

# ACIDENTES DE VIAÇÃO. RESPONSABILIDADE SUBJECTIVA, PRESUNÇÕES DE CULPA E RESPONSABILIDADE OBJECTIVA

RUI PAULO COUTINHO DE MASCARENHAS ATAÍDE<sup>\*</sup>  
ANTÓNIO BARROSO RODRIGUES<sup>\*\*</sup>

**Resumo:** Quando os acidentes de viação são causados de forma culposa, a única solução que, do ponto de vista teleológico, se afigura coerente com a decisão legislativa de criar um regime especial de responsabilidade pelo risco (artigos 503.º e seguintes, CC), consiste em proceder ao seu enquadramento no âmbito da regra que disciplina o exercício das actividades perigosas (artigo 493.º, n.º 2).

A injustiça da solução dada pelo Assento de 21 de Novembro de 1979 ganhou ainda expressão reforçada com o extenso espaço de intervenção dado pela jurisprudência uniformizadora à presunção de culpa do condutor por conta de outrem. Os resultados negativos desta escusada contradição valorativa sofrem um particular agravamento no âmbito da colisão de veículos, em que nem sequer se admite o concurso da culpa (presumida ou efectiva) com o risco. O artigo 506.º requer uma interpretação que reserve o seu campo de aplicação aos casos em que a contribuição culposa foi a única causa do sinistro.

**Palavras-chave:** actividades perigosas/presunção de culpa do comissário/colisão de veículos/concurso de culpa e risco/facto imputável ao lesado.

**Sumário:** § 1 Responsabilidade subjectiva e presunções de culpa. 1. Considerações introdutórias; 2. Breve referência histórica; 3. A combinação entre a regulação delitual e a imputação pelo risco; 4. A extensão da presunção de culpa do comissário; 5. A intervenção da presunção de culpa do comissário no âmbito da colisão de veículos; § 2. Responsabilidade objectiva. 6. Âmbito subjectivo de vinculação. O detentor; 7. Âmbito objectivo; 7.1. O tipo de veículos abrangidos; 7.2. Danos indemnizáveis; § 3. Outros elementos de regime. 8. Causas de exclusão da responsabilidade; 9. A regulação e repartição do *quantum* indemnizatório.

## §1. RESPONSABILIDADE SUBJECTIVA E PRESUNÇÕES DE CULPA

### 1. CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS

Uma das mais importantes características da vida contemporânea é constituída pela crescente escalada de perigos decorrentes das aplicações técnicas baseadas na imparável evolução científica registada desde a primeira Revolução Industrial.

Esse fenómeno tem vindo a suscitar duas soluções jurídicas básicas, conforme os riscos em causa sejam ou não tecnicamente domináveis.

---

<sup>\*</sup> Professor Auxiliar da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

<sup>\*\*</sup> Assistente Convidado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

De um lado, assistiu-se ao permanente reforço da imputação negligente pelo desdobramento de múltiplos deveres de cuidado no controlo das fontes de perigo, por se tratar de uma das ferramentas mais eficazes à contenção dos respectivos riscos típicos *domináveis*. De outro, para enfrentar os riscos *não domináveis*, mas permitidos, porque inerentes a actividades económicas consideradas socialmente indispensáveis, introduziram-se mecanismos de imputação objectiva que atribuíram ao lesante, independentemente de culpa sua, os danos provocados pela respectiva esfera de riscos, acompanhados em regra da imposição de seguros obrigatórios.

Porém, estas respostas jurídicas nem sempre são dadas de forma estanque pelos sistemas legais, sendo frequente que se complementem mutuamente. Com efeito, algumas actividades caracterizadas por perigos não tecnicamente domináveis, apesar de sujeitas à imputação pelo risco, não deixam de estar igualmente reguladas por uma densa malha de deveres de segurança, que visam reduzir a probabilidade de concretização do seu potencial lesivo.

## 2. BREVE REFERÊNCIA HISTÓRICA

Estas considerações gerais são plenamente aplicáveis à responsabilidade por acidentes de viação, dominada pela articulação entre a imputação delitual e pelo risco.

As características próprias do tráfego criado pelos veículos de circulação terrestre cedo justificaram que fosse um dos primeiros campos em que foi instituída a responsabilidade pelo risco, atendendo à rápida intensificação do tráfego ferroviário e rodoviário, acompanhada das inevitáveis falhas mecânicas e insuficiências das infra-estruturas, provocando a conseqüente escalada de acidentes.

Deste modo, o Decreto n.º 5.646, de 10 de maio de 1919, veio consagrar a responsabilidade objectiva pelos desastres causados por meios de transporte terrestre em circulação e que atingissem qualquer pessoa na sua integridade física ou patrimonial, a que se seguiu o Código da Estrada de 1930, designadamente com a interpretação do artigo 138.º que lhe foi fixada pelo Assento de 4 de abril de 1933<sup>1</sup>.

Contudo, existia desde o princípio do século XX uma importante regulamentação do trânsito automóvel, iniciada logo em 1901<sup>2</sup> e prosseguida em 1911<sup>3</sup>, quando foram publicados os regulamentos pioneiros sobre circulação destes veículos, contendo as primeiras normas de trânsito. Em 1928 foi criada a regra

---

<sup>1</sup> Assento I/1933, de 4 de abril de 1933 (CAETANO GONÇALVES), votado por maioria com sete votos de vencido. Note-se que o Decreto n.º 5.646, de 10 de maio de 1919, teve um importante antecedente no Decreto n.º 4536, de 3 de julho de 1918, que assegurou às vítimas dos acidentes pessoais causados pelos meios de transporte a maneira de obterem a reparação do prejuízo sofrido, sem, contudo, ter instituído um verdadeiro sistema de responsabilidade objectiva.

<sup>2</sup> Decreto de 3 de outubro de 1901.

<sup>3</sup> Decreto de 27 de maio de 1911.

de circulação pela direita, assim como a regra de cedência de passagem ao veículo que se apresentasse pela direita<sup>4</sup>. Dois anos depois, foi aprovado o referido Código da Estrada de 1930<sup>5</sup>, que conheceu o seu próprio regulamento em 1931<sup>6</sup>, tendo perdurado até 1954, quando foi publicado um novo Código da Estrada com o seu regulamento geral, diplomas que, ao tempo, eram ambos tecnicamente correctos e bem sistematizados, com diversas disposições inovadoras<sup>7</sup>.

As décadas de 70 e 80 foram marcadas por profusa legislação avulsa que, entre outras intervenções, alterou os limites de velocidade, introduziu a obrigatoriedade de uso dos cintos de segurança, bem como as penalizações pela condução sob influência do álcool. Finalmente, a década de 90 assistiu à entrada em vigor do actual Código da Estrada, que sujeita ao regime contra-ordenacional todas as infracções que prevê. O diploma ainda hoje vigora, embora já se encontre na sua vigésima quinta versão<sup>8</sup>.

### 3. A COMBINAÇÃO ENTRE A REGULAÇÃO DELITUAL E A IMPUTAÇÃO PELO RISCO

A brevíssima incursão na história do Direito rodoviário português serviu o fito de evidenciar que este sector, mais do que provavelmente qualquer outro, se deixa caracterizar há longo tempo pela combinação entre um extenso e compacto sistema de regras delituais com a imputação pelo risco.

I. Dentro da responsabilidade aquiliana, importa, contudo, definir o exato contexto que deve enquadrar a responsabilidade por acidentes de viação: se o regime geral da imputação por factos ilícitos e culposos, prevista nos artigos 483.º, n.º 1 e 487.º, n.º 1, que exige a prova da culpa pelo lesado ou a disciplina da responsabilidade pelo exercício de actividades perigosas, baseada em culpa presumida (artigo 493.º, n.º 2).

Por assento proferido em 1980, o STJ pôs termo à jurisprudência contraditória que, entretanto, se formara sobre essa controvérsia. O Supremo baseou-se essencialmente num raciocínio de ordem formal, considerando não existir qualquer indício sobre a vontade do legislador em duplicar os regimes especiais que regem os sinistros rodoviários, razão pela qual, sendo o acidente de viação causado culposamente, deveria aplicar-se a regra geral do artigo 487.º, n.º 1, que exige a prova da culpa pelo lesado<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> Decreto n.º 14 988, de 6 de fevereiro de 1928.

