

QUESTÕES ATUAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL POR ACIDENTES DE VIAÇÃO

LAURINDA GEMAS

*“Todo pasa y todo queda,
pero lo nuestro es pasar,
pasar haciendo caminos”¹*

Resumo: no artigo começa-se por fazer uma breve referência inicial ao vasto leque de questões suscitadas pela temática dos acidentes de viação - incluindo as atinentes à “concorrência entre responsabilidade pelo risco e culpa do lesado” e à “privação do uso do veículo” -, alinhavando, depois, numa perspetiva eminentemente prática e com apelo à doutrina e à jurisprudência, algumas considerações sobre: (i) certos aspetos da indemnização dos danos corporais, apontando critérios objetivos como auxiliares no cálculo da indemnização do denominado dano biológico e dos danos patrimoniais futuros; (ii) a competência dos tribunais judiciais e dos tribunais administrativos em matéria de acidentes de viação, identificando possíveis casos de fronteira; (iii) certas exclusões da garantia do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel previstas na legislação nacional em face do Direito da União Europeia; e (iv) o seguro automóvel com cobertura de danos próprios nas ações judiciais em que se aprecia da ocorrência de sinistro fraudulento.

Palavras-chave: acidente de viação; responsabilidade civil; privação do uso do veículo; dano biológico; danos patrimoniais futuros; contrato de seguro automóvel; fraude nos seguros; ónus da prova.

Sumário: 1. Introdução 2. A indemnização dos danos corporais 3. A competência dos tribunais nas ações fundadas em “responsabilidade civil emergente de acidente de viação” 4. As exclusões da garantia do seguro automóvel 5. Acidentes de viação e seguro facultativo de danos próprios

1. INTRODUÇÃO

Em maio de 2009, a convite da Direção da Revista JULGAR, procurei condensar num pequeno artigo² algumas ideias sobre certas questões que então me pareciam mais prementes e controversas em matéria de indemnização dos danos causados por acidentes de viação. Volvidos cerca de 12 anos, não podia

¹ Do poema de Antonio Machado, “Caminante no hay camino”, in “Proverbios y Cantares”.

² “A Indemnização dos Danos Causados por Acidentes de Viação — algumas questões controversas”, in Revista Julgar, n.º 8, 2009, págs. 41-60, também disponível na Julgar Online.

deixar de aceder a novo convite da Direção da Revista para retomar essa temática, agora, mais do que nunca, com a sensação de que o nosso labor rumo à solução justa dos casos concretos é uma espécie de “viagem” sem rumo certo ou caminho seguro. E porque não nos podemos deter nas encruzilhadas da lei, resta-nos o conforto das pistas que doutrina e jurisprudência nos vão deixando.

No singelo texto então elaborado, numa perspetiva eminentemente prática, procurei aflorar a questão da concorrência entre a responsabilidade pelo risco e a culpa do lesado³ e abordar, de forma sucinta, os problemas atinentes à perda total do veículo, à privação do uso do veículo, aos danos patrimoniais decorrentes da perda da capacidade de ganho e aos danos reflexos patrimoniais e não patrimoniais. Davam-se, na altura, os primeiros passos na aplicação do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-08 (que aprovou o regime do sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel) e da Portaria n.º 377/2008, de 26-05 (que fixou os critérios e valores orientadores para efeitos de apresentação aos lesados por acidente automóvel de proposta razoável para indemnização do dano corporal, entretanto alterada pela Portaria n.º 679/2009, de 25-06).

No presente momento, sentir-me-ia compelida a abordar, pelo seu enorme interesse, a dita questão da concorrência entre responsabilidade pelo risco e culpa do lesado, sumariando os desenvolvimentos que mereceu da parte da doutrina e da jurisprudência, em que avultam, na doutrina, o artigo da Professora Doutora e Juíza Conselheira do Supremo Tribunal de Justiça Maria da Graça Trigo, “Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação”⁴, e a intervenção do Juiz Conselheiro Jubilado do Supremo Tribunal de Justiça Carlos Francisco Lopes do Rego, “Concorrência do Risco e da Culpa nas Acções de Responsabilidade Civil”⁵ e, na jurisprudência mais recente, a título meramente exemplificativo, os acórdãos do STJ de 01-06-2017 (proc. n.º 1112/15.1T8VCT.G1.S1) e 24-09-2020 (proc. n.º 9/14.7T8CPV.P2.S1), e o acórdão da RL de 14-01-2021 (proc. n.º 19525/17.2T8LSB.L1-2).⁶ Porém, vejo-me com satisfação dispensada dessa tarefa, já que, neste preciso número da Revista, essa temática, bem como a análise de outras questões incontornáveis em matéria de acidentes de viação, estão muito bem entregues a outros autores, com benefício para todos os que pretendam obter esclarecimento sobre as mesmas.

Assim, a este propósito, resta-me assinalar o progressivo abandono pelos nossos tribunais da tese tradicional em prol da tese, dita “mais moderna”, assente

³ Que começava a colocar-se de forma mais premente, com a tese contrária à tradicional a ganhar novo alento, na sequência da sua expressa aceitação pelo STJ, no ac. de 04-10-2007, proferido na revista n.º 1710/07 — 2.ª Secção (proc. 07B1710), disponível em www.dgsi.pt.

⁴ Publicado em *Direito e Justiça*, 2015, *Estudos dedicados ao Professor Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier*, Vol. II, págs. 467-497, também disponível na página da Universidade Católica Portuguesa, em file:///C:/Users/Hp/Downloads/9950-Artigo-17075-1-10-20210405%20(6).pdf

⁵ No Colóquio sobre Direito Civil organizado pelo STJ em 12-12-2019, cujo vídeo pode ser visualizado na página do Supremo Tribunal de Justiça, em <https://www.stj.pt/?p=11749>.

⁶ Disponíveis em www.dgsi.pt, site onde podem ser consultados os demais acórdãos adiante citados sem indicação de outra fonte.

numa interpretação atualista do art. 505.º do CC, segundo a qual, *grosso modo*, este normativo não consagra uma impossibilidade, absoluta e automática, de concorrência (causal) entre “culpa do lesado” (melhor dizendo, facto a este imputável) e risco do veículo causador do acidente⁷, havendo que considerar diferentes cenários, consoante, a par da contribuição causal do risco do veículo para os danos, seja de qualificar a contribuição causal do lesado como: (i) não culposa (não sendo, pois, de convocar o art. 570.º do CC), podendo ser-lhe atribuída indemnização de medida correspondente ao valor total dos danos por si sofridos; (ii) com culpa leve, justificando-se então uma redução proporcional (parecendo adequado que não seja superior a 30%) do valor da indemnização; (iii) com culpa igual ou aproximada à da medida da contribuição causal do risco do veículo, determinando a proporcional redução do valor da indemnização; (iv) com culpa grave ou dolo, em que a indemnização deve ser mesmo excluída ou meramente simbólica⁸. De registar ainda que, com a adoção generalizada desta corrente jurisprudencial, acabou por se verificar o “efeito colateral” do aumento do número de litígios em que é indevidamente invocada, como acontece nas situações em que não é de “culpa do lesado” que se trata, mas antes de culpa do próprio condutor do veículo (não sendo este o lesado) ou de culpa de um terceiro (por exemplo, por violação do dever de vigilância).⁹

Por razões de economia e articulação com os demais artigos inseridos neste número da Revista, não irei retomar as “velhas”, ainda recorrentes, questões atinentes à perda total do veículo, à privação do uso do veículo e aos danos

⁷ Ainda a título exemplificativo, pelo crescente interesse da situação apreciada, atinente à circulação de veículos elétricos, veja-se o ac. da RP de 14-07-2021, no proc. n.º 23399/19.0T8PRT.P1: *“IV — 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 a 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. V — 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.”*

⁸ Assim foi considerada a situação apreciada no ac. da RG de 30-05-2019, que veio a ser confirmado pelo STJ no ac. de 17-12-2019 (proc. n.º 6610/16.7T8GMR.G1.S2): tendo o condutor imobilizado o veículo, carregado de areia, num local com uma inclinação descendente de 9%, acionando apenas o travão de mão, deixado o motor a trabalhar e saído do veículo, o qual veio a deslizar na direção de um muro, esmagando o próprio condutor, considerou-se ser o acidente imputável exclusivamente ao comportamento deste último e não aos riscos próprios do veículo, não sendo possível equacionar a hipótese de concurso da culpa do lesado com responsabilidade pelo risco (e, desta forma, aplicar o art. 505.º do CC, na interpretação atualista).

⁹ Veja-se a situação apreciada pelo STJ no ac. de 11-04-2019 (proc. n.º 4573/17.0T8BRG.G1.S1), em que um veículo automóvel colidiu com um ciclista, menor de oito anos, quando o ultrapassava a menos de 1,50 m de distância lateral, em violação culposa, pelo seu condutor, do disposto nos arts. 18.º, n.º 3, e 38.º, n.º 2, al. e), do Código da Estrada, para o que concorreu também (causalmente) uma súbita guinada do ciclista, cujo progenitor, em violação do dever de vigilância, acompanhava, a pouca distância, o filho, sem providenciar a utilização, por este, de capacete (apesar de tal não ser legalmente imposto); considerou o STJ, contrariamente ao entendido pela RG, que não havia que perspetivar a aplicação do art. 505.º do CC, mas apenas a do art. 570.º do mesmo Código, relevando a culpa do progenitor para a redução, na proporção de metade, da responsabilidade do condutor do veículo automóvel.

reflexos patrimoniais e não patrimoniais, não resistindo, contudo, a deixar umas breves notas.

O primeiro núcleo de questões emerge habitualmente dos litígios em que o proprietário do veículo danificado pretende obter da seguradora o pagamento da quantia correspondente ao valor da reparação, mas esta defende que se está perante uma situação de perda total e considera ser devida uma indemnização calculada nos termos do art. 41.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 291/2007 (valor venal do veículo antes do sinistro, deduzido do valor do respetivo salvado), vindo a jurisprudência a entender que cabe à seguradora o ónus de alegar e provar os factos impeditivos daquela pretensão.¹⁰

Quanto à privação do uso do veículo, constata-se que, a partir das duas posições divergentes, a que admitia a indemnização por dano de (mera) privação de uso de veículo (danificado, incluindo no caso de perda total) e a que rejeitava uma tal indemnização, veio ganhando preponderância na jurisprudência uma corrente intermédia, assente na ideia de que a prova dos danos concretos se basta com a demonstração do uso regular da viatura por parte do lesado, a qual até se pode presumir (presunção judicial). Assim, para além do ressarcimento de danos não patrimoniais que possam ter ocorrido por causa da privação do uso do veículo automóvel (por exemplo, o desgosto sentido pelo lesado por se ter visto

¹⁰ Veja-se, por exemplo, o ac. da RP de 16-03-2015 (proc. n.º 224/12.8TVPR.T1.P1), em que se decidiu que, não obstante o custo da reparação do veículo sinistrado ser superior ao dobro do seu valor comercial, não se pode concluir pela excessiva onerosidade da reconstituição natural se não se demonstrou que o referido valor comercial permite a aquisição de um veículo de características similares ao acidentado, entendimento que veio a ser confirmado pelo STJ no ac. de 12-05-2012 (revista n.º 224/12.8TVPR.T1.P1.S1), sumário disponível em www.stj.pt; destaque também para o ac. da RG de 25-06-2020 (proc. n.º 1136/18.7T8PTL.G1), em cujo sumário se refere que: “I — Quer para efeitos de se apurar se uma reparação do veículo exigida pelo lesado é ou não excessivamente onerosa, quer para efeitos de fixação da indemnização em dinheiro ou por equivalente, a doutrina e a jurisprudência maioritária têm vindo a rejeitar o critério do valor venal, enquanto valor comercial de alienação antes do acidente; por um lado, passou a tomar-se em conta o interesse do lesado na reparação e/ou na fruição da viatura e, por outro, que aquele valor deve ser medido pelo valor de substituição, isto é, pelo custo de aquisição no mercado de um veículo com as mesmas características, que cumpra as mesmas funções que estavam destinadas ao veículo danificado. II — Cabe à Ré Seguradora a prova da excessiva onerosidade da reparação”. Ainda a este propósito, merece destaque o recente ac. do STJ de 06-05-2021 (proc. n.º 394/17.9T8VNG.P1.S1), em especial a seguinte passagem do respetivo sumário: “O facto de o dono de um veículo sinistrado o ter vendido sem que estivesse reparado e, portanto, por um preço resultante da desvalorização decorrente do acidente, não dispensa a seguradora do causador desse acidente de ressarcir o lesado pelo montante em que importaria a reparação do veículo (e que teria suportado se tivesse assumido a sua responsabilidade), não se demonstrando que essa reparação fosse manifestamente onerosa para a devedora.”

Sobre esta problemática, explicando as razões do afastamento do critério do valor venal da viatura enquanto valor comercial de venda antes do acidente, passando a determinação do valor venal a fazer-se com base no valor de compra de “viatura substitutiva”, veja-se TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil — Temas Especiais*, Universidade Católica Editora, março 2017 (reimpressão da edição de 2015), págs. 45-56. Avança ainda esta autora com a interpretação da parte final do n.º 3 do art. 41.º no sentido de constituir uma “válvula de escape” que permitirá ao lesado obter uma indemnização superior à resultante da aplicação do critério do valor de substituição, deduzido o valor do salvado, de modo a poder custear a reparação do veículo nos casos em que o mesmo tenha especial valor estimativo merecedor de tutela do direito ou em que não exista disponível no mercado viatura equivalente.

forçado a cancelar uma viagem de férias já programada), é devida indemnização, a fixar, em regra, com recurso à equidade, pelo dano patrimonial da privação do uso do veículo automóvel, sem necessidade de o lesado alegar e provar outros factos, designadamente que a falta do mesmo foi causa de despesas acrescidas (habitualmente as do aluguer de outra viatura) ou lucros cessantes (como no evento de táxi danificado), isto porque, à partida (a menos que outros factos indiquem não ser esse o caso), estando um veículo que se adquiriu (incluindo em situações de *leasing* ou *renting*) a ser usado aquando do acidente, isso significa que o lesado lhe dava, ainda que por intermédio de terceiro, uso para deslocações (até pelos inerentes custos associados à aquisição de um veículo, v.g. prestação do crédito automóvel, imposto anual, seguro obrigatório, inspeção periódica obrigatória, revisões em oficina, estacionamento). Nesta perspetiva, que perfilho, a prova do uso habitual do veículo será, as mais das vezes, despicienda, apenas se justificando, como contraprova, na hipótese de ser alegado pela ré seguradora que aquele não se destinava a ser usado; na verdade, um veículo automóvel serve, por definição, para transporte de passageiros/mercadorias, pelo que, mesmo quando o lesado apenas usava esporadicamente o veículo sinistrado, não se vê razão séria para afastar o direito a ser indemnizado.

Portanto, há que reconhecer que o dano existe, na medida em que se ficou impedido de poder usar o veículo que se possuía, havendo apenas, e aqui reside a maior dificuldade na figura do dano da privação do uso, que fixar adequadamente o valor da indemnização. É que, não sendo, em regra, possível fazê-lo com recurso à teoria da diferença (cf. art. 566.º, n.º 2, do CC), impõe-se fazer um juízo equitativo, buscando uma solução equilibrada, que não descure o conjunto dos factos em presença, incluindo as características do veículo (que, salvo no caso de lesada que se dedique à atividade de locação automóvel, não implicará o apuramento de um “artificial” valor locativo daquele), o concreto uso que lhe era dado e até a atuação do lesado, apreciando se configura comportamento “socialmente adequado” e conforme à boa-fé ou, ao invés, se até contribuiu para o agravamento do dano (cf. art. 570.º do CC).¹¹

¹¹ Ponderando da concreta relevância de situações de rejeição injustificada do veículo de substituição disponibilizado pela seguradora ou da proposta razoável desta, por discordância quanto ao custo de reparação orçamentado ou à situação de perda de total e/ou, neste último caso, ao cálculo indemnizatório efetuado, considerando o valor venal da viatura e o do salvado. Apesar de estarmos em zonas cinzentas sujeitas a uma apreciação casuística, tenderia a ver como desadequada a fixação de valores que, por via do período temporal (por vezes vários anos) e/ou do valor diário considerados, redundassem em verbas desproporcionadas, mormente face ao valor de mercado do veículo sinistrado; veja-se, a propósito, o ac. do STJ de 05-07-2018 (proc. n.º 176/13.7T2AVR.P1.S1), com um voto de vencida, que se refere ao montante indemnizatório pelo dano de privação de uso, na vertente patrimonial; e o ac. RL de 22-10-2020 (proc. n.º 2430/16.7T8LRS.L1-2), em que se considerou, para cálculo da indemnização pelo dano emergente da privação de uso, o valor de 20,00 €/dia, tido em linha com os montantes que têm sido aceites pelos tribunais — conforme também refere o ac. RL de 13-10-2016 (proc. n.º 716/14.4.TJLSB.L1-2) —, mas com a particularidade de o contabilizar apenas até à data em que o autor adquiriu um novo veículo, procurando obviar a situações de abuso; também o já referido ac. RP de 16-03-2015 (proc. n.º 224/12.8TVPRT.P1), considerou adequado o valor diário de 25 €, fixando a indemnização pelo dano da privação do uso no montante global de

A propósito dos danos reflexos patrimoniais e não patrimoniais, terminei o artigo de 2009 referindo a urgência na alteração do art. 496.º do Código Civil (CC) em face da equiparação do casamento à união de facto, pelo que não posso deixar de assinalar a alteração resultante da Lei n.º 23/2010, de 30-08 (que, além do mais, procedeu à primeira alteração à Lei n.º 7/2001, de 11-05, atinente à adoção de medidas de proteção das uniões de facto): passou a prever o n.º 3 do art. 496.º que, em caso de morte de vítima que vivia em união de facto, o direito de indemnização previsto no número anterior cabe, em primeiro lugar, em conjunto, à pessoa que vivia com ela e aos filhos ou outros descendentes. De referir ainda o AUJ do STJ n.º 6/2014, de 16-01-2014 (proc. n.º 6430/07.0TBBERG. S1), que uniformizou jurisprudência nos seguintes termos: “Os artigos 483.º, n.º 1 e 496.º, n.º 1 do Código Civil devem ser interpretados no sentido de abrangerem os danos não patrimoniais, particularmente graves, sofridos por cônjuge de vítima sobrevivente, atingida de modo particularmente grave.” No entanto, como os votos de vencido já prenunciavam e a jurisprudência veio a evidenciar, continua a faltar um suporte legal que, de forma inequívoca, dê resposta ampla e clara a todas as situações próximas.¹²

22.675,00 €, vindo, todavia, o STJ a reputar exagerado esse montante, referindo-se no sumário do ac. de 12-05-2012 (revista n.º 224/12.8TVPR.T.P1.S1), que: “IV — Existindo todo um conjunto de obrigações por parte das companhias de seguro na regularização dos sinistros, decorre dos princípios da boa fé que, também relativamente aos seus beneficiários, deva ser exigida uma conduta que, no mínimo, tenha correspondência num comportamento célere e leal necessário à resolução do sinistro (arts. 334.º e 762.º, n.º 2, ambos do CC). V — Tal implