última análise, imposta pelo princípio fundamental da adequação e da proporcionalidade — que naturalmente tenderá a inviabilizar a total e sistemática desresponsabilização do detentor do veículo causador do acidente, nos casos em que foi muito intensa a contribuição para o resultado danoso de riscos agravados da circulação do veículo e diminuta a relevância da falta imputável ao lesado, cometida com culpa leve ou com escassa relevância causal para a produção ou agravamento das lesões por ele próprio sofridas.*

*E, por outro lado, afigura-se que esta posição é a que melhor se adequa à jurisprudência definida pelo TJUE, na sequência dos pedidos de reenvio atrás referidos, ao permitir que o regime de Direito interno em vigor suportasse o confronto com as normas e princípios de Direito Comunitário, por entender que a legislação em vigor não tem por efeito, no caso de a vítima ter contribuído para o seu próprio dano, excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o seu direito.*

*É, pois, este juízo de adequação e proporcionalidade que os Tribunais devem formular, perante as circunstâncias de cada caso concreto, pesando, por um lado, a intensidade dos riscos próprios da circulação do veículo e a sua concreta relevância causal para o acidente; e, por outro, valorando a gravidade da culpa imputável a comportamento, activo ou omissivo, do próprio lesado e determinando a sua concreta contribuição causal para as lesões sofridas, de modo a alcançar um critério de concordância prática que, em determinadas situações, não conduzirá a um automático e necessário apagamento das consequências de um relevante risco da circulação do veículo, apenas pela circunstância de ter ocorrido alguma falta do próprio lesado, inserida na dinâmica do acidente»;*

— o Ac. de 11/01/2018 (P. 5705/12):

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

*II — Em tese geral, perfilha-se o entendimento de que o regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505º e 570º do CC deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado (ou, mais amplamente, a imputação do acidente ao lesado) e os riscos do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau de contribuição causal ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura.*

*III — Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos*

pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa.

IV — Num caso como o dos autos em que ficou provado que o acidente foi causado pela conduta gravemente culposa do A. lesado — pessoa maior e imputável, que enquanto peão, atravessou uma via com diversas faixas de trânsito, não utilizando a passadeira, situada a 24,5 metros de distância, e provando-se que os semáforos se encontravam verdes para a via onde circulava o veículo automóvel que o atropelou, sem que tenha sido feita prova de qualquer infracção das regras do Código da Estrada por parte do seu condutor —, a indemnização deve ser totalmente excluída»;

— o Ac. do STJ de 19/03/2019 (P. 5173/15):

«I — A responsabilidade pelo acidente que se traduziu no atropelamento da perna esquerda da autora por veículo de transporte público (onde havia sido transportada), no momento em que este reiniciou a marcha e aquela se encontrava no passeio e caiu, na consideração de (i) a autora ser maior e imputável e (ii) ter a qualidade de peão, (iii) não ter havido violação de normas de circulação estradal pela autora ou pelo condutor, (iv) e de o condutor ter ilidido a presunção de culpa decorrente da relação de comissão, deve ser “imputado” (no sentido de por ela causado) à autora e resolvido pelo disposto no art. 505.º do CC.

II — O facto de o acidente ter sido causado por um acto involuntário da autora não exclui a responsabilidade do detentor efectivo do veículo pelos riscos próprios do mesmo e da seguradora para quem a responsabilidade fora transferida — art. 503.º, n.º 1 do CC.

III — A prova de que o acidente não foi causado por conduta gravemente culposa da lesada arreda a hipótese de excluir ou reduzir a indemnização fundada no regime da responsabilidade objectiva.

IV — A responsabilidade do condutor do autocarro por violação do contrato de transporte soçobra por a autora não ter logrado demonstrar todos os respectivos pressupostos, nomeadamente o facto ilícito e a culpa»;

— o Ac.do STJ de 24/09/2020 (P. 9/14):

«O regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos artigos 505º e 570º do CCiv deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura;

Num embate de uma viatura automóvel, que circulava sem qualquer violação das regras estradais, num peão, acto contínuo a este ter passado a circular pela extremidade direita da faixa de rodagem sem previamente se assegurar que o podia fazer sem perigo, a responsabilidade pelo acidente deve ser imputada em 60% à culpa do peão e em 40% ao risco de circulação do veículo».

Afirma-se neste aresto, como fundamento de tal conclusão:

«Ocorre, porém, que a evolução e massificação do trânsito automóvel introduziu na sociedade um risco tão elevado de acidentes (situação a que o preâmbulo do DL 114/94, 03MAI, que aprova o Código da Estrada refere como “os maiores perigos que a evolução das condições do trânsito trazem consigo”) que este passou a ser visto não já como um risco individual de quem tira proveito pela utilização de um veículo, mas sim como um verdadeiro risco social. E como tal já não era adequado tratar da responsabilidade decorrente da circulação de veículos na perspectiva de mera relação lesante/lesado, mas antes ‘socializar’ essa responsabilidade, agora numa perspectiva de justiça distributiva, criando mecanismos (seguros, fundos de garantia) que assegurassem a indemnização dos danos decorrentes dos acidentes de viação, em particular de certas categorias de vítimas, tidas por mais desprotegidas — passageiros, peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas. Por via dessa ‘socialização’ do risco o centro de gravidade passa da imputação de responsabilidade para a indemnização da vítima, metamorfoseando um seguro dito de responsabilidade em garantia da obrigação da indemnização (daí que quem surge como devedor seja a seguradora e não o autor do dano), criando um sistema de protecção social da insegurança rodoviária. Já não é o património individual do lesante que garante a indemnização, mas antes o aglomerado dos prémios pagos pelos tomadores do seguro; como também, mais do que atribuir a responsabilidade pelo dano o que importa é assegurar a indemnização do lesado.

E com essa evolução entrou em crise o entendimento da impossibilidade de concorrência entre culpa e risco; rectius, entre risco e conduta do lesado.

O trânsito automóvel passou a ser uma realidade quotidiana; a generalidade das pessoas tem de conviver de perto com as máquinas em movimento, no seu dia a dia, ao longo da vida, o que obriga a um tão grande número de precauções acrescidas “que se tornam desculpáveis negligências ou culpas leves dos lesados e se compreende que apenas a culpa grave (ou até muito grave ou extremamente grave) deste seja considerada bastante para afastar a responsabilidade” (como desde há muito vinha defendendo VAZ SERRA; cf. RLJ, Ano 99, pgs. 372-373).

A possibilidade de concurso entre risco e culpa foi ganhando a adesão da doutrina, designadamente de CALVÃO DA SILVA (RJJ, Ano 134, pg. 112; Ano 137, pg. 35), SINDE MONTEIRO (Responsabilidade Civil, RDEc, Ano IV, nº 2, 1978, 313; Responsabilidade por Culpa, Responsabilidade Objectiva, Seguro de Acidentes, RDEc, Ano V, 1979, 317 e Ano VI/VII, 1980/81, 123), BRANDÃO PROENÇA (A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação de dano extracontratual, Almedina, 1977; Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”, in CDP, nº 7, JUL/SET2004, pg.25), ANA PRATA (Responsabilidade civil: duas ou três dúvidas sobre ela, in Estudos em Comemoração dos cinco anos da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, 2001, 345), AMÉRICO MARCELINO (Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil, 8ª ed. Revista e ampliada, 309), ALMEIDA COSTA (Direito das Obrigações, 10ª ed. Reelaborada, Almedina, 2006, 639 nota 1) e MARIA DA GRAÇA TRIGO (Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de

viação, in *Estudos dedicados ao Professor Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier*, vol. II, UCP, 2015, pg. 467).

Por outro lado, a legislação nacional foi consagrando situações de concorrência entre risco e culpa em outros domínios, designadamente na responsabilidade civil do produtor ou fabricante de produtos defeituosos (DL 383/89, 6NOV, art.º 7º), nos acidentes com intervenção de aeronaves (DL 321/89, 25SET, art.º 13º e DL 71/90, 02MAR, art.º 14º) ou embarcações de recreio (DL 329/95, 09DEZ, art.º 43º) e produção e distribuição de energia eléctrica (DL 184/95, 27JUL, art.º 44º).

Entretanto a nível da União Europeia foi iniciado um processo de uniformização da legislação dos Estados-Membros relativamente ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis e à obrigatoriedade de segurar essa responsabilidade, tendo como objectivos garantir a todas as vítimas de acidentes de viação — e em particular às mais vulneráveis — uma efectiva, suficiente e não discriminatória indemnização e assegurar a livre circulação de veículos e pessoas no mercado interno bem como a concorrência entre os serviços de seguros. Esse processo deu origem às (1ª) Directiva 72/166/CEE do Conselho, de 24ABR1972 (JO L 103, 02MAI1972), (2ª) Directiva 84/05/CEE do Conselho, de 30DEZ1983 (JO L 8, 11JAN1984), (3ª) Directiva 90/232/CEE do Conselho, de 14MAI1990 (JO L 129, 19MAI1990), (4ª) Directiva 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16MAI2000 (JO L 191, 20JUL2000) e (5ª) Directiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11MAI2005 (JO L 149, 11JUN2005); directivas essas entretanto consolidadas na Directiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16SET2009 (JO L 263, 07OUT2009).

O programa de uniformização legislativa prosseguido pelas referidas directivas tem como objecto o quadro jurídico atinente ao estatuto do seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis segundo a legislação nacional dos Estados-Membros; ele não tem qualquer pretensão de interferir com a regulamentação da responsabilidade civil pela legislação nacional de cada um dos Estados-Membros.

Se em abstracto tal consideração é indiscutida, o certo é que situações da vida real ocorrem em que as regras ou espírito das directivas conflituam com o direito da responsabilidade civil dos diferentes Estados-Membros. Tendo o Tribunal de Justiça da União Europeia vindo a estabelecer o princípio interpretativo de que embora os Estados membros sejam livres de estabelecer o regime jurídico que considerem mais apropriado relativamente à constituição e ao conteúdo da obrigação e indemnização eles têm de exercer as suas competências de um modo que não retire efeito útil à legislação da União Europeia (cf. acórdãos *Katja Candolin* e o. [vítima mortal viajava em veículo em que o condutor e todos os passageiros se encontravam em estado de embriaguez], 30JUN2005, C-537/03, EU:C:2005:417, § 28, *Elaine Farrell* [viajava na parte traseira de uma carrinha de carga não concebida nem construída para transporte de passageiros], 19ABR2007, C-356/05, EU:C:2007:229, § 34, e *Ferreira Santos* [colisão de veículos sem culpa de nenhum dos condutores e de que resultaram danos para

um deles], 17MAR2011, C-484/09, EU:C:2018:158, § 36) e daí retirou uma regra jurisprudencial segundo a qual o efeito útil resultaria esvaziado se a «responsabilidade do próprio lesado pelos danos sofridos (...) tivesse por consequência excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o seu direito a ser indemnizado» (acórdão Ferreira Santos, §37; no mesmo sentido, acórdãos Katja Candolin e o., §§ 28-30 e Elaine Farrell, § 35, ambos referenciando que a inadmissibilidade daquela exclusão ou limitação resultava de se basear em critérios gerais e abstractos e que a limitação da extensão da indemnização apenas em circunstâncias excepcionais era de admitir).

Apontava, assim, aquela jurisprudência no sentido de que, «além da exigência de um nexó causal, só uma culpa grave do lesado poderá ter o efeito de limitar a cobertura do seguro (o que significa reduzir o montante da indemnização), ainda assim de uma forma não “desproporcionada” pelo que (...) só uma culpa extremamente grave, em ligação com considerações ao nexó de causalidade, poderá ter o efeito de excluir a cobertura do seguros (o que significa recusar a indemnização)» (SINDE MONTEIRO, *Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil*, RLJ, Ano 142, pg. 101).

Essa perspectiva, no entanto, sofre alguma disrupção com os acórdãos Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio [colisão de veículo com bicicleta tripulada por criança de 6 anos cuja conduta descuidada teve papel de destaque no surgir do acidente], 09JUN2011, C-409/09, EU:C:2011:371, e Marques Almeida [colisão de veículos sem culpa de nenhum dos condutores em que a vítima foi um passageiro que seguia ao lado de um dos condutores, que não tinha colocado o cinto de segurança e que foi projectado através do pára-brisas], 23OUT2012, C-300/10; EU:C:2012:656), pois que neles o TJUE, depois de reafirmar a sua jurisprudência anterior no sentido de que as legislações nacionais sobre responsabilidade civil não podiam privar as directivas de efeito útil, o que ocorreria no caso de, com base em critérios gerais e abstractos ou sem a ocorrência de circunstâncias excepcionais, se recusasse ou limitasse de modo desproporcionado à vítima o direito de ser indemnizada pelo seguro automóvel com fundamento na sua contribuição para a produção do dano (§§ 28-29 e 31-32, respectivamente), veio afirmar, por um lado, que diferentemente das circunstâncias que deram origem aos acórdãos Katja Candolin e o. e Elaine Farrell «o direito à indemnização das vítimas do acidente é afectado não devido a uma limitação da cobertura da responsabilidade civil pelo seguro operado por disposições em matéria de seguro, mas devido a uma limitação da responsabilidade civil do condutor segurado, por força do regime de responsabilidade civil aplicável» (§§ 31 e 34, respectivamente), e, por outro lado, que a legislação nacional aplicável ao caso (artigos 503º, 504º, 505º e 570º do CCiv) só afastam a responsabilidade pelo risco do condutor do veículo envolvido quando a responsabilidade pelo acidente for exclusivamente imputável à vítima e que, além disso, caso a vítima, por facto que lhe seja imputável, tenha concorrido para a produção do dano ou para o seu agravamento, a indemnização é afectada numa medida proporcional ao grau de gravidade desse facto (§ 33 do primeiro) em função da apreciação das concretas circunstâncias do caso pelo tribunal competente, pelo que tal

*legislação nacional não tem por efeito excluir automaticamente ou limitar de modo desproporcionado o direito a uma indemnização pelo seguro obrigatório (§§ 37-38 do segundo), concluindo que a apontada legislação nacional em causa não conflituava com a legislação comunitária em referência.*

*Independente das dúvidas e perplexidades resultantes desses acórdãos, afigura-se-nos seguro que eles têm sempre por pressuposto que a legislação nacional permite o concurso entre responsabilidade pelo risco e responsabilidade por culpa, pois só nessa medida é possível que o tribunal, mediante a ponderação do concreto circunstancialismo do caso, possa aquilatar do grau de gravidade da conduta do lesado e, em conformidade, com essa avaliação, possa afastar ou limitar proporcionalmente a indemnização pelo seguro.*

*Tendo em conta essa evolução social, legislativa e do direito europeu o STJ no acórdão proferido em 04OUT2007 no proc. 07B1710 adoptou a interpretação do art.º 505º do CCiv no sentido da admissão da concorrência entre risco e culpa. Posição essa que se veio a consolidar (cf. acórdãos de 01JUN2017, proc. 1112/15.1T8VCT.G1.S1, 11JAN2018, proc. 5705/12.0TBMTS.P1.S1, 19MAR2019, proc. 5173/15.5T8BRG.G1.S1, 17OUT2019, proc. 15385/15.6T8LRS.L1.S1 e 17DEZ2019, proc. 6610/16.7T8GMR.G1.S1) com a seguinte formulação:*

*“O regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos artigos 505º e 570º do CCiv deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo causador do acidente, de modo a que qualquer grau ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a eventual imputação de responsabilidade pelo risco, independentemente da dimensão e intensidade dos concretos riscos de circulação da viatura — o que nos afasta do resultado que decorreria de uma estrita aplicação da denominada tese tradicional: ou seja, não pode, neste entendimento, excluir-se, à partida que qualquer grau de culpa do lesado (nomeadamente do utente das vias públicas mais vulnerável) no despoletar do acidente, independentemente da gravidade do facto culposo e do grau da sua efectiva contribuição para o sinistro, deva, sem mais, excluir automaticamente a responsabilidade decorrente, no plano objectivo, dos riscos próprios da circulação do veículo, independentemente da intensidade destes e do grau em que contribuíram causalmente, na peculiaridade do caso concreto para o resultado danoso.”*

*Incorporando-nos nessa corrente jurisprudencial importa aferir da aplicação da mesma ao caso concreto.*

*E desde logo importa expressar os critérios fundamentais que subjazem a essa aplicação.*

*Em primeiro lugar, entendemos, como no referido acórdão de 17OUT2019, que quando o art.º 505º do CCiv alude a «acidente imputável ao próprio lesado, quer-se dizer, antes de mais nada, acidente devido a facto culposo do lesado, acidente causado pela conduta censurável do lesado, importando saber se os danos verificados no acidente devem ser juridicamente considerados, não como um efeito do risco próprio do veículo, mas sim como uma consequência do facto praticado pelo lesado», não encontrando qualquer relevância ou utilidade na distinção entre*

*causação do acidente e causação do dano a que se faz apelo no também referido acórdão de 11JAN2018.*

*Por outro lado, temos que o fundamento para a responsabilidade objectiva do detentor do veículo não é apenas o perigo do mau funcionamento da máquina (risco agravado) mas também o perigo da simples circulação da máquina (risco comum), pelo que «sempre que o veículo se encontre em circulação, a respectiva força cinética faz com que seja causa adequada dos danos ocorridos, mesmo que a conduta do lesado, culposa ou não, tenha sido concausal em relação ao acidente de que resultaram os danos.» (MARIA DA GRAÇA TRIGO, op. cit., pg 486-487).*

*Dessa consideração, aliada à posição do TJUE de que só em circunstâncias excepcionais ser de admitir a exclusão de indemnização, temos, ainda, que só uma conduta muito grave do lesado pode levar a que se lhe impute em exclusivo a responsabilidade pelo acidente; entendendo-se por muito grave os casos de assunção excessiva de riscos e de exposição deliberada a um risco muito grave (SINDE MONTEIRO, RLJ, Ano 142, pg. 128-129).*

*No caso concreto dos autos não oferecesse dúvida que ocorreu uma conduta censurável por parte do peão, integrando por um lado a violação da regras estradais e por outro lado a desconsideração pelos maiores cuidados a ter em função da sua ancianidade, quando passou a transitar na extremidade da faixa de rodagem, em vez de o continuar a fazer na berma, sem previamente se assegurar da inexistência de perigo, dessa forma intersectando abruptamente o sentido de marcha do veículo, dando causa a que nele embatesse, e que desse embate viessem a resultar lesões com capacidade letal, designadamente em função da maior fragilidade decorrente das condições biológicas típicas da sua idade.*

*Essa conduta, porém, configura-se mais como desatenção decorrente da quotidiana convivência com a fonte de perigo do que uma deliberada exposição a um risco grave, justificante da total exclusão da eventualmente concomitante responsabilidade pelo risco.*

*Mas não é de todo irrelevante na ocorrência do acidente a circulação do veículo, pois que a ele se fica a dever, em função da força cinética resultante da sua velocidade (apesar de não concretamente apurada, seguramente várias vezes superior à normal velocidade de locomoção humana), volume e massa (ou seja, dos riscos próprios da circulação do veículo), a violência da projecção decorrente do embate e a sua aptidão para provocar lesões potencialmente letais.»*

3. Pode, pois, concluir-se que se vem sedimentando uma evolução jurisprudencial que afirma — em circunstâncias particulares e exigentemente fundamentadas — a possibilidade de concurso entre a responsabilidade fundada objetivamente nos riscos de circulação do veículo e a eventual culpa ou imputação ao lesado, em algum grau ou medida, do facto danoso.

De notar que parece inteiramente justificada a interpretação atualista do regime normativo originariamente consignado no CC, já que as condições e a intensidade da circulação rodoviária evoluíram drasticamente em relação ao que se verificava nos anos sessenta do século passado, implicando sensível agravamento dos riscos e da sinistralidade a ela associados (envolvendo atualmente,



particularmente em ambiente urbano, não apenas a convivência normalmente problemática entre veículos automóveis, peões e velocipedistas, mas também entre estes meios tradicionais de deslocação e circulação e as novas formas de locomoção — trotinetes, patins,...- geradoras de inovatórios e acrescidos riscos na produção de eventos danosos, potencialmente com consequências pessoais gravosas).

Saliente-se mais uma vez que, como atrás se referiu, a tese dita *tradicional* acerca deste controverso tema, ao estabelecer, de forma rígida e inflexível, que qualquer percentagem de culpa ou de contribuição da conduta do lesado (mesmo que esta se mostre insuscetível de um juízo de censura, por carecer de imputabilidade) para o sinistro implica irremediavelmente o apagamento ou exclusão da responsabilidade objetiva do detentor pelos riscos próprios de circulação do veículo, pode conduzir a um resultado claramente desproporcional, valorando de modo manifestamente excessivo, em detrimento do lesado, comportamentos que — traduzindo embora algum incumprimento das estritas regras estradais — podem envolver, no caso concreto, uma censurabilidade e relevância diminutas para a eclosão do acidente e para as frequentemente gravíssimas lesões que dele resultaram para a vítima, sem permitir qualquer ponderação casuística com a intensidade dos riscos criados pela circulação do veículo.

Note-se que esta desproporcionalidade é ainda acentuada pela aplicação do regime prescrito no n.º 2 do art. 570.º do CC, ao estabelecer que a culpa do lesado não concorre, em princípio, com uma culpa presumida do lesante — ou seja, qualquer grau ou percentagem de culpa efetiva atribuível ao lesado exclui automaticamente a culpa presumida do condutor (por exemplo, se este for comissário por conta de outrem), bem como a responsabilidade objetiva do detentor do veículo, nos termos do disposto no art. 505.º, na referida interpretação.

Por outro lado, tem-se acentuado claramente, ao longo das últimas décadas, uma maior sensibilidade para as necessidades de tutela dos lesados, particularmente dos mais vulneráveis, que frequentemente sofrem danos corporais relevantíssimos a que o Direito não pode permanecer indiferente (podendo, aliás, tal circunstância conduzir, em determinadas situações, como efeito perverso, a uma exacerbada avaliação da culpa atribuível ao condutor do veículo, consubstanciada numa interpretação excessivamente exigente do critério normativo de aferição da culpa, envolvendo a comparação, não com um condutor médio, mas antes com um condutor *excelente* — isto como via indireta para operar alguma tutela do lesado).

Estas exigências acrescidas de proteção das vítimas da gravosa sinistralidade rodoviária contemporânea decorrem, aliás, em primeira linha, dos instrumentos normativos do Direito Comunitário, naturalmente vinculativos dos Tribunais nacionais.

Como se afirma no já citado Ac. do STJ de 25/05/2021, «*num mundo em que o tráfico rodoviário é cada vez mais intenso e perigoso, o sistema rígido do Código Civil já não serve as necessidades dos cidadãos, havendo de proceder a uma interpretação atualista das normas, tendo como paradigma outros subsistemas de responsabilidade civil, como a responsabilidade por acidentes*

de trabalho e a responsabilidade do produtor, caracterizados por regimes mais flexíveis e protetores dos lesados. O seguro obrigatório transformou-se, assim, numa medida de alcance social que pretende dar uma resposta cabal aos legítimos interesses dos lesados em acidente de viação. A vulnerabilidade da vítima e a sua necessidade de proteção são fatores também realçados pelas normas de Direito Comunitário e pela jurisprudência do TJUE, assim se ultrapassando (ou relativizando) o estrito tecnicismo da difícil relação entre risco do veículo e culpa do lesado.

As diretivas da UE relativas aos acidentes de viação e a jurisprudência do TJUE têm acentuado a necessidade de socialização dos danos e de proteção das vítimas através de um sistema de seguro obrigatório automóvel, influenciando o direito da responsabilidade civil automóvel. As soluções decorrentes das diretivas ou do seu efeito útil, direto ou indireto, são suscetíveis de provocar alterações na legislação nacional e na jurisprudência. Por exemplo, o Direito Comunitário determinou a modificação do texto do artigo 504.º do Código Civil, que deixou de excluir a responsabilidade pelo risco na hipótese de transporte gratuito (DL n.º 14/96, de 06/03, que harmonizou o direito interno com a Diretiva 90/232/CEE, de 14-05-1990) e a alteração dos limites máximos da indemnização fixados no artigo 508.º do Código Civil para os veículos de circulação terrestre nas situações de responsabilidade pelo risco.

O Direito Comunitário tem, assim, dado prevalência à necessidade de as vítimas receberem uma indemnização condigna através do seguro obrigatório, nele incluindo a cobertura dos danos causados às pessoas transportadas, aos peões e aos ciclistas (cfr. Diretiva do Conselho de 30.12.1983 (84/5/CE); Diretiva do Conselho de 8.11.1990 (90/618 CEE); Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho de 16.5.2000 (2000/26/CE); Diretiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2005).

Segundo o artigo 1.º-A, inserido pela Diretiva 2005/14/CE, de 11 de maio de 2005, afirma 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.”

Segundo o décimo sexto considerando da Diretiva 2005/14: «Os danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas, que constituem habitualmente a parte mais vulnerável num acidente, deverão ser cobertos pelo seguro obrigatório do veículo envolvido no acidente caso tenham direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional. Esta disposição não condiciona a responsabilidade civil nem o nível da indemnização por um acidente específico, ao abrigo da legislação nacional.»

Por sua vez, o artigo 12.º da 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 (JO L 263, p. 11),

sob a epígrafe «Categorias específicas de vítimas», dispõe que, «1. Sem prejuízo do segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 13.º, o seguro referido no artigo 3.º cobre a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, excepto o condutor, resultantes da circulação de um veículo.[...] 3. O seguro referido no artigo 3.º 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.»

A jurisprudência do TJUE tem acentuado a necessidade de proteção dos lesados mais vulneráveis, especialmente menores de idade (cfr. Acórdão Ambrósio Lavrador, C-409, de 09-06-2011).

O direito nacional deve ser interpretado à luz do Direito Comunitário, que valoriza a finalidade do seguro como instrumento de solidariedade com as vítimas, secundarizando a culpa do lesado ao papel de um fator entre outros para determinar o montante da indemnização e arredando a tese de que a culpa do lesado absorve automaticamente o risco.»

Importa ainda realçar que, no nosso entendimento, os arestos proferidos pelo TJ nos reenvios prejudiciais operados nos processos atrás referenciados devem ser interpretados no sentido de que a *luz verde* dada aos ordenamentos nacionais na regulação desta problemática pressupõe a exigência de uma *apreciação individualizada das circunstâncias do acidente* — uma apreciação, individual e concreta, da relevância da contribuição exclusiva ou parcial da vítima na produção do seu próprio dano — claramente incompatível com a tese tradicional da exclusão automática da responsabilidade pelo risco perante um qualquer grau de culpa ou de contribuição do lesado para o dano por ele sofrido (a simples referência, nos pedidos de reenvio, a decisões prolatadas pelos tribunais superiores que têm admitido, em certas circunstâncias peculiares, tal concorrência terá seguramente levado o TJ a interpretar a pergunta formulada num contexto em que o sistema português não repele, de modo automático e absoluto, a eventualidade de ocorrerem situações concretas que possam justificar a referida concorrência).

4. É altura de tentar concretizar, na medida do possível, as vias possíveis para alcançar uma solução que se revele proporcional e materialmente adequada à resolução desta intrincada questão da eventual concorrência entre os riscos do veículo e as condutas do lesado que envolvem, em graus frequentemente muito diferentes, um comportamento inadequado às regras e padrões de conduta impostos aos utentes das vias públicas — e em que iremos seguir de perto o essencial da intervenção realizada no âmbito do colóquio, promovido pelo STJ, em 12/12/2019, tendo como tema as *questões atuais da responsabilidade civil*.

a) Assim, em primeiro lugar, parece incontroverso *que se deve afastar a concorrência entre tais factos ou comportamentos inadequados do lesado e o risco normal ou genérico de circulação do veículo quando o acidente se deva*

a culpa grave e exclusiva do lesado, frequentemente qualificada como causa única e exclusiva do acidente e dos consequentes danos sofridos pela vítima. Ou seja: não se justificará afastar a exclusão legalmente prevista no art. 505.º do CC quando estivermos confrontados com um comportamento *temerário* do lesado, com uma *grosseira e injustificável violação* das regras estradais, com um afastamento claramente indesculpável das mais elementares regras de prudência manifestamente vinculantes de todos os que utilizam as vias de circulação terrestre.

Na verdade, nestes casos, de ocorrência de comportamentos *temerários* e claramente injustificáveis, a gravidade donexo de imputação do acidente e dos danos ao próprio lesado acaba por *descaraterizar os riscos normais de circulação do veículo*, enquanto elemento potencialmente concorrente para a eclosão de sinistros: nestas situações, de comportamentos temerários, nalguns casos quase *suicidários* do lesado, verifica-se que é a conduta censurável da vítima que vai, em última análise, despoletar um *risco atípico e agravado de sinistralidade*, que manifestamente se sobrepõe ao *risco genérico de circulação* de um qualquer veículo, com o escrupuloso cumprimento de todas as regras estradais pelo respetivo condutor.

Já, pelo contrário, não deverá excluir automaticamente a atribuição de indemnização, fundada na responsabilidade objetiva do detentor do veículo, a imputação ao lesado de um comportamento que, sendo, em alguma medida, objetivamente inadequado às regras e padrões normativos por que se aferem as condutas dos vários utentes das vias rodoviárias, se revela concretamente de *reduzida relevância ou censurabilidade* quando, num juízo de casuística ponderação, se tomam como contraponto os riscos efetivos — genéricos ou específicos e agravados — inerentes à circulação do veículo, mesmo cumprindo o seu condutor todas as regras estradais.

Cabem neste parâmetro factos culposos cometidos pela vítima, causalmente relevantes para o sinistro, embora apenas censuráveis a título de *culpa leve ou levíssima*, nalgumas situações no limiar da *desculpabilidade*, bem como factos, em bom rigor, *involuntários* (veja-se a situação sobre que incidiu o Ac. do STJ de 19/03/2019 (P. 5173/15), ou cometidos por sujeitos inimputáveis, por isso insuscetíveis do juízo de censura em que se consubstancia a culpa, de reduzida gravidade objetiva, que se entenda não deverem, por si sós, descaraterizar a relevância dos riscos típicos de circulação do veículo interveniente no acidente.

b) Em segundo lugar, pensamos que será necessário operar uma cuidadosa distinção entre o campo dos *riscos genéricos de circulação* do veículo interveniente no acidente e o de determinados *riscos específicos e agravados* que se verificavam face às circunstâncias particulares e concretas em que ocorreu o acidente.

Estes segundos podem, desde logo, ser decorrentes de *caraterísticas peculiares ou particulares do veículo automóvel* em questão que, pelo seu peso, dimensões, dificuldades de visibilidade ou de ser percecionado pelos outros utentes das vias, bem como por dificuldades em operar o pleno controlo do

veículo pelo condutor, podem envolver um perigo acrescido para os utentes das vias de circulação.

Veja-se a inovatória situação dirimida no recente Ac. RP de 14/07/2021 (P. 23399/19), em que se decidiu que «*nos veículos automóveis elétricos, a ausência do ruído (típico dos motores de combustão) e a sua reduzida utilização, leva facilmente os peões de normal condição a convencerem-se que à não audição de um ruído de motor de combustão corresponde a ausência de veículos, agindo descuidadamente em conformidade, nomeadamente ao iniciarem a travessia das faixas de rodagem. Dependendo das circunstâncias de cada caso, não é de excluir a possibilidade de concorrência de culpa do peão no atropelamento que o vitimou mortalmente e o risco próprio da circulação de um veículo movido a energia elétrica, com motor silencioso.*»

Noutros casos, os riscos específicos e agravados do veículo emergem das *particularidades da via* por onde o mesmo circulava no momento do acidente, especialmente propícias à eclosão de sinistros com gravosas consequências, apesar do cumprimento pelo respetivo condutor de todas as regras estradais. É nomeadamente o que sucede com a circulação em vias urbanas essencialmente pedonais ou envolvendo o problemático e forçado *convívio de múltiplos utentes* (veículos automóveis, peões, velocipedistas, condutores de trotinetes), propiciando situações de conflito rodoviário de grande perigosidade, em que qualquer falha ou falta mínima cometida por qualquer dos intervenientes pode desencadear um sinistro com consequências extremamente gravosas.

Na verdade, e como parece evidente, é substancialmente diferente o *risco normal* de circulação de um veículo automóvel em estrada aberta ou em vias rápidas e o *risco específico e agravado* associado à circulação em vias urbanas congestionadas e sujeitas ao convívio forçado de múltiplos e diferenciados utentes, o qual naturalmente não deverá, no referido juízo casuístico, deixar de ser ponderado quando se procura avaliar o relevo atribuível ao facto culposo do próprio lesado, balanceando-o com os concretos e específicos riscos de circulação do veículo em causa nesse contexto.

5. Particularmente problemática vem sendo a avaliação do efeito a atribuir aos comportamentos que — embora objetivamente inadequados aos padrões normativos aplicáveis — não se revelam passíveis de *culpa*, isto é, de um juízo de censura endereçado ao agente, nomeadamente por provirem de sujeitos inimputáveis, incapacitados de entender ou querer e, portanto, de avaliar plenamente a respetiva conduta, ou de imputabilidade diminuída, nomeadamente por menoridade ou anomalia psíquica.

Na verdade, nestes casos a jurisprudência tem oscilado entre uma valoração análoga à que ocorreria se existisse *culpa grave*, considerando que o comportamento gravemente inadequado do menor e a sua total imprevisibilidade devem excluir a responsabilidade pelo risco do condutor, já que se consubstanciam como causa única e exclusiva do evento danoso; e uma outra perspetiva que, desvalorizando o comportamento objetiva e gravemente contravenional do menor, considera, mesmo assim, dever atribuir-se uma quota parte no dano ao

detentor da viatura, decorrente de uma participação tida por relevante dos riscos de circulação do veículo na eclosão do sinistro.

Como exemplos da primeira tendência, podem apontar-se:

— o Ac.do STJ de 17/05/2012 (P. 1272/04), em que se decidiu que «o atropelamento de um peão — menor de 4 anos de idade — que inopinadamente se atravessou à frente de um veículo que, numa localidade, seguia na sua faixa de rodagem, a uma velocidade não superior a 20 km/h, sem que o condutor o pudesse prever, é de imputar em exclusivo ao lesado, tornando irrelevante o risco genérico decorrente do facto de o veículo se encontrar a circular numa via pública.

*Uma interpretação do art. 505º do CC que admita a concorrência entre a responsabilidade pelo risco inerente ao veículo automóvel e a imputação do acidente ao lesado, sujeitando a quantificação da indemnização à ponderação prevista no art. 570º do CC, fica necessariamente afastada quando o acidente seja exclusivamente devido ao sinistrado, sem qualquer contribuição causalmente adequada dos riscos próprios do veículo»;*

— o Ac. do STJ de 14/12/2017 (P. 511/14), em que se decidiu que «num acidente de viação traduzido no embate contra a parte lateral direita da frente de um veículo automóvel em circulação, de um menor com 10 anos de idade, inopinadamente surgido em corrida na faixa de rodagem, provindo do intervalo/“corredor” entre dois autocarros estacionados no lado direito da estrada — considerando o sentido de marcha de tal veículo -, e logo após acabar de percorrer a largura dessa via ocupada pelos mesmos, é necessariamente de reputar exclusivo responsável pela eclosão de tal sinistro, o dito menor.

*Assim, qualquer que seja a interpretação que se leve a efeito no que concerne ao regime normativo integrado pelos arts. 505.º e 570.º, ambos do Cód. Civil — seja tal interpretação ditada pela corrente “tradicional” ou pela corrente “actualista” — jamais o detentor do automóvel poderá ser responsabilizado, em qualquer grau ou percentagem, pelo risco genérico da circulação do veículo, risco este irrelevante em face de tal descrito circunstancialismo»;*

— o Ac. de 11/07/2013 ( P. 97/05), em que se decidiu que «provado que o autor, com seis anos de idade, se pendurou com as mãos no taipal da retaguarda dum veículo ligeiro misto antes do seu condutor iniciar uma manobra de marcha atrás, numa rua estreita de grande inclinação que dá acesso à casa do menor e que, pelas suas dimensões, não permitia inversão de marcha, tendo o condutor iniciado a manobra sem se aperceber que o menor estava pendurado no taipal e não podendo avistá-lo do interior da viatura, não se apercebeu que, no decurso da manobra, efectuada lentamente, no sentido descendente, o autor havia caído ao solo, queda esta na sequência da qual a roda traseira do lado do condutor apertou o autor na zona abdominal, tendo sofrido danos físicos e psicológicos, verifica-se que o menor foi o culpado do acidente e que ao condutor nenhuma culpa pode ser assacada porque não violou qualquer norma estradal nem deveres gerais de cuidado.

*Algumas decisões, sobretudo deste Supremo Tribunal, têm vindo a afastar-se do entendimento tradicional e largamente maioritário de que havendo culpa do lesado, o risco próprio do veículo interveniente no acidente, previsto no art.*

503.º, n.º 1, do CC, fica excluído, nos termos do art. 505.º do CC, ou seja, não há lugar a concorrência de culpa e responsabilidade objectiva pelo risco.

*Também entendemos que, em tese, as duas culpas não podem concorrer, a menos que se trate de culpa leve ou levíssima da vítima.*

*Em caso de contribuição exclusiva de um peão, como no caso, mesmo tratando-se de um menor que, naturalmente e como se implícita do caso, passa o seu tempo descuidadamente numa rua próximo de casa, que reputa seu espaço de lazer, não pode considerar-se que o veículo envolvido no sinistro, em si mesmo, aportou um risco inerente à sua circulação concorrente com a actuação do lesado, o que seria impor um gravame injustificado atendendo a que a lei, no art. 503.º, n.º 1, do CC, já consagra a responsabilidade objectiva no domínio da circulação rodoviária.*

*Sendo de atribuir o acidente exclusivamente a actuação culposa da vítima, não concorrendo para a respectiva eclosão, em termos de causalidade adequada, o risco inerente à circulação do veículo envolvido no acidente, porque a potencialidade de perigo que encerra a sua circulação foi alheia ao sinistro, não se pode considerar a concorrência de um risco causalmente adequado, inerente à circulação do veículo e resultado danoso sofrido por culpa exclusiva da vítima»;*

— o Ac. do STJ de 27/06/2019 (P. 589/14), em que se decidiu que «a questão da concorrência entre a culpa do lesado (arts. 505º e 570º do CC e a responsabilidade por riscos próprios do veículo (art. 503º, nº 1, do CC) constitui uma das mais complexas e controversas questões da jurisprudência civilista nacional.

*O regime normativo decorrente do estatuído nas disposições conjugadas dos arts. 505º e 570º do CC deve ser interpretado, em termos actualistas, como não implicando uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência entre a culpa do lesado e os riscos do veículo causador do acidente.*

*Porém, tal não implica que, por si só e de forma imediata, se responsabilize o detentor efectivo do veículo (e respectiva seguradora) pelos danos sofridos pelo lesado, implicando sim que, em função da factualidade subjacente a cada caso concreto, se pondere a medida da contribuição do lesado, culposa ou não culposa.*

*A responsabilidade objectiva não prescinde do nexó de causalidade entre o resultado danoso e a sua causa reportada à actividade que implica o risco.*

*Num caso como o dos autos em que ficou provado que o acidente foi causado, unicamente, pela conduta culposa do Autor lesado, pessoa menor, mas civilmente imputável, que, enquanto peão, atravessou, de forma súbita e inesperada, em passo de corrida, uma via de trânsito, não utilizando a passadeira, situada a 3 metros de distância, a indemnização, por parte da seguradora, deve ser totalmente excluída.»*

Em contraponto a esta orientação, encontramos acórdãos que, mesmo perante comportamentos imputáveis claramente ao menor lesado e envolvendo manifestamente violações gravosas das mais elementares regras de prudência, aceitam, ainda assim, uma participação relevante dos riscos de circulação do veículo na eclosão do acidente e na consequente indemnização à vítima.

Sirvam de exemplos:

— o Ac. de 28/03/2019 (P. 954/13), em que se decidiu que «o texto do artigo 505.º do Código Civil deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

Ao concurso é aplicável o disposto no artigo 570.º do Código Civil.

No caso dos autos, não pode concluir-se que o acidente é unicamente ou exclusivamente imputável à menor, que encetou a travessia da rua em passo de corrida, e que o veículo automóvel foi para ele indiferente, isto é, que a sua típica aptidão para a criação de riscos não contribuiu para a eclosão do acidente»;

— o Ac. de 05/06/2012 (P. 100/10), em que se decidiu que «não resultando provada a violação, por parte do condutor do veículo automóvel, de qualquer norma específica do CEst. ou que o mesmo tenha agido com inconsideração, negligência ou falta de destreza, resulta inviável concluir pela culpa deste.

No que diz respeito ao menor de seis anos, condutor do velocípede sem motor, que descia a rua com uma inclinação acentuada, com os pés fora dos pedais, sem luz sinalizadora, não se pode igualmente falar em culpa, posto que — para uma criança desta idade, em que na normalidade da vida esta se confunde com a brincadeira despreocupada — andar de bicicleta não representa mais do que o preenchimento da sua vida lúdica, pelo que a imprevidência não faz parte do seu quadro mental, não lhe sendo exigível que possa, ou deva, prever as consequências de um dado acto. Muito embora a culpa in vigilando se presuma, a mesma não dispensa a sua alegação, o que nos presentes autos não foi feito.

De acordo com o art. 488.º, n.º 1, do CC, “não responde pelas consequências do facto danoso que, no momento em que o facto ocorreu, estava, por qualquer causa, incapacitado de entender ou querer, salvo se o agente se colocou culposamente nesse estado, sendo este transitório”.

Sabendo-se que ninguém se coloca culposamente em determinado estádio etário, sempre se terá de concluir pela não responsabilidade do menor pelas consequências do acidente para o qual contribuiu.

Na ausência de culpas atribuíveis aos intervenientes no acidente, resta a responsabilidade objectiva de cada uma das partes em presença, nos termos dos arts. 503.º, 489.º, 505.º e 506.º, todos do CC.

Ainda que não se possa falar em culpa do menor, não deixou a sua conduta de contribuir seriamente para a eclosão do evento lesivo, pelo que — se em abstracto, as potencialidades do risco causado por uma bicicleta não sejam comparáveis às que decorrem da utilização de um veículo automóvel — a condução destemida do menor (sem pés nos pedais e a grande velocidade) por uma via pública, aberta ao trânsito, criou um grave risco, extremamente próximo do risco criado pelo veículo automóvel, razão pela qual se fixa este em 60% e aquele em 40%».

Tratando-se obviamente de matéria controversa e de solução delicada, suscita-nos reserva o entendimento segundo o qual, em consequência da inim-



putabilidade civil ou da imputabilidade diminuída do menor, o seu comportamento, por mais temerário que se revele e por maior que seja a perigosidade que lhe vai inelutavelmente associada, nunca possa excluir a responsabilidade objetiva do detentor do veículo: na verdade, a menos que se demonstre que, no caso concreto, este envolvia uma perigosidade específica e agravada para a tipologia do acidente, pensamos que se revela excessivamente onerosa a atribuição de responsabilidade objetiva ao condutor que (num sistema em que o seguro automóvel ainda se configura fundamentalmente como sendo de responsabilidade civil, sem revestir a natureza de seguro social de acidentes pessoais), respeitando escrupulosamente todas as regras estradais, se confronta com um comportamento que, embora provindo de inimputável ou incapaz, implicou a criação de um risco altíssimamente acrescido de sinistralidade — e que deve, nessa medida, descaracterizar e sobrepor-se ao genérico e normal risco da circulação automóvel.

Ou seja, quando o comportamento do incapaz ou do inimputável revele uma absoluta desconsideração das mais elementares regras de prudência e envolva uma elevadíssima perigosidade objetiva, a sua relevância não poderá deixar de abalar a responsabilidade emergente do disposto no art. 503.º do CC, em termos análogos aos que ocorrem com a verificação de culpa grave e exclusiva de lesado imputável.

Acresce que, nestes casos de gravosa imprudência, com a enorme carga de acrescida perigosidade que lhe vai associada, não poderá normalmente deixar de se equacionar o problema da plausível existência de culpa *in vigilando* por parte dos legais representantes do incapaz — parecendo difícil sobrepor irrestritamente a responsabilidade pelo risco a uma clara responsabilidade subjetiva destes.

Aliás, como se decidiu no Ac. do STJ de 01/06/2017 (P. 1112/15) «*importa ainda ponderar quais as consequências que decorrem de — perante a matéria de facto processualmente adquirida, no caso dos autos — estar perfeitamente sedimentado e assente que — como facto manifestamente determinante do atropelamento do menor — se situou um censurável incumprimento do dever de vigilância por parte do familiar a quem o mesmo estava confiado, a sua avó materna, ao permitir que o mesmo se escapasse sozinho para via pública, nas circunstâncias de particular perigosidade que resultavam das características da via no local do acidente (sem passeio ou berma, abrindo directamente o portão da casa para a faixa de circulação rodoviária), colocando-se imprevisivelmente à frente de viatura em estado de marcha — o que naturalmente obriga ainda a ter em consideração as decorrências da aplicação da norma contida no art. 571º do CC.*

*No caso dos autos — e à semelhança do que se decidiu no Ac. de 17/5/12, atrás citado — era mínimo o risco de circulação do veículo, uma vez que o atropelamento ocorreu no exacto momento em que este, após imobilização pontual, reiniciou a sua marcha, em velocidade necessariamente reduzida (que permitiu à condutora a sua imediata imobilização, poucos metros adiante), sendo absolutamente imprevisível a súbita presença do menor e totalmente invisível a sua colocação precisamente na frente da viatura.*

*Saliente-se que não é possível atribuir às características do veículo de transporte (frente elevada e volante recuado) a virtualidade de potenciarem um risco acrescido de circulação: na verdade, a configuração da carrinha de transporte não apresenta nenhuma particularidade específica, relativamente a veículos semelhantes, radicando causalmente a invisibilidade da vítima, do lugar do condutor, não propriamente em quaisquer características peculiares ou anómalas do veículo, mas decisivamente ao local em que o menor desacompanhado se colocou e à sua reduzida estatura.*

*Assim, tem de considerar-se que a causa operativa e determinante do atropelamento e consequentes lesões mortais, nas concretas circunstâncias em que ocorreu, foi a omissão culposa do dever de vigilância sobre o menor, por parte da ascendente a quem, no momento, estava confiado: ora, quais as consequências a atribuir a esta culpa do vigilante, face ao disposto no art. 571º do CC — e num caso em que o menor faleceu logo após o acidente, sendo o pedido indemnizatório pelos danos não patrimoniais decorrentes da morte formulado pela sua mãe?*

*Esta questão é certamente abordada por Maria da Graça Trigo (Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação, 2015, Direito e Justiça, Estudos dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, vol. II, pág. 493 e segs.) ao escrever:*

*Dispõe o art. 571º que “ao facto culposo do lesado é equiparado o facto culposo dos seus representantes e das pessoas de quem ele se tenha utilizado.” A aplicação, sem mais, desta norma levaria a que, na maior parte das vezes, a indemnização pudesse ser reduzida ou fortemente excluída. Não é, porém, este o caminho correcto. Seguindo aqui a lição de BRANDÃO PROENÇA, “duvidoso é o saber-se, nos casos de culpa extracontratual do lesante, se a omissão do vigilante conduz à aplicação do regime do artigo 570º ou é apenas fonte constitutiva de uma solidariedade passiva. Preferimos a defesa desta última unidade...”. Afigura-se ser a solução adequada para as hipóteses em que o vigilante consiste numa pessoa singular ou colectiva distinta dos pais (ou de outros vigilantes que com ela têm uma comunidade de vida). Se, por exemplo, uma criança que brinca no pátio da escola foge para a rua onde é atropelada por um condutor que actua sem culpa, serão solidariamente responsáveis o detentor do veículo e a pessoa responsável pela vigilância, bem como a própria escola, se se verificarem os pressupostos do art. 500º, mas o primeiro terá direito de regresso contra os segundos. Visto de um prisma complementar, quer dizer que a responsabilidade do detentor do veículo não pode ser afastada, convocando-se o art. 505º, por facto do terceiro, que seria precisamente o vigilante.*

*Contudo, esta solução não será adequada se o vigilante ou vigilantes são os pais da criança (ou outros vigilantes que com ela têm uma comunidade de vida), como sucederá na maior parte dos casos. Cabendo-lhes a obrigação de sustento do filho, obrigá-los a reembolsar a seguradora do detentor do veículo poderá traduzir-se, em última análise, em prejuízo para a criança, para além de tornar a lide inútil porque, em regra, são os pais quem acciona o segurador. Temos para nós que o art. 571º não pode ele mesmo deixar ser interpretado*

*em conformidade com as exigências do direito comunitário dos seguros, isto é, de forma a assegurar a protecção das vítimas ditas mais frágeis. A culpa dos pais obrigados à vigilância não pode, por isso, conduzir a qualquer redução da indemnização a pagar pelo detentor do veículo, nem permitirá que este exerça o direito de regresso contra os pais, salvo se não existir ou quando tiver cessado a comunidade de vida entre eles e a vítima.*

*A situação será inteiramente distinta nos casos de morte do menor. Nestas hipóteses, ao apreciar-se o pedido de indemnização interposto pelos pais (ou outros vigilantes que sejam simultaneamente titulares de direito de indemnização por morte da vítima), quase sempre por danos não patrimoniais, não pode esquecer-se que, por definição, não será o lesado a aproveitar da quantia indemnizatória mas os próprios vigilantes, que contribuíram, em maior ou menor grau, para o dano morte. Como se sabe, a reparação dos danos não patrimoniais em caso de morte engloba três componentes: a perda da vida, os danos não patrimoniais sofridos pelos parentes sobreviventes e os danos não patrimoniais da vítima sofridos entre o facto lesivo e a morte.*

*Quer se defenda que a reparação da perda da vida constitui um direito transmissível por via sucessória, quer se defenda que é um direito próprio dos parentes elencados no art. 496º, nº 2, certo é que a dita reparação não é nunca inteiramente autónoma em relação aos danos não patrimoniais sofridos pelos parentes.*

*Assim sendo, na hipótese de morte da vítima, o art. 571º pode ser aplicado sem condicionantes e, em conjugação com o regime do art. 570º, a culpa do vigilante conduzirá à redução ou exclusão da indemnização. Por outro prisma mais favorável ao detentor do veículo, o facto do terceiro vigilante permitirá excluir a sua responsabilidade, convocando-se para tal o art. 505º.*

*Ora, no caso dos autos, o facto de o menor ter falecido logo após o atropelamento, - estando à guarda da sua avó materna, que omitiu, de forma grave, o dever de guarda e vigilância que sobre ela incidia, sendo esta a causa essencialmente determinante do acidente e figurando como titular da pretensão indemnizatória pelos danos não patrimoniais decorrentes do óbito precisamente a mãe do menor falecido — constitui circunstância que reforça a conclusão de que deve ter-se por afastada a responsabilidade objectiva, decorrente do risco de circulação da viatura: na verdade, sendo o vigilante pessoa manifestamente situada no círculo restrito da família da vítima, tendo com ela uma verdadeira comunidade de vida, no sentido atrás referido, não teria qualquer sentido julgar procedente o pedido indemnizatório da mãe contra a seguradora, permitindo ulteriormente a esta ressarcir-se à custa da avó materna do menor, exercendo contra esta o direito de regresso, com base na culpa efectiva e grave na produção do evento lesivo, nos termos dos arts. 497º, nº 2, e 507º, nº 2, do CC.»*

6. Encerraremos este texto com algumas breves conclusões acerca do tratamento prático do controverso tema jurídico que nos ocupa.

Em primeiro lugar, supomos que poderá afirmar-se com segurança que se verifica uma evolução jurisprudencial que tende a admitir a possibilidade de

concurso, em situações delimitadas e materialmente justificadas, da responsabilidade objetiva do detentor do veículo interveniente no acidente e certos comportamentos imputáveis ao lesado, traduzindo, em algum grau, violação culposa das regras estradais. Ou seja: não é a ocorrência de qualquer infração estradal, de uma qualquer conduta culposa do lesado que, sem mais, apaga ou exclui totalmente o dever de indemnizar fundado na criação de um risco genérico, associado inelutavelmente à circulação de um veículo automóvel, mesmo com escrupuloso cumprimento das regras estradais pelo seu condutor.

Mais controversa poderá ser a definição precisa dos fatores ou critérios que permitem realizar uma *concordância prática* entre aqueles dois parâmetros — o emergente dos riscos próprios do veículo e a autorresponsabilidade do lesado pelas consequências das condutas que representem infração grave e fortemente censurável às normas de circulação estradal e aos princípios gerais de cuidado e prudência que justificadamente vinculam todos os utentes das vias de circulação terrestre.

Em tese geral, parece razoável e adequado considerar que a *culpa grave* do lesado — ao criar ele própria um risco anormalmente acrescido de produção de eventos danosos — se sobrepõe, em princípio, aos riscos normais da circulação do veículo, descaracterizando assim a responsabilidade objetiva fundada no art. 503.º do CC.

No nosso entendimento, este critério deverá ser ainda conjugado com um outro, que tome em consideração a eventual existência de *riscos acrescidos* associados às circunstâncias peculiares do veículo e da via em que circulava no momento do acidente, podendo tais *riscos específicos e ampliados de sinistralidade* operar algum grau de *benevolência* na avaliação da relevância da culpa atribuível ao lesado (naturalmente sem pôr em causa a conclusão fundamental de que comportamentos que traduzam uma violação grosseira das mais elementares regras de prudência na utilização das vias de circulação não serão idóneos para permitir o concurso com a responsabilidade objetiva decorrente do art. 503.º do CC).

O principal problema situa-se, porém, no plano da definição de *critérios práticos* minimamente seguros e consistentes para realizar casuisticamente o balanceamento ou ponderação de interesses subjacente ao critério normativo atrás esquematicamente enunciado.

Desde logo, importa realçar que esta questão não deve colocar-se apenas no momento e no âmbito do atividade do STJ, ao julgar os recursos de revista em que este tema se suscite como questão fundamental: é, na realidade, necessário que, durante a tramitação do processo nas instâncias, o problema seja equacionado, de modo a conduzir à alegação, discussão e aquisição processual da matéria de facto que se configure como necessária à aplicação dos referidos critérios normativos, plasmados na mais recente jurisprudência; ou seja, é necessário que as circunstâncias do acidente sejam objeto de uma *análise fina*, que sejam escalpelizadas, com referência a todos aqueles fatores de que possa depender a *gradação da culpa* atribuível ao lesado; tal como, se estiver em causa um acidente que plausivelmente se possa dever a um *risco específico e*

*acrescido*, decorrente de características do veículo ou de particularidades da via em que este circulava no momento do acidente, é naturalmente necessário a uma correta solução do pleito que tal matéria factual seja devidamente discutida, considerada e elencada no quadro fáctico definido pelas instâncias; ou, se estivermos confrontados com acidente em que foi lesado incapaz, será necessário apurar factualmente se a violação, eventualmente grosseira de regras de prudência pelo próprio lesado, implicou ou não a concomitante violação culposa do dever de vigilância por parte dos respetivos representantes legais...

Para além disto, será necessário que, na jurisprudência, se realize um esforço que conduza à uniformidade na concretização e densificação dos critérios normativos atrás enunciados, garantindo por essa via o princípio da igualdade — evitando, na medida do possível, que casos materialmente idênticos sofram tratamentos radicalmente diversificados (saliente-se que, perante a singularidade de cada sinistro, face à essencial diversidade factual subjacente aos acidentes de viação, será assaz problemático conseguir que eventuais dissonâncias ou mesmo divergências na concretização e densificação dos ditos critérios normativos que visam articular a responsabilidade pelo risco com a culpa do lesado possam ser solucionadas pela via do recurso extraordinário de uniformização da jurisprudência).

Ora, afigura-se que será neste ponto, mais do que na definição dos critérios normativos gerais que permitem a articulação da responsabilidade objetiva do detentor do veículo com algum grau de culpa do lesado, que subsistem ainda dúvidas, hesitações e divergências — particularmente no que respeita à precisa definição do conceito de *culpa grave*, suscetível de tornar o sinistro exclusivamente imputável ao lesado e eliminar a responsabilidade objetiva decorrente dos riscos de circulação da viatura.

Assim, por exemplo, em termos particularmente exigentes, considerou o Ac. do STJ de 17/10/2019, atrás citado, que o atravessamento pelo peão de estrada com trânsito congestionado, funcionando a circulação em pára-arranca e ocorrendo o atropelamento por veículo pesado cuja altura frontal impossibilitava o condutor de visualizar o peão, circunstância de que o lesado se devia ter apercebido, constitui conduta gravemente culposa, excluindo conseqüentemente a responsabilidade objetiva pelos riscos de circulação da viatura pesada:

*«Da facticidade adquirida processualmente resulta que o ajuizado acidente se ficou a dever ao atravessamento da via pela lesada, 1ª Autora, levado a cabo fora da passadeira, que se encontrava a cerca de 20 metros do local do acidente, violando o disposto no art.º 101º, n.º 1 e n.º 3 do Código da Estrada, “Os peões não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respetiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente.” (n.º 1) “Os peões só podem atravessar a faixa de rodagem nas passagens especialmente sinalizadas para esse efeito ou, quando nenhuma exista a uma distância inferior a 50 m, perpendicularmente ao eixo da faixa de rodagem.” (n.º 3), importando concluir que a lesada, 1ª Autora, violou as citadas disposições e respectivas normas imperativas, preenchendo o requisito da ilicitude.*

*Ademais, distinguimos no que tange ao comportamento da 1ª Autora, lesada, que esta decidiu iniciar a travessia da faixa de rodagem sem ter, previamente à travessia da via da direita para a esquerda, atento o sentido de marcha do veículo PQ, certificado que a podia efectuar em segurança, tendo-a levado a efeito quando circulava próxima do PQ, do seu lado direito atento o respectivo sentido de marcha, e por baixo do vidro frontal — pára-brisas — quando é certo que o veículo interveniente no acidente ajuizado, é um semi-reboque pesado em que o pára-brisas e o lugar do condutor se encontram a cerca de 2 metros do solo, donde tendo a 1ª Autora, lesada, cerca de 1,50/1,53 metros de altura, não temos como não sufragar o acórdão recorrido ao consignar a este propósito “Assim se conclui que, circulando o peão (...) do lado direito, atento o sentido de marcha do veículo, circularia próximo do pesado, num local onde o seu condutor, não teria qualquer ângulo de visão, sendo-lhe impossível avistar, nem aperceber-se da presença do peão, previamente à travessia da via.*

*Se tivermos ainda em conta que a 1.ª autora atravessou esta via pela frente de um pesado, com uma cabine a cerca de 2 mts de altura, próxima do PQ e por baixo do vidro frontal — pára-brisas, conclui-se, como concluiu a decisão recorrida, que era impossível ao condutor do pesado avistar este peão de baixa estatura e que, efectivamente, o não avistou.*

*Sendo impossível ao condutor do pesado ver a 1ª A., pelas razões descritas, o que esta não podia ignorar, não lhe sendo exigível que contasse com a travessia repentina de um peão pela frente do seu veículo, temos ainda que a 1ª A. atravessou a faixa de rodagem numa ocasião de trânsito intenso, pelo meio de dois pesados, no momento em que estes tinham detido a sua marcha, de forma temporária e condicionada ao trânsito, não podendo a 1ª A. prever, com razoabilidade, o tempo que estes demorariam a reiniciar a marcha e sabendo, ou devendo saber, que não era passível de ser avistada, nem antes, nem durante a travessia, pelo condutor deste pesado.*

*Trata-se de uma conduta violadora das mais elementares regras de cuidado e diligência, de uma conduta perfeitamente temerária e que foi, sem qualquer dúvida, causa adequada deste acidente.*

*Com efeito, não é conforme às regras de atravessamento da via, a conduta de um peão que, circulando pela berma do lado direito, atento o sentido de marcha dos veículos, numa estrada com trânsito intenso e circulação em pára-arranca decide, numa das ocasiões em que um veículo pesado se encontra momentaneamente parado, iniciar a travessia da faixa de rodagem do lado direito para o lado esquerdo, próxima do pesado e por baixo do pára-brisa e sem cuidar que não pode ser avistada pelo condutor deste pesado, cuja cabine se situa a cerca de 2 mts do solo, sendo este peão de estatura muito inferior e estando o condutor afastado do pára-brisa, pelo tablier e pelo volante. Sendo exigível ao condutor do pesado que reinicie a sua marcha numa fila de trânsito, quando em segurança, este dever de cuidado e diligência, cumpre-se quando o veículo da frente reinicia a sua marcha sem que, sem culpa sua, aviste, ou possa avistar, qualquer obstáculo na via, nem seja previsível o atravessamento de peões, pela inexistência de passadeira naquele concreto local. Assim, no que se reporta ao afastamento do nexo de causalidade entre a conduta da A. e o atropelamento, não tem a sentença recorrida razão.”*

*O ajuizado acidente ocorreu devido à actuação da lesada, 1ª Autora, enquanto peão — que o causou — sem que se possa atribuir ao condutor do veículo (à culpa do condutor) ou aos riscos próprios do veículo, qualquer contribuição na respectiva produção, o que encerra circunstância excludente da responsabilidade objectiva do proprietário do veículo (arts.º 503º n.º 1 e 505º, ambos do Código Civil).*

*Na verdade, não interessa a diligência que costuma ser usada. Interessa, sim, compará-la com a diligência do homem médio, do ponto de vista deontológico que é um padrão ideal, isento de defeitos de actuação tão frequentes no homem comum, neste sentido, entre outros, Oliveira Matos, in, Acidentes de Viação, página 339. Por outras palavras, é o nexó de imputação ético-jurídico que liga o facto jurídico ilícito à vontade do agente, ou seja, a actuação deficiente, censurável, reprovável, abstraindo da pessoa do destinatário do dever violado, neste sentido, Antunes Varela, in, Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 102º/60.*

*A 1ª Autora, lesada, aquando da travessia da faixa de rodagem, nos termos consignados, ofendeu o princípio de diligência a que estava obrigada, agindo com culpa, donde, no caso de contribuição exclusiva da lesada, 1ª Autora, será de atribuir o acidente exclusivamente à actuação culposa desta, sublinhando-se que não concorre para a respectiva eclosão, em termos de causalidade adequada, o risco inerente à circulação do veículo envolvido no acidente, na medida em que a potencialidade de perigo que envolve a sua circulação foi estranha ao acidente.»*

Na nossa ótica, este critério de aferição da *culpa grave* parece-nos excessivamente exigente, correndo-se o risco de, na prática, acabar por esvaziar o efeito útil do novo entendimento doutrinário e jurisprudencial acerca do binómio risco/culpa do lesado, por todas as infrações e omissões do dever de cuidado acabarem por ser configuradas como implicando, em última análise, *culpa grave* da vítima, suscetível de funcionar como causa exclusiva do acidente.

Na verdade, nas circunstâncias concretas do caso, o atravessamento de via congestionada, com o trânsito a avançar lentamente alguns metros, em pára-arranca, confiando o peão atravessante que o condutor do veículo imobilizado se aperceberia da sua presença, perspetiva-se mais como desatenção, integradora de culpa leve, do que como negligência grave e indesculpável (sendo ainda certo que se poderiam configurar as limitações à plena visibilidade do condutor do pesado para a sua frente como implicando um risco específico e agravado de acidentes do tipo do dos autos).

Em apreciação bem mais benevolente do conceito de *culpa grave do lesado*, veja-se, por exemplo, o Ac. do STJ de 24/09/2020, também já anteriormente citado, em que se considerou que o comportamento do peão que, transitando pela berma, passou subitamente a circular pelo extremo da faixa de rodagem, sendo colhido por veículo, cujo condutor estava encadeado pela luz solar, não constitui comportamento cuja gravidade apague totalmente a responsabilidade objetiva do detentor do veículo atropelante.

*«No caso concreto dos autos não oferece dúvida que ocorreu uma conduta censurável por parte do peão, integrando por um lado a violação da regras estradais e por outro lado a desconsideração pelos maiores cuidados a ter em função da sua*

*ancianidade, quando passou a transitar na extremidade da faixa de rodagem, em vez de o continuar a fazer na berma, sem previamente se assegurar da inexistência de perigo, dessa forma intersectando abruptamente o sentido de marcha do veículo, dando causa a que nele embatesse, e que desse embate viessem a resultar lesões com capacidade letal, designadamente em função da maior fragilidade decorrente das condições biológicas típicas da sua idade.*

*Essa conduta, porém, configura-se mais como desatenção decorrente da quotidiana convivência com a fonte de perigo do que uma deliberada exposição a um risco grave, justificante da total exclusão da eventualmente concomitante responsabilidade pelo risco.*

*Mas não é de todo irrelevante na ocorrência do acidente a circulação do veículo, pois que a ele se fica a dever, em função da força cinética resultante da sua velocidade (apesar de não concretamente apurada, seguramente várias vezes superior à normal velocidade de locomoção humana), volume e massa (ou seja, dos riscos próprios da circulação do veículo), a violência da projecção decorrente do embate e a sua aptidão para provocar lesões potencialmente letais.*

*Ponderado esse circunstancialismo entendemos por adequado fixar a responsabilidade pelo acidente em causa na proporção de 60% para o peão e 40% para o veículo automóvel; daí decorrendo que a Ré, enquanto seguradora do mesmo, responde por 40% dos danos resultantes do acidente.»*

Incidindo sobre uma outra frequentíssima tipologia de acidente — atropelamento ao atravessar imprevidentemente o peão sinistrado vias estradais de alguma dimensão e intensidade do trânsito em circulação — podemos pôr em confronto outros dois acórdãos recentes do STJ.

Assim, no Ac. de 11/01/2018, já atrás citado, configurou-se como envolvendo culpa grave o comportamento de peão que, ignorando o trânsito em circulação na estrada de circunvalação exterior, em Matosinhos, atravessou inopinadamente as várias faixas de rodagem, quando o trânsito automóvel, regulado por semáforos, tinha o sinal verde:

*«O A. lesado é pessoa maior e imputável (uma vez que não foi alegada nem provada qualquer causa de inimputabilidade);*

*— Participou no acidente com a qualidade de peão;*

*— A sua conduta, ao atravessar uma via com diversas faixas de trânsito, não utilizando a passadeira, situada a 24,5 metros de distância, e provando-se que os semáforos se encontravam verdes para a via onde circulava o veículo ...-.-SN, constitui uma grave violação das normas do Código da Estrada (cfr. art. 101º);*

*— Não tendo sido feita prova de qualquer infracção de regras do Código da Estrada pelo condutor do veículo ...-.-SN, este não actuou de forma ilícita e culposa.»*

Afigura-se que neste acórdão se fez aplicação perfeitamente adequada do critério atrás proposto, sendo efetivamente comportamento *temerário* o do peão que se precipita sem precauções para via com várias faixas de rodagem, com o trânsito em plena circulação por estar aberto o sinal verde — constituindo



tal violação grosseira das mais elementares regras de prudência culpa grave, suscetível de tornar o acidente exclusivamente imputável ao lesado.

No entanto, em entendimento que nos parece bem mais benevolente, veja-se o Ac. do STJ de 25/05/2021, também já atrás citado, cuja solução é, no entanto, de algum modo condicionada por alguma insuficiência da matéria de facto apurada:

*«O acidente que deu lugar aos danos foi o atropelamento causador da morte de uma jovem mulher que atravessava a via (Estrada Nacional .....) com a filha de três anos ao colo, sem se ter certificado previamente do tráfego.*

*Os factos provados afirmam, a propósito das circunstâncias em que mãe e filha foram atropeladas e projetadas, que o veículo onde se encontravam como passageiras estacionou na berma do lado direito para permitir a saída de ambas, tendo a mãe atravessado a via para a berma do lado oposto com a criança ao colo. No momento em que estas foram atropeladas pelo condutor do veículo FR, o segurado encontrava-se a fazer uma ultrapassagem e o condutor do veículo onde a autora e a sua mãe foram transportadas estava a sair da berma do lado direito e a fazer inversão de marcha para regressar à hemi-faixa no sentido ...../....., tendo também sido atingido pelo veículo FR. Não se provou que o veículo FR circulasse acima da velocidade admitida, 90 Km/hora. O tribunal de 1.ª instância, em sentença que veio a ser confirmada pelo Tribunal da Relação, tomando como ponto de partida a tese tradicional defendida por Antunes Varela (Das Obrigações em Geral, Vol. I, 4.ª edição, pp. 597-599) e atribuindo a causa do acidente à culpa exclusiva da jovem mulher falecida, decidiu pela improcedência da ação, interpretando da seguinte forma a dinâmica do acidente:*

*«No caso dos autos, temos uma conduta culposa da malograda CC que, quando se encontravam pelo menos três veículos em circulação na via (de cor verde, de cor vermelha e o FR), numa via conhecida pelos sucessivos acidentes rodoviários, procedeu ao atravessamento da faixa de rodagem, com a filha de três anos ao colo, sem cuidar que o poderia fazer em segurança e sem comprometer o trânsito. Não se apura que previamente tenha demonstrado tal intenção de atravessamento, sendo que se apura que o embate se deu na lateral direita do veículo FR e no para-brisas deste, com projeção das vítimas para a berma do lado esquerdo. Dispunha o art.º 99.º do Código da Estrada os peões devem transitar pelos passeios, pistas ou passagens a eles destinados ou, na sua falta, pelas bermas, sem prejuízo de poderem transitar pela faixa de rodagem “com prudência e por forma a não prejudicar o trânsito de veículos”, designadamente quando efetuem o seu atravessamento. Determinando o aludido n.º 1 do art.º 101.º do mesmo Código que os peões “Não podem atravessar a faixa de rodagem sem previamente se certificarem de que, tendo em conta a distância que os separa dos veículos que nela transitam e a respetiva velocidade, o podem fazer sem perigo de acidente”. Cuidados a que a sinistrada não se deu, tendo em conta as acima referidas circunstâncias e o facto do condutor do FR circular pela EN ..... em plena manobra de ultrapassagem.*

*Donde, concluímos que foi a imprudência, a falta de cuidado da vítima que esteve na origem do acidente, quebrando o nexo de causalidade entre quaisquer riscos próprios do veículo e os danos — a descrita atuação culposa da mesma leva*

*à exclusão da responsabilidade pelo risco do condutor do veículo automóvel. Por outro lado, como vimos, não se apurou uma violação culposa de qualquer regra estradal por parte do condutor do veículo FR como causa (ou concausa) do acidente — designadamente que circulasse em excesso de velocidade — nem que o mesmo seguisse desatento à condução. Donde, afigura-se-nos que o sinistro que causou os danos cujo ressarcimento é peticionado se deveu exclusivamente à conduta da sinistrada CC, não se verificando qualquer contribuição causalmente adequada proveniente dos riscos próprios do veículo de matrícula FR».*

*A análise que o tribunal fez do acidente, não constitui, contudo, a visão mais acurada da reconstrução do acidente de acordo com a matéria de facto fixada, que peca por escassez de informação. Não se provou a que velocidade circulava o veículo FR, nem a que distância se encontrava do veículo UI no momento da ultrapassagem, nem qual foi o local do embate. Não existem dados que permitam afirmar a culpa do condutor que atropelou mãe e filha durante o atravessamento. Contudo, perante a falta de informação sobre a velocidade de circulação do veículo FR e da distância a que se encontrava das vítimas, também não é possível reconstruir o acidente de forma a concluir pela culpa grave do lesado, neste caso, da mãe que atravessou a estrada com a filha ao colo. Para esse efeito seria essencial saber se o veículo se encontrava a uma distância que tornava arriscado um atravessamento. Só o conhecimento da velocidade de circulação do veículo FR permitiria aferir da possibilidade de a jovem mulher, CC, que veio a falecer em resultado do atropelamento, poder, ou não, prever a possibilidade de colisão para ajustar o seu comportamento. Diferentemente do afirmado pelo tribunal de 1.ª instância, que assertivamente conclui pela culpa exclusiva da vítima, não está este Supremo Tribunal em condições de confirmar esta conclusão, que não goza de suporte na matéria de facto. Pelo contrário, entendemos que a escassez de factualidade, em relação aos elementos apontados (velocidade e distância entre os veículos no momento do atravessamento e local da colisão), não permite inferir a solução mais radical de excluir o contributo causal do risco inerente à circulação do veículo FR e atribuir o acidente unicamente à esfera da vítima ou ao seu comportamento descuidado. Pensamos que, dada a escassez dos factos provados, não se pode afirmar mais do que uma culpa mediana da vítima, que não exclui a relevância causal do risco da condução de veículos, tanto mais que uma dupla ultrapassagem (veículo FR) é sempre uma manobra perigosa. Ademais, como afirma a decisão de facto do tribunal de 1.ª instância, «é certo que se comprovou que, após o embate com as vítimas, o veículo FR embateu no veículo UI, provocando encarceramento do condutor e lesões com alguma gravidade (cfr. elementos clínicos juntos a fls. 349/353)», o que constitui um indício de que a forma como foi realizada a manobra de ultrapassagem contribuiu, pelo menos em termos de causalidade, para a verificação do dano.*

*Acerca do comportamento da mãe — atravessamento da via com a filha de três anos ao colo — pode dizer-se que, se por um lado aquela tem o dever de estar mais atenta ao trânsito do que é normal para evitar acidentes, por outro lado, a circunstância de ter a filha ao colo faz com que atravesse mais lentamente pois suporta o peso da criança, não tendo reflexos suficientes nem mobilidade para acelerar o passo ou correr, em resposta a um automóvel que apareça na via, de repente, a*

*fazer uma dupla ultrapassagem. Deve ter-se em conta, também, ao avaliar a culpa da lesada, a circunstância de uma mãe que leva a filha ao colo ter mais dificuldade em observar o ambiente exterior, por estar absorvida pelos movimentos da criança ou poder até estar a olhar para o rosto desta ou a atender ao seu choro ou desconforto.*

*A insuficiência da matéria de facto não pode, neste caso, ser suprida pela baixa do processo ao tribunal recorrido, para ampliação, nos termos do artigo 682.º, n.º 3, do Código de Processo Civil, uma vez que tendo o tribunal de 1.ª instância dado como não provados factos pertinentes — o local do embate nas vítimas e a velocidade a que circulava o veículo FR quando efetuou a ultrapassagem — por não haver nem testemunhos nem documentos que os demonstrassem, afigura-se que não será possível, por falta de elementos essenciais para o efeito, proceder a tal ampliação.*

*Todavia, a insuficiência detetada não impossibilita a decisão de direito, dispondo o Supremo Tribunal de elementos para aplicar o direito aos factos materiais fixados pelo tribunal recorrido. Mas isto não significa que a dinâmica do acidente, tal como interpretada pelo tribunal de 1.ª instância, seja de subscrever.*

*O acidente de viação, segundo a factualidade descrita nos autos, pode ter tido várias dinâmicas possíveis que não ficaram demonstradas. Assim, entendemos que se trata de um caso de concorrência heterogénea, entre risco e culpa do lesado, na medida em que contribuíram causalmente para o acidente, não só o comportamento da vítima, mas também o risco gerado pela condução do veículo, cujo condutor tem a direção efetiva do mesmo e o utiliza no seu próprio interesse, nos termos do artigo 503.º, n.º 1, do Código Civil. A exclusão da responsabilidade pelo risco do condutor, decidida pelas instâncias, não tem suporte factual, pois os factos do caso não demonstram que o acidente se tenha ficado a dever exclusivamente ao comportamento da peã. Por outro lado, ainda há que graduar a culpa desta, não se devendo assumir, sem mais, que a culpa foi grave e que foi a única causa do dano.»*

Saliente-se que, neste caso, sendo efetivamente discutível se o comportamento do peão atravessante, nas concretas circunstâncias e mesmo com as insuficiências factuais apontadas, não implicaria *culpa grave*, afigura-se que, pelo menos, sempre teria de reconhecer-se o direito à indemnização pelos danos corporais sofridos pelo menor de 3 anos, transportado ao colo pela mãe quando esta imprevidentemente atravessou a estrada: na realidade, mesmo a considerar-se que o comportamento daquela, ao expor inadvertidamente a criança a um risco sério de lesões, traduzia violação do dever de cuidado e vigilância a que estava obrigada para com o seu filho, não parece que este comportamento negligente do progenitor possa afetar o direito à indemnização pelos danos que o menor pessoalmente sofreu, já que, mesmo no plano naturalístico, nenhuma contribuição para o sinistro lhe pode ser assacada.