<sup>5</sup> Decreto n.º 18 405, de 31 de maio de 1930.

<sup>6</sup> Decreto n.º 19 545, de 31 de março de 1931.

<sup>7</sup> Respectivamente, Decreto-Lei n.º 39672, de 20 de maio de 1954, e Decreto n.º 39 987, de 22 de Dezembro de 1954.

<sup>8</sup> Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.

<sup>9</sup> Assento de 21 de novembro de 1979 (1/80, de 29 de janeiro (DR n.º 24/1980, Série I, de 1980-01-29)).

A solução do Supremo deu origem a uma contradição valorativa: uma atividade que, pelos perigos congénitos que importa, está primordialmente sujeita à imputação pelo risco, quando enquadrada na óptica delitual é desinserida da cláusula das atividades perigosas, sendo igualada aos comuns empreendimentos humanos por mais inócuo que seja o seu potencial lesivo.

Como se reconhece no próprio texto do assento, a circulação terrestre constitui uma atividade intrinsecamente perigosa, não existindo, portanto, qualquer razão material para a afastar do âmbito do artigo 493.º, n.º 2, só por estar abrangida pelo regime excepcional da imputação pelo risco. Pelo contrário, o corolário mais lógico da premissa de que partiu o Supremo (a existência de uma disciplina especial de responsabilidade objectiva) é oposto à conclusão extraída pelo Tribunal, ao afastar a aplicação do disposto no artigo 493.º, n.º 2, em matéria de acidentes de circulação terrestre.

Ademais, como se realçou na declaração de vencido do Conselheiro ABEL DE CAMPOS, a solução criou uma incongruência injustificável para o caso de colisão de veículos, conduzidos um por quem circula por conta própria e o outro por um simples comissário: enquanto o primeiro só responde integralmente pelos danos causados se o lesado provar que agiu com culpa, o comissário (afinal, em princípio, o mais desfavorecido, por conduzir por conta de outrem) terá de responder pela totalidade dos danos, a não ser que ele mesmo prove não ter havido culpa da sua parte (artigo 503.º, n.º 3)<sup>10</sup>.

A perplexidade alarga-se se equacionarmos a hipótese de uma colisão de veículos conduzidos, ambos, por comissários, um, em exercício de funções e o outro, fora desse exercício. O primeiro responde por culpa presumida e o segundo como detentor (artigo 503.º, n.º 1, por remissão do n.º 3).

Além disso, e apesar de a responsabilidade por acidentes de viação estar sujeita à imputação pelo risco, a relevância de uma condenação baseada em culpa é inegável para vários e importantes efeitos<sup>11</sup>.

Em primeiro lugar, para delimitar os direitos dos lesados transportados por virtude de contrato, dado que a responsabilidade pelo risco abrange somente os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas que transporte e se o transporte for gratuito apenas são reparáveis os danos pessoais da pessoa transportada (artigo 504.º, n.ºs 2 e 3, respectivamente). Parecem, assim, estar excluídos os lucros cessantes, assim como os danos patrimoniais e não patrimoniais sofridos

<sup>10</sup> Alguma jurisprudência ulterior a 1980 tem vindo a limitar o âmbito da doutrina exarada no assento, considerando — a propósito de um sinistro com empilhador — que, no caso de acidentes ocorridos com veículos em que à atividade perigosa de circulação acresce uma perigosidade especial, a decisão de 1979 deve ser sujeita a interpretação restritiva, aplicando-se nesses casos, em razão dessa especial perigosidade, o regime contemplado no artigo 493.º, n.º 2 (STJ 17-06-2010, SALAZAR CASANOVA). De igual modo, já se tinha entendido a propósito de provas de condução desportiva (RE 29-11-2001, TAVARES PAIVA, CJ 26 (2001)), 5, pp. 251-253.

<sup>11</sup> Salientando a importância da imputação culposa para os diferentes efeitos adiante analisados em texto, TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil — Temas Especiais*, Lisboa, UCE, 2015, pp. 26-27.

pelas pessoas identificadas nos artigos 495.º, n.ºs 2 e 3 e 496.º, n.º 2, que apenas são ressarcidos em caso de culpa do condutor<sup>12</sup>.

Em seguida, para decidir o regime da colisão de veículos (artigo 506.º), porquanto a orientação largamente maioritária impõe a prevalência da culpa em detrimento do critério do risco.

Em terceiro lugar, para afastar o limite máximo de indemnização quando haja culpa do responsável (artigo 508.º).

Por fim, sendo o comissário responsável com base em culpa presumida, o comitente responde nos termos do artigo 500.º, n.º 1, pela totalidade dos danos causados, porque a medida da sua obrigação de indemnizar acompanha, enquanto garante, o dever de reparação a cargo do comissário.

II. A orientação adoptada pelo Supremo em 1980 não corresponde à interpretação que se nos afigura mais fundada da opção seguida pelo Código de 66. Os acidentes de viação foram submetidos à responsabilidade pelo risco em virtude de o legislador ter entendido que a condução dos veículos de circulação terrestre constitui uma actividade de tal modo perigosa que a segurança do tráfego não ficaria suficientemente acautelada com um regime de responsabilidade baseado na culpa, ainda que presumida<sup>13</sup>. Logo, havendo um acidente de viação causado de forma culposa, a única solução coerente com a decisão legislativa consiste em proceder ao seu enquadramento no âmbito das actividades perigosas, em virtude de as características deste tráfego satisfazerem em pleno a correspondente teleologia<sup>14</sup>.

Do ponto de vista histórico, a decisão de onerar o exercício de certas actividades com o dever de indemnizar independentemente de culpa, fundou-se na sua intensa probabilidade lesiva ou no extraordinário potencial danoso de que se revestiam. O paradigma do primeiro grupo de casos é constituído precisamente pelo tráfego automóvel, caracterizado por um elevado índice de sinistralidade, enquanto o segundo grupo de situações é simbolizado por acidentes aéreos ou em centrais nucleares<sup>15</sup>.

De facto, são inúmeros os factores que fazem dos veículos de circulação terrestre uma esfera de riscos rebeldes ao controlo humano, por mais cuidadoso que este se revele. Além de eventuais falhas mecânicas ou eléctricas do próprio veículo e doenças súbitas que possam acometer o condutor, as contingências

<sup>12</sup> Assim, GUICHARD, Raul, *Comentário ao Código Civil — Direito das Obrigações. Parte Geral*, Lisboa, UCE, 2018, p. 412 (anotação ao artigo 504.º).

<sup>13</sup> Como explicava VAZ SERRA, Adriano, «*Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestres e por intervenções lícitas)*», BMJ n.º 90 (Novembro, 1959), p. 59, a presunção de culpa não era uma solução que oferecesse uma defesa suficiente aos lesados por actividades perigosas que criam perigos especiais para terceiros.

<sup>14</sup> Já VAZ SERRA, Adriano, (nota 13), p. 70, considerava razoável, em sede de acidentes de viação, a coabitação de uma presunção de culpa com a responsabilidade pelo risco.

<sup>15</sup> Com mais desenvolvimento sobre a evolução histórica da responsabilidade pelo risco, ATAÍDE, Rui, *Responsabilidade civil por violação de deveres no tráfego*, Coimbra, Almedina, 2019 (reimpressão), pp. 447 e ss. (453-454).

climatéricas e as irregularidades do piso são ainda susceptíveis de interferir de forma decisiva na segurança do tráfego, neutralizando a diligência que possa ser empregue pelos seus participantes, em especial, automobilistas, ciclistas e peões, embora o cuidado com que estes actuem seja passível de reduzir de forma considerável os índices de sinistralidade que, em boa parte, tem por causa intervenções descuidadas<sup>16</sup>.

Existe, em suma, um conjunto preponderante de razões que recomendam a recondução dos acidentes de viação ao regime das actividades perigosas, quando o sinistro for causado de forma culposa. Como se salientou na declaração de voto (vencido) do Conselheiro JOSÉ MARTINS DA COSTA no Assento 3/94 adiante examinado, a condução de veículos na via pública, designadamente de veículos motorizados, é «uma actividade perigosa por sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados», pelo que se deveria aplicar ao causador de danos, no exercício daquela actividade, a presunção de culpa prevista no artigo 493.º, n.º 2. Acrescentou ainda que tal entendimento não seria prejudicado pelo facto de se poder também exigir indemnização com base no risco (n.º 1 do citado artigo 503.º), pois este continuaria a ter o seu domínio de aplicação, que se verifica quando o acidente resulta apenas de causa inerente ao funcionamento do veículo; e a solução justificar-se-ia ainda pelo interesse social de reparação dos danos sofridos pelos lesados e pela normal dificuldade de se fazer a prova de culpa efectiva do condutor do veículo.

III. A desarmonia criada pela solução adoptada pelo Assento 1/80 assume ainda expressão reforçada à luz de um lugar paralelo que poderia valer como argumento de ordem sistemática para fundamentar a decisão exactamente oposta.

Com efeito, as pessoas que respondem objectivamente pelos danos causados por animais nos termos do artigo 502.º, podem preencher de forma cumulativa a condição de vigilantes a que se refere o artigo 493.º, n.º 1, aplicando-se o respectivo título de imputação consoante a natureza da *fattispecie*. Se houver prejuízos causados por um animal sob vigilância, presume-se que a lesão danosa sofrida por terceiro é imputável a culpa na vigilância; se o vigilante ilidir essa presunção, mas tiver interesse na utilização do animal, responderá igualmente pelos danos desde que estes provenham dos riscos próprios inerentes à referida utilização.

Tanto quanto se sabe, a solução não mereceu até hoje reparos de maior por instituir uma pretensa duplicação de regimes a que se sujeita o vigilante de um animal com interesse na sua utilização. As críticas, aliás, seriam injustificadas, porquanto as duas disciplinas se conjugam de forma harmoniosa em virtude de disporem sobre hipóteses evidentemente diferentes, razão pela qual não existe, em rigor, qualquer duplicação, mas antes coabitação de regimes.

---

<sup>16</sup> Sobre os inúmeros fatores físicos e humanos que condicionam o tráfego terrestre, SILVA JESUS, Gregório, *Infracções estradais causais nos acidentes de viação*, Direito Estradal, 1.ª edição, Lisboa, Centro de Estudos Judiciários, 2016 [Consult. 20 nov. 2021]. Disponível na internet: [http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/outros/e\\_book\\_direito\\_estradal.pdf](http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/outros/e_book_direito_estradal.pdf)

Uma coisa é presumir-se a culpa de uma pessoa pelos danos resultantes de uma fonte de riscos sob o seu controlo. Se a fonte tem perigosidade intrínseca, exige-se cuidado especial no seu controlo, sendo por isso razoável a presunção de que os danos se deveram ao facto de tal nível de diligência não ter sido empregue. Outra coisa é, ilidida a presunção, fazer-se responder igualmente essa pessoa por tais danos, em atenção às vantagens que auferem com a exploração dessa esfera de riscos.

Consequentemente, não existe nenhuma oposição de princípio a que o detentor que utiliza o veículo no seu próprio interesse, responda, em primeira linha, por culpa presumida em razão de exercer uma actividade perigosa (artigo 493.º, n.º 2) e que, ilidida a presunção, se sujeite à imputação pelo risco estabelecida no artigo 503.º, n.º 1.

#### 4. A EXTENSÃO DA PRESUNÇÃO DE CULPA DO COMISSÁRIO

A contradição valorativa introduzida pelo Assento 1/80 ao privilegiar o detentor efectivo do veículo face ao condutor por conta de outrem, ganhou dimensão acrescida com a jurisprudência posterior que veio precisar o campo de vigência da presunção de culpa estabelecida no artigo 503.º, n.º 3.

I. Em primeiro lugar, o Assento 1/83 estabeleceu que a referida presunção de culpa do condutor por conta de outrem era aplicável nas relações entre ele como lesante e o titular ou titulares do direito a indemnização, não se confinando às relações internas. De resto, a interpretação oposta que cingia a presunção de culpa ao âmbito dessas relações — embora visasse afastar a injustiça que recaía sobre o comissário a partir do Assento 1/80 — era contrariada pela não aplicação da imputação objectiva a quem conduz no interesse e por conta de outrem; daí que a inversão do ónus de prova do n.º 3 do artigo 503.º não pudesse respeitar às relações internas dos vários responsáveis pelo risco mas sim às relações entre o lesante e o titular do direito à indemnização<sup>17</sup>.

Com o fim de se atenuar este desajustamento de responsabilidades, JOAQUIM DE SOUSA RIBEIRO veio propor que se considerassem tanto a previsão do artigo 506.º, n.º 1, como a do artigo 508.º excluídas do âmbito do artigo 503.º, n.º 3, primeira parte, tudo se passando como se as referências daqueles preceitos à culpa tivessem em vista apenas a culpa efectiva, e não a culpa presumida<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> O texto do Assento contém uma crítica certa dirigida ao Assento de 1980 ao considerar que se a presunção de culpa estabelecida no n.º 2 do artigo 493.º fosse aplicável à circulação terrestre de veículos, tudo estaria conciliado, não havendo que falar em desigual tratamento relativamente à situação do condutor por conta de outrem, por via do disposto na primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º, face ao condutor por conta própria, pois qualquer deles seria presumível culpado.

<sup>18</sup> «Ónus de prova da culpa», Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Estudos de Homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro, 1979, p. 541.

II. Não obstante, o Assento 3/94 determinou que a responsabilidade por culpa presumida do comissário, estabelecida no artigo 503.º, n.º 3, primeira parte, também era aplicável à hipótese de colisão de veículos prevista no artigo 506.º, n.º 1<sup>19</sup>.

O aresto começou por dar razão aos fundamentos clássicos da presunção de culpa do condutor por conta de outrem: afrouxamento da vigilância do veículo, assim como da sua manutenção e bom funcionamento, a fadiga do condutor, o subestimar do risco, o facilitar da condução, etc., justificariam, no seu conjunto, a distinção entre o dono que conduz o próprio veículo e o comissário ou condutor por conta de outrem e se considerasse este último mais perigoso, a ponto de se presumir culpado.

Tendo em conta a unidade do sistema jurídico, o Assento 3/94 concluiu que as razões justificativas da distinção entre o condutor por conta de outrem e o condutor do seu próprio veículo, também deveriam valer para o caso da colisão de veículos prevista no artigo 506.º, n.º 1, o qual não distingue entre culpa efectivamente provada e culpa presumida e não ilidida pelo condutor por conta de outrem.

Contra a tese que fez vencimento, pronunciou-se o Conselheiro JOSÉ MARTINS DA COSTA que, na sua declaração de voto, sublinhou ser chocante para o senso comum que, em face de uma colisão de dois veículos, um conduzido pelo proprietário e o outro por comissário, sem se haver feito a prova de culpa efectiva de qualquer dos condutores, se venha a atribuir o acidente a culpa presumida (em tudo idêntica à culpa efectiva) ao segundo condutor, ilibando-se o primeiro de toda a culpa, com o consequente direito a indemnização de todos os danos por ele sofridos, enquanto o comissário não tem qualquer direito a indemnização, suportando, sozinho ou em solidariedade com o comitente e a seguradora, o encargo pelo pagamento da indemnização porventura devida ao interveniente proprietário.

Acrescentou, ainda, de forma certa, que «o “mal” provinha já do Assento de 21 de Novembro de 1979, no qual se estabeleceu que «o disposto no artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil não tem aplicação em matéria de acidentes de circulação terrestre», pois, se tivesse sido fixada doutrina contrária, ou seja, a de presunção de culpa em acidente de viação, por aplicação desse artigo 493.º, n.º 2, como se afigura mais correcto, a solução do caso presente, como de outros, teria melhor razoabilidade»<sup>20</sup>.

III. Por seu lado, o Assento 7/94 veio fechar este círculo, dispondo que a responsabilidade por culpa presumida do comissário, nos termos do artigo 503.º, n.º 3, não tem os limites fixados no n.º 1 do artigo 508.º, uma vez que não existia qualquer razão para discriminar entre culpa provada e presumida<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Diário da República n.º 66/1994, Série I-A, de 1994-03-19, pp. 1399-1402.

<sup>20</sup> Contrário, igualmente, ao alargamento da presunção de culpa do comissário à hipótese de colisão de veículos, MENEZES LEITÃO, Luís, *Direito das Obrigações*, Coimbra, Almedina, 15.ª edição, Volume I, 2018, pp. 383-384.

<sup>21</sup> Assento 7/94, Diário da República n.º 98/1994, Série I-A, de 1994-04-28, pp. 2061-2064.

Doravante, como sustenta MARIA DA GRAÇA TRIGO, a presunção de culpa do condutor por conta de outrem veio ocupar um espaço desmedido no campo da responsabilidade civil por acidentes de viação, servindo para solucionar as hipóteses em que se mostra impossível a prova da culpa, em especial, quando se verifique uma colisão entre veículos, conduzido um por conta própria e o outro por conta de outrem ou ocorra o atropelamento de um peão por veículo conduzido por um comissário.

Em tais situações, o condutor por conta de outrem é o presumido culpado perante todos os lesados, seja para efeito dos artigos 504.º ou 506.º, não se aplicando, portanto, os limites máximos fixados no artigo 508.º, que se cingem aos casos de imputação pelo risco. Havendo comissário, o respectivo comitente também não pode beneficiar dos referidos limites, porquanto estes apenas são aplicáveis ao detentor efectivo do veículo, não sendo nesta qualidade que ele responde mas na de comitente<sup>22</sup>.

## 5. A INTERVENÇÃO DA PRESUNÇÃO DE CULPA DO COMISSÁRIO NO ÂMBITO DA COLISÃO DE VEÍCULOS

Actualmente, o impacto mais significativo da extensão concedida pela jurisprudência uniformizadora à presunção de culpa da condução por conta de outrem, verifica-se no âmbito da colisão de veículos, porquanto o entendimento quase unânime considera que a culpa presumida do comissário afasta a responsabilidade pelo risco do detentor do veículo.

Com efeito, segundo o artigo 506.º, n.º 1, as regras sobre repartição da responsabilidade pelo risco apenas se aplicam quando nenhum dos condutores tiver culpa no acidente. A solução legal deve ser compreendida enquanto manifestação de uma máxima que nunca aceitou discussão para o legislador de 66 em matéria de responsabilidade civil: como a culpa constitui, ao contrário do risco, um critério de imputação *desvalioso* do ponto de vista ético-jurídico, o simples facto de haver uma intervenção culposa basta para absorver a imputação pelo risco, qualquer que tenha sido a importância causal desta última contribuição para o sinistro. É um pensamento que aflora em vários lugares do sistema de imputação e de que também é exemplo a disciplina do artigo 505.º, ao excluir a responsabilidade do detentor quando o acidente for imputável ao próprio lesado (ou a terceiro ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo), independentemente da maior ou menor relevância causal deste facto.

Tal como sucede com todos os dogmas — que se supõem a si próprios baseados em verdades tão evidentes que nem sequer carecem de demonstração

---

<sup>22</sup> Assim, TRIGO, Maria da Graça (nota 11), pp. 29-30 e «*Das presunções de culpa no regime da responsabilidade civil por acidentes de viação*», Cadernos de Direito Privado, n.º 32 - Outubro/Dezembro 2010, p. 29.

— esta máxima, sendo cega às particularidades do caso concreto, pode tornar-se responsável por soluções fortemente injustas, sempre que o comportamento culposo não tenha sido a única causa do sinistro. Estão, sobretudo, em causa, as hipóteses de *concausalidade necessária*, quando o resultado for o produto de vários factos, cada um dos quais insuficiente por si só para produzir o evento danoso<sup>23</sup>.

Imagine-se, por exemplo, no âmbito da colisão de veículos, a hipótese em que um automóvel conduzido em velocidade excessiva sofre o embate de outro que perdeu os travões ou derrapou numa mancha de óleo. Se o primeiro veículo cumprisse a velocidade regulamentar, não teria havido embate, porque ainda não teria chegado àquele local no momento em que se deu a colisão; por seu lado, mesmo seguindo em velocidade excessiva, também não teria acontecido o choque se o segundo veículo não tivesse perdido os travões ou derrapado na mancha de óleo. Como ambos os factos foram causais para a produção dos danos, deve ser ponderada a medida das respectivas responsabilidades, sendo admissível a penalização do contributo culposo acima da sua importância causal, em atenção ao carácter desvalioso desse comportamento<sup>24</sup>.

Por consequência, a aplicação do artigo 506.º, n.º 1, na parte em que exclui a responsabilidade do detentor quando o outro condutor tiver culpa no acidente, deve estar reservada aos casos em que a intervenção culposa tenha sido a *única* causa do sinistro. Interpretado deste modo, o preceito admitirá implicitamente que, nas demais hipóteses, ou seja, quando tiver existido concausalidade real entre a culpa de um ou mais condutores e o risco de outro ou outros veículos, seja ponderada a relevância de ambos os contributos causais, bem como o tipo e grau de culpa envolvidos, de modo a repartir de forma proporcional o montante da indemnização, na linha, diga-se, das correspondentes propostas já apresentadas por VAZ SERRA no decurso dos trabalhos preparatórios<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Sobre a causalidade complementar (dita também concausalidade necessária), MOTA PINTO, Paulo, *Interesse contratual negativo e interesse contratual positivo* (Dissertação para Doutoramento em Ciências Jurídico-Civilísticas na Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra), Coimbra, 2007, p. 562 (nota 1858).

<sup>24</sup> Sabe-se que a opinião pessoal do legislador histórico (ANTUNES VARELA) é contrária à interpretação perfilhada em texto, entendendo que, havendo culpa de um dos condutores, só este deve responder, independentemente da relevância causal do respetivo contributo. Contudo, essa opinião não vale, evidentemente, como interpretação autêntica. Como se sabe, a lei, uma vez entrada em vigor, é uma “criatura” com vida própria, que se desprende do seu criador, devendo ser interpretada de modo a propiciar soluções materialmente justas, que atendam às necessidades da vida no momento da sua aplicação.

<sup>25</sup> VAZ SERRA, Adriano, «*Direito das Obrigações (Parte resumida)*», BMJ n.º 100 (Novembro 1960) — artigo 578.º e «*Direito das Obrigações (Parte extensa)*», BMJ n.º 101 (Dezembro 1960) — artigo 120.º, n.ºs 2 e 3, respeitante, esta última, ao regime dos acidentes de circulação terrestre. Também TRIGO, Maria da Graça, «*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*», Estudos dedicados ao Professor Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Lisboa, 2015, Vol. 2, p. 497, sustenta que se deve aceitar o concurso de responsabilidade pelo risco com a imputação culposa no âmbito da colisão de veículos, na linha do entendimento que perfilha sobre a compreensão do artigo 505.º, em que o facto culposo ou meramente causal do lesado não tem necessariamente que excluir a responsabilidade do detentor, podendo coabitar, segundo as circunstâncias do caso, com o risco a cargo deste último.

## §2. RESPONSABILIDADE OBJECTIVA

É conhecida a fundamentação clássica da responsabilidade pelo risco, baseada no velho aforismo *ubi commoda, ibi incommoda*. Como explicava VAZ SERRA nos trabalhos preparatórios, impõe-se a alguém uma responsabilidade independente de culpa quando essa pessoa exerce uma actividade criadora de perigos especiais da qual extrai vantagens, cabendo-lhe suportar os encargos correspondentes, incluindo a responsabilidade pelos danos causados de forma não culposa, que derivem dessa mesma actividade<sup>26</sup>.

De acordo com esta ordem de ideias, são dois os pressupostos da responsabilidade objectiva por acidentes causados por veículos: a sua direcção efectiva e a utilização no próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário.

## 6. ÂMBITO SUBJECTIVO DE VINCULAÇÃO. O DETENTOR

Têm a direcção efectiva todos aqueles que, no momento do acidente, exerciam um poder de facto sobre o veículo que lhes permitia assegurar o respectivo controlo, por via das providências adequadas a assegurar o seu regular funcionamento (vigiar a direcção e o sistema eléctrico, afinar os travões, verificar a bateria, o nível do óleo, o desgaste e a pressão dos pneus, etc.). Dá-se, *brevisitatis causa*, o nome de detentor a quem cabe a direcção efectiva, em paralelismo com os termos *gardien e Halter*, empregues em França e na Alemanha, respectivamente.

I. Em primeiro lugar, a direcção efectiva competirá, por regra, às pessoas que são titulares de uma situação legítima de domínio jurídico, como é tipicamente o caso dos proprietários e dos titulares de direitos reais menores ou direitos pessoais de gozo cuja constituição implicou a transferência (exclusiva ou não) da direcção efectiva sobre o veículo, como acontece no caso de usufruto, locação comum ou locação financeira, comodato, promessa de venda com tradição do veículo, adquirente com reserva de propriedade, etc. Pode, de igual modo, verificar-se outro tipo de situações contratuais que envolvam a transmissão temporária da direcção efectiva, como acontece com o mecânico a quem se confia uma empreitada de reparação da viatura<sup>27</sup>.

---

Igualmente SINDE MONTEIRO, Jorge, «Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil: da legislação europeia sobre o seguro automóvel a sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos: a propósito dos acordões Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida», do TJUE», RLJ, Coimbra, Ano 142, n.º 3977 [Nov.-Dez.2012], p. 105, considera que, no contexto da colisão de veículos, a culpa deve ser um factor a ponderar, ao lado de outros, nomeadamente, do grau de risco criado.

<sup>26</sup> VAZ SERRA, Adriano, (nota 13), pp. 22-23, ALARCÃO, Rui de, *Direito das Obrigações*, Coimbra (1983), pp. 244-248, ANTUNES VARELA, João de Matos, *Das obrigações em geral*, Vol. I, 10.ª ed., Almedina, Coimbra (2000), p. 634, GALVÃO TELLES, Inocência, *Direito das Obrigações*, 7.ª ed., Coimbra Editora: Coimbra (2014), pp. 215-216, SANTOS JÚNIOR, Eduardo, *Direito Das Obrigações I*, 3.ª ed., AAFDL, Lisboa, 2014, p. 353.

<sup>27</sup> RP 10-12-2019 (FILIPE CAROÇO), Proc. N.º 398/12.

Porém, algumas das hipóteses enunciadas admitem configurações variáveis em conformidade com o concreto conteúdo contratual. É o caso, por exemplo, do comodato, em que se mantém a responsabilidade do comodante, a não ser que o empréstimo se prolongue por tempo razoável de forma a investir o comodatário no encargo de providenciar o controlo do veículo<sup>28</sup>. Já no caso de locação, deve entender-se que a direcção efectiva incide em conjunto sobre locador e locatário, porquanto o detentor habitual não se desligou da fonte de risco ao celebrar o contrato<sup>29</sup>.

Em segundo lugar, se os titulares tiverem sido privados ilicitamente da direcção efectiva, esta caberá então em exclusivo ao detentor, por força da apropriação e utilização abusivas que praticou (*furto, abuso de confiança, furto de uso ou roubo*, segundo os artigos 203.º a 205.º, 208.º, 210.º, CP).

Entendida deste modo, não existe, portanto, direcção efectiva nas hipóteses em que o condutor se limita a exercer um domínio ligeiro e meramente temporário da viatura, como ocorre no âmbito dos empréstimos de cortesia ou de um *test drive*, em que falta um controlo minimamente estável que fundamente a responsabilidade pelos riscos inerentes.

Registe-se por último que, modernamente, não falta a direcção efectiva ao sujeito que tem a mera *potencialidade* de controlar o veículo, pese embora o grau de autonomia (parcial ou total) do mesmo. A matéria é de extrema importância no contexto do desenvolvimento da condução autónoma e dos vários níveis que esta pode revestir, a qual não se assume uma área de excepção quanto aos riscos que provêm da sua utilização<sup>30</sup>.

**II. Os inimputáveis não estão abrangidos pela disciplina legal do detentor, estabelecida pelo artigo 503.º.**

Aparentemente, estas pessoas deveriam responder como se tivessem discernimento, porquanto a responsabilidade não se baseia na culpa, mas na criação do risco. Contudo, como a responsabilidade do detentor se baseia na direcção efectiva do veículo, a qual supõe poderes de controlo que, por definição, não estão ao alcance de pessoas sem discernimento, estas pessoas somente devem responder nos termos especialmente estabelecidos para os inimputáveis, ou seja, com base em equidade (artigo 489.º).

Tudo isto se deve entender sem prejuízo da responsabilidade por culpa que, segundo as regras gerais, possa caber à pessoa que, conhecendo ou devendo conhecer a falta de discernimento do inimputável, ainda assim lhe confiou o veí-

<sup>28</sup> Pelo contrário, para ANTUNES VARELA, João de Matos, (nota 26), pp. 664-665, a responsabilidade objectiva recai em simultâneo sobre comodante e comodatário quando o empréstimo se destinar a uma viagem isolada ou a um passeio de curta duração.

<sup>29</sup> Assim, ALARCÃO, Rui de, nota 26, p. 263.

<sup>30</sup> No bom sentido, v. a inovação além-Reno, com regulação extensa desta matéria nos §§ 1d a 1l do StVG, através da nona e mais recente alteração àquele diploma em 12-Julh-2021. Sobre a matéria, como estudos prévios, v., GREGER, *Haftungsfragen beim automatisierten Fahren*, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2018, pp. 1-5 e BALKE, *Automatisiertes Fahren*, Strassenverkehrsrecht, 2018, pp. 5-8.

culo, bem como da responsabilidade que impenda sobre o vigilante da pessoa sem discernimento.

III. Além da direcção efectiva, a responsabilidade pelos riscos próprios do veículo pressupõe em termos cumulativos a sua utilização no interesse do detentor, o qual tanto pode revestir carácter patrimonial como espiritual, admitindo-se, inclusive, que seja condenável, como sucede quando se cede a viatura para a prática de um crime<sup>31</sup>.

Também agora podem oferecer dúvidas as situações de comodato, porquanto, como se trata de um negócio gratuito, o interesse do comodante apenas tem natureza altruísta. No limite, saber se no comodato o proprietário conserva a direcção efectiva do veículo e o interesse na sua utilização, dependerá sempre do que se consiga depreender da vontade das partes e das circunstâncias de cada situação concreta<sup>32</sup>.

A exigência de que a utilização do veículo obedeça ao interesse do detentor visa fundamentalmente afastar a responsabilidade do condutor por conta de outrem, designadamente, o comissário. Registe-se, porém, que a fórmula legal "condução por conta de outrem" é suficientemente ampla para abranger vínculos jurídicos em que não existe comissão, como é o caso do mandato; se o mandato tiver sido *também* concedido no interesse do mandatário, este pode responder nos termos do artigo 503.º, n.º 1, se tiver obtido a direcção efectiva da viatura.

O veículo deve, portanto, ser utilizado no interesse do detentor, ainda que este não seja o condutor, mas alguém que trabalhe para si, seja de forma autónoma, seja de forma subordinada. Em suma, importa que a actividade de condução diga primordialmente respeito à esfera jurídica do detentor.

## 7. ÂMBITO OBJECTIVO

O âmbito objectivo de aplicação da disciplina dos acidentes de viação preenche-se com os últimos dois requisitos: (i) o *tipo de veículo* e (ii) os *danos indemnizáveis*.

### 7.1. O tipo de veículos abrangidos

O regime do Código aplica-se aos veículos de circulação terrestre, excluindo-se, portanto, os que operem por via marítima, fluvial e aérea.

Além dos veículos de circulação rodoviária (a motor, tal como automóveis ligeiros e pesados, motociclos, motorizadas, ciclomotores, ou sem, tal como

---

<sup>31</sup> Salientando que seria um contra-senso libertar o detentor da responsabilidade objectiva quando a utilização servir propósitos ilícitos, ANTUNES VARELA, João de Matos, (nota 26), p. 658.

<sup>32</sup> Como se sustenta em RG 14-01-2021 (ALCIDES RODRIGUES), Proc. N.º 599/18.

bicicletas<sup>33</sup>), também os veículos *ferroviários* (v. g., comboio, metro suburbano e de superfície) se devem considerar abrangidos. Deste modo, os sinistros com comboios, designadamente em passagens de nível, foram reconduzidos à sua condição de acidentes de viação, sem que, todavia, a especificidade da circulação ferroviária deixe de ser considerada, como resulta do Decreto-Lei n.º 568/99, de 23/12, que estabeleceu um novo Regulamento de Passagens de Nível.

Em todo o caso, não se abrange aqueles veículos que não apresentam *especial perigosidade*, particularmente os sem motor (cadeiras de rodas, carrinhos de bebé e de supermercado)<sup>34</sup>.

## 7.2. Danos indemnizáveis

Apenas podem ser reparados os *danos provenientes dos riscos próprios do veículo*, sofridos pelo lesado, seja em via pública ou privada (caminhos privados, propriedade de terceiro, garagens privativas, etc.).

Esta delimitação é típica dos processos de imputação pelo risco no âmbito da causalidade delimitadora, que restringe a indemnização aos prejuízos provocados pela fonte de riscos cuja perigosidade fundamentou a imposição do tipo legal de responsabilidade sem culpa<sup>35</sup>.

A expressão «riscos próprios do veículo» significa funcionalmente que são abrangidos todos os *prejuízos* que advêm tanto da *utilização normal* do veículo (v.g., emissão normal de fumo, ruído, desgaste da via, prejuízos em virtude de vibração provocada) como de *circunstâncias verdadeiramente fortuitas* nesse contexto (por exemplo, embate acidental em pessoas, vulgo atropelamento, ou em coisas, emissão excessiva de fumo, derrame de óleo, lançamento de

<sup>33</sup> Com propostas particularmente razoáveis de clarificação do estatuto dos ciclistas, TRIGO, Maria da Graça, (nota 25), pp. 488-489.

<sup>34</sup> Com um possível elenco, GUICHARD, Raul, anotação ao artigo 503.º, (nota 12), p. 402.

<sup>35</sup> Modernamente, o requisito do nexo de causalidade tem sido entendido numa bivalência de sentido, distinguindo-se entre causalidade delimitadora e causalidade enquanto *fundamento* de responsabilidade (*haftungsbegründende Kausalität*). A causalidade *fundamentadora* determina se o evento lesivo e não o dano, é imputável à conduta do agente (no contexto da responsabilidade subjectiva) ou à esfera de riscos que determinou a imputação objectiva. Num exemplo, não se confunde a averiguação de *quais os danos* provocados pelo atropelamento do ciclista (causalidade delimitadora) com a questão de se determinar se o acidente é imputável a um outro ciclista que não circulava com roupa refletora à noite. O escopo da norma estradal que obriga os utentes da via a estarem devidamente sinalizados não visa a protecção de *terceiros* (ou seja, neste caso não existe *causalidade fundamentadora*). A distinção merece a adesão, entre outros, além-Reno, de LARENZ, *Lehrbuch des Schuldrechts*, I, AT, C.H.Beck: Munique (1987), § 27, III, p. 432. Entre nós, v., ainda, SOARES PEREIRA, Rui, *Nexo de causalidade na responsabilidade delitual*, Almedina: Coimbra (2017), p. 182 e ss., ATAÍDE, Rui, *Causalidade e Imputação Objectiva na teoria da responsabilidade civil. A sobreposição das concepções normativas*, Separata de Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Sérvulo Correia, Coimbra Editora: Coimbra (2010), pp. 181-237 (181 e ss.), MENEZES LEITÃO, Adelaide, *Normas de Protecção e Danos puramente patrimoniais*, Almedina: Coimbra (2009), p. 700 e ss. e, com referências completas, MIRANDA BARBOSA, Mafalda, *Lições de responsabilidade civil*, Principia: Cascais, 2017, p. 249, 250-253 (nota 567 e 568) e em *Responsabilidade civil extracontratual*, Principia: Cascais, 2014, pp. 9-21.

componentes na via, projecção de gravilha noutros veículos). Não é, portanto, determinante a *causa imediata* desse prejuízo.

Com efeito, o acidente pode advir de uma *causa não imputável* ao condutor, reportada ao veículo ou à via onde circula (perda de travões, falha na direcção ou noutro componente integral, rebentamento de pneu, de motor, perda de direcção em circunstâncias climáticas adversas, tal como chuva intensa, neve ou gelo na via, defeito de *design* ou de construção do veículo, atravessamento inesperado de animal na via, más condições ou obstáculos no troço) ou à sua pessoa<sup>36</sup> (síncope cardíaca, desmaio, encadecamento súbito ou qualquer outra doença repentina).

Inversamente, o sinistro também pode resultar de uma *causa imputável ao condutor*, novamente, por referência à *máquina* (v. g., sobrelocação, modificação não autorizada dos componentes essenciais à circulação, falta de inspecção do veículo, negligência grosseira nas reparações devidas) ou à sua *pessoa* (por exemplo, fadiga evitável, condução perigosa, em excesso de velocidade, sob efeito de álcool ou de outras substâncias proibidas). Noutra vertente, é difícil considerar tuteláveis os prejuízos *indirectamente* causados pelo veículo, tal como os danos provocados por animais que se assustaram com a presença do veículo ou em virtude do choque das pessoas que presenciaram o acidente<sup>37</sup>. Estes não se englobam na esfera de risco especialmente criada pela *machina*.

Esses prejuízos, com base na ressalva final do preceito (503.º, n.º 1), podem resultar inclusive dos veículos que não se encontrem em circulação: novamente, abrange-se tanto as causas imputáveis ao condutor (v.g., embate provocado por veículo não travado, a porta aberta, veículo não sinalizado ou mal parqueado) como aqueles não culposos (incêndio do veículo por falha eléctrica, explosão do veículo e projecção de detritos, derrame de óleos e lançamento de componentes na via)<sup>38</sup>.

Não se encontram incluídos na norma de responsabilidade os prejuízos que extravasam os riscos causados pelo veículo, os quais poderiam, por este motivo, ter sido causados por outro facto: não releva, por exemplo, o embate de um terceiro no veículo devidamente estacionado, nem o colapso de um andar defeituoso num prédio pelo peso exercido pelos vários veículos convenientemente estacionados ou a projecção destes em virtude de forças ciclónicas ou no contexto de um dilúvio. Estas hipóteses devem ser enquadradas enquanto causas de exclusão de responsabilidade, em particular a «causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo» (505.º, parte final).

<sup>36</sup> Foi alvo de uma grande querela, entretanto estabilizada, saber se as causas não imputáveis à pessoa do condutor ainda se incluíam nos «riscos próprios do veículo». No sentido do texto, favorável à sua inclusão, entretanto sedimentada na prática jurídica, v. ANTUNES VARELA, João de Matos, em anotação ao ac. STJ de 5-12-1967 (RLJ 101, n.º 3373, pp. 248-256, *maxime* p. 255). O entendimento merece, hoje, a adesão generalizada da doutrina; cf., entre outros, MENEZES LEITÃO, Luís, (nota 20), p. 392.

<sup>37</sup> Sobre estes (e outros) exemplos, cf. a anotação de GUICHARD, Raul, ao artigo 503.º (nota 13), p. 402.

<sup>38</sup> O preceito corrigiu as dificuldades interpretativas criadas pelo artigo 56.º do antigo Código da Estrada de 1954.

### §3. OUTROS ELEMENTOS DE REGIME

#### 8. CAUSAS DE EXCLUSÃO DA RESPONSABILIDADE

A responsabilidade objectiva do detentor é excluída se o facto danoso não se dever ao risco específico criado pelo veículo, a saber, quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro ou quando resultar de uma causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo. Em todas estas hipóteses previstas no artigo 505.º, a imputação pelo risco tem que soçobrar, porque não se verifica a razão de ser do tipo legal, em virtude de o dano não ter sido causado pela fonte de risco cuja perigosidade constituiu a razão de ser da tipificação legal.

I. Ser o acidente imputável a terceiro significa que o sinistro foi por este *causado*, sendo irrelevante que este facto tenha sido praticado por um imputável ou por uma pessoa imputável, seja de modo intencional ou negligente, seja de forma não culposa.

Em qualquer dos casos, a conduta do terceiro quebrou onexo causal com os riscos próprios do veículo, razão pela qual o detentor não deve responder. Serão, por exemplo, as situações em que um transeunte arremessa uma pedra contra o automóvel ou um passageiro agride o condutor, provocando o despiste do veículo; ingressam ainda neste círculo as hipóteses em que se descurou a vigilância de um incapaz natural (artigo 491.º) ou um animal (artigo 493.º, n.º 1), que acabaram por provocar o acidente.

O facto de terceiro a que se refere o artigo 505.º reporta-se, em *exclusivo*, ao nexo de causalidade, tendo sido intenção do legislador evitar os fenómenos de *concorrência* relevante de intervenção deste terceiro com os riscos próprios do veículo. Contudo, este entendimento apenas é aceitável se o facto do terceiro tiver sido a *única* causa do sinistro; se, em vez disso, houver *concurso de causas*, porque além da intervenção do terceiro, o sinistro foi também provocado pelos riscos próprios do veículo, aproveitam-lhe as considerações adiante deduzidas a propósito do facto do lesado.

Do conceito de terceiro, não fazem evidentemente parte o *detentor* do veículo (sendo esta responsabilidade aquela que presentemente se apura, artigo 503.º, n.º 1), nem o *lesado* nem tão-pouco o *comissário*<sup>39</sup>.

Em contrapartida, estão abrangidas as *pessoas transportadas* (artigo 504.º), outros *sujeitos* (peões, agentes da autoridade, fiscais de transporte público, paramédicos, trabalhadores na via em obras, sujeitos a quem se encontra a

<sup>39</sup> O comissário não pode obviamente ser considerado terceiro. A ser, a mera presunção de culpa que sobre este recai pelos danos que causa, quando conduz no exercício das suas funções, aniquilaria a responsabilidade objectiva do comitente. Afinal, nestes casos, o acidente considerar-se-ia presumidamente imputável a um terceiro (o *comissário*, 505.º). Assim, PIRES DE LIMA, Fernando Andrade, e ANTUNES VARELA, João de Matos, *Código Civil anotado*, 4.ª ed., Vol. I, Coimbra Editora: Coimbra (2010), p. 518. Isto não significa, claro está, que a culpa do condutor não tenha relevância: no plano interno, a responsabilidade solidária que recai sobre os vários agentes é repartida prioritariamente de acordo com a culpa de cada (507.º, n.º 2).

cargo a vigilância do incapaz natural ou do animal responsável pelo acidente) e, ainda, os demais *condutores*.

II. Por *causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo*, entendem-se os *eventos alheios à sua regular utilização* com carácter *imprevisível e inevitável* (por exemplo, a projecção da viatura por forças ciclónicas, o desmoroamento do piso ou uma explosão causada por um raio)<sup>40</sup>.

As causas *estranhas* ao funcionamento não englobam os riscos associados à sua utilização (em circulação ou não), ainda que estranhos e acidentais ao seu uso (*casus a nullo praestatur*): não relevam, neste contexto, todas as causas, anteriormente elencadas, referentes ao veículo ou à pessoa do seu condutor, ainda que não culposas.

III. Com respeito à possibilidade de o acidente ser imputável ao próprio lesado, tem prevalecido a velha máxima de que “a culpa afasta o risco”, como se registou acima a propósito do desenvolvimento efectuado sobre a colisão de veículos.

A doutrina tradicional sempre sustentou que o facto do lesado (independentemente da sua importância causal para os prejuízos), quebra o nexo entre os riscos próprios do veículo e o dano, pelo que não seria viável aceitar-se concurso de imputações pelo risco do lado do detentor e por facto culposo ou meramente causal do lesado<sup>41</sup>.

Não obstante, logo nos trabalhos preparatórios, VAZ SERRA sustentou que poderia haver concurso entre o risco do veículo e a conduta culposa ou não culposa da vítima, com as inerentes consequências ao nível da repartição de responsabilidade pelos danos; apenas se deveria admitir a exclusão total da reparação de danos pelo detentor, se o acidente fosse devido unicamente a facto do lesado<sup>42</sup>.

Posteriormente, a tese do concurso colheu importantes apoios doutrinários e jurisprudenciais em que, embora com cambiantes, se aceita de forma geral a concorrência entre o facto culposo ou meramente causal do lesado com o risco próprio do veículo, salvo se esse facto (como o facto de terceiro ou de força maior) fosse a causa única do dano, admitindo-se assim que a indemnização pudesse ser totalmente concedida, reduzida ou excluída, conforme as circunstâncias do caso<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> Sobre o conceito de força maior, ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, *Direito das Obrigações*, 12.<sup>a</sup> ed., Almedina: Coimbra, 2010, pp. 558-559 e 1073–1074, PESSOA JORGE, Fernando, *Ensaio sobre os pressupostos da responsabilidade civil*, Centro de Estudos Fiscais da Direcção-Geral das Contribuições e Impostos, Ministério das Finanças: Lisboa (1968), pp. 118–22 e ANTUNES VARELA, João de Matos, (nota 26), pp. 681-682 e Vol II, p. 100.

<sup>41</sup> Favorável a esse entendimento, ANTUNES VARELA, João de Matos, (nota 26), p. 679, com o apoio de MENEZES LEITÃO, Luís, (nota 20), p. 391 e MENEZES CORDEIRO, António, *Direito das Obrigações*, II, AAFDL: Lisboa (1980), p. 387.

<sup>42</sup> «*Conculpabilidade do prejudicado*», BMJ n.º 86 (Maio 1959), pp. 161-163, e (nota 13), pp. 162-169.

<sup>43</sup> SINDE MONTEIRO, Jorge, «*Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes (Propostas de alteração ao Código Civil e ao D.L. n.º 408/79, de 25 de Setembro; consi-*

A jurisprudência do Supremo efectuou uma primeira inversão da orientação clássica em 2007, quando teve que decidir uma situação em que a condutora de um automóvel, ao iniciar a transposição de um entroncamento, foi surpreendida por um velocípede tripulado por uma criança com 10 anos de idade que, saindo de uma estrada sem prioridade, foi embater no referido veículo. Aplicou-se ao caso concreto o regime do artigo 570.º, n.º 1, e reduziu-se a indemnização em 60% devido à culpa da lesada.<sup>44</sup>

Posteriormente, tem-se verificado alguma adesão jurisprudencial a esta nova orientação que admite a existência de concurso heterogéneo de fundamentos de imputação<sup>45</sup>.

**IV.** A nosso ver e tendo em consideração que o disposto no artigo 570.º é ressalvado pelo artigo 505.º, isso significa que o artigo 570.º apenas se pode aplicar aos acidentes de viação, quando houver culpa concorrente de lesante e lesado; de resto, o artigo 570.º está pensado para se aplicar somente, seja em

---

*derações em torno da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito», RDE 1980/1981, pp. 139-154; (nota 25), pp. 82-131 (pp. 121-122), BRANDÃO PROENÇA, José Carlos, A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual, Coimbra, Almedina, 2007, pp. 795-826 (p. 819), «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, pp. 95-115, «Ainda sobre o tratamento mais favorável dos lesados culpados no âmbito dos danos corporais por acidentes de viação», Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2002, pp. 809-837; «Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada” (anotação ao Acórdão do STJ de 06/11/2003 — Processo 565/03)», Cadernos de Direito Privado, n.º 7 (Janeiro-Março 2004), pp. 19-31, CALVÃO DA SILVA, João, «Acidentes de viação, concorrência do risco com a culpa do lesado (artigo 505º CC). Limites máximos da responsabilidade objectiva (artigo 508º CC) e montantes mínimos obrigatórios do seguro. Indemnização e juros de mora (artigos 566º, nº 2 e 805º, nº 3)», RLJ, Ano 134, (2001), pp 102-128; «Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar de página?» RLJ, Ano 137 (2007), pp. 35-64 e TRIGO, Maria da Graça, (nota 25), pp. 486-487, considerando que, no limite, mesmo nos casos de dolo (e até de dolo directo como na tentativa de suicídio) manter-se-ia parcialmente a indemnização, ainda que meramente simbólica, em correspondência com o primado da relação causal.*

Também MARCELINO, Américo, «Do concurso do risco e da culpa — Alguns aspectos da responsabilidade civil», *Scientia Iuridica*, Janeiro-Junho 1981, pp. 115-130, autor que retoma o tema em «Acidentes de viação e responsabilidade civil», 12ª ed., Petrony: Lisboa (2014), pp. 325-339, sustentou que a indemnização devida pelo detentor só devia ser negada nos casos de dolo e culpa grave do lesado. Por seu lado, ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, (nota 40), p. 639 (nota 1), considera serem ponderosas as razões aduzidas na perspectiva da tutela do lesado. Mais recentemente, GUICHARD, Raul, (nota 12), p. 405 (anotação ao artigo 503.º) e pp. 415-416 (anotação ao artigo 505.º), admitindo que a concorrência de causas não conduza à exclusão da responsabilidade pelo risco se a culpa do lesado não for grave ou se este não for passível de um juízo de censura, em razão da idade ou de outra causa.

<sup>44</sup> STJ 04-10-2007 (SANTOS BERNARDINO), Proc. N.º 07B1710.

<sup>45</sup> Apelando a uma interpretação atualista das normas, RC 07-10-2014, FONTE RAMOS e STJ 01-06-2017, LOPES DO REGO. Em STJ 19-12-2018, Proc. N.º 1173/14 (FÁTIMA GOMES), também se reconheceu a existência de concurso heterogéneo de fundamentos. Entendeu-se que o despiste que conduziu ao acidente foi provocado por duas causas: uma, a título de risco, concernente ao rebentamento de um pneu (fazendo incorrer em responsabilidade a empresa proprietária do veículo) e outra, a título de culpa, por velocidade excessiva, fazendo o condutor responder subjectivamente.

que domínio for e não apenas em matéria de acidentes de viação, nas hipóteses de concurso concausal de culpas entre lesante e lesado<sup>46</sup>. Por conseguinte, deve ser o artigo 505.º a solucionar as hipóteses de concurso entre os riscos do veículo e o facto culposo ou meramente accidental do lesado.

Segundo entendemos, deve interpretar-se o artigo 505.º no sentido de ter sido pensado para excluir a responsabilidade do detentor unicamente quando o facto do próprio lesado tiver sido a causa *exclusiva* do acidente. Assim compreendido, o preceito autoriza em termos implícitos a redução da indemnização devida por esse detentor na hipótese de o facto do lesado ter sido apenas *uma das causas* que concorreu para a produção dos danos, em concurso com os riscos próprios do veículo. Aliás, quando o facto do lesado não for culposo, o procedimento preconizado limita-se a estender à aplicação do artigo 505.º a solução do concurso de riscos já consagrada no artigo 506.º, n.º 1, para a hipótese da colisão de veículos.

Deste modo, a exclusão da responsabilidade do detentor só pode resultar de uma apreciação em concreto das *circunstâncias excepcionais* que se verifiquem no caso concreto, não devendo ser automática e liminarmente afastada apenas porque no sinistro interveio um qualquer facto imputável ao próprio lesado<sup>47</sup>.

## 9. A REGULAÇÃO E REPARTIÇÃO DO QUANTUM INDEMNIZATÓRIO

A indemnização devida em caso de responsabilidade objectiva é limitada quantitativamente, moderando-se a oneração que recai sobre o responsável através da consagração de um limite máximo *individual* de responsabilidade (508.º)<sup>48</sup>.

Na redacção primitiva do preceito, este limite era calculado por referência aos danos causados em pessoas (por morte ou lesão) e em coisas, sob a forma de pagamento único ou por renda anual e pelo tipo de veículo utilizado (em transporte colectivo ou individual) e sempre num valor certo (por exemplo, para a morte ou lesão de uma pessoa num pagamento único em resultado de um acidente por um veículo utilizado em transporte individual o limite era de duzentos contos).

<sup>46</sup> Como sublinha BRANDÃO PROENÇA, José Carlos, (nota 43), p. 829.

<sup>47</sup> É esta a orientação que já se defendeu em ATAÍDE, Rui, «Concurso de imputações no âmbito dos acidentes de viação. Os riscos próprios do veículo e o facto do lesado, culposo ou meramente causal», Revista de Direito Civil, Ano VI (2021), 2, p. 327 e ss. e p. 337. Quando o facto do lesado for meramente accidental, existe, aliás, alguma disfuncionalidade sistemática em admitir somente o concurso de riscos no quadro da colisão de veículos (artigo 506.º), ignorando a relevância que esse fenómeno também pode conhecer em, por exemplo, acidentes com peões.

<sup>48</sup> Assim, o limite respeita a cada responsável, ponto particularmente relevante em sede da pluralidade de responsáveis resultante da colisão de veículos (ALMEIDA COSTA, Mário Júlio de, nota 40, p. 644). V., a anotação de ANTUNES VARELA, João de Matos, ao ac. STJ, de 25-Fev-1982 (RLJ 118, n.º 3734, pp. 154-160 (pp. 159-160) e n.º 3736, pp. 205-215 (p. 208)).

Posteriormente, numa reforma severamente criticada, alterou-se a forma de cálculo deste limite, substituído pelo valor da alçada da Relação<sup>49</sup>. Actualmente, a matéria é regulada por referência ao tipo de veículo utilizado, novamente quanto ao de utilização privada, em transporte colectivo e, adentro deste, o utilizado em transporte ferroviário: a partir de 1 de Junho de 2017 o capital mínimo obrigatório é de sete milhões duzentos e noventa mil euros (€ 7.290.000,00) para a circulação rodoviária<sup>50</sup>. Perdeu-se, e bem, a variável quanto ao objecto dos danos (pessoas e bens) e manteve-se uma responsabilidade *ilimitada* em caso de culpa<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> ANTUNES VARELA, João de Matos, (nota 26), p. 692: «[n]ão parece lógico que este limite se meça pela alçada da Relação, como lógico não seria ligá-lo ao preço do almude de vinho ou ao custo do alqueire de milho» (*idem*, nota 1). Posteriormente, foi bastante discutida a possibilidade de este critério ter sido revogado por força da legislação da União Europeia, nomeadamente pela Directiva 84/5/CEE, do Conselho, de 30-Dez-1983.

<sup>50</sup> O artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 agosto, na sua redacção actual, previa inicialmente um valor bastante inferior, nomeadamente de € 1.200.000,00 por acidente para os danos corporais e de € 600.000,00 por acidente para os danos materiais, revistos em 1 de dezembro de 2009 e em 1 de Junho de 2012 (artigo 12.º/2). Mais: determinou-se que a partir de 1 de Junho de 2012 estes montantes seriam revistos de cinco em cinco anos, sob proposta da Comissão Europeia e entrariam imediatamente em vigor após publicação no Jornal Oficial da União Europeia (cf., a Comunicação da Comissão, 2016/C 210/01, publicada no JOUE, a 11-Jun-2016, C210/1, em linha com o disposto no artigo 9.º/2 da Directiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 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).

Quanto à circulação ferroviária o limite mínimo é de € 10.000.000,00, cfr. o artigo 22.º/2 do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 07 de outubro (o qual revogou, pelo artigo 65.º, o antigo artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, onde esta matéria constava).

<sup>51</sup> Como já se observou, a responsabilidade subjectiva e *ilimitada* do comissário foi firmada pelo Assento STJ n.º 7/94 de 2-03-1994: «[a] responsabilidade por culpa presumida do comissário, nos termos do artigo 503.º, n.º 3, do Código Civil, não tem os limites fixados no n.º 1 do artigo 508.º do mesmo diploma.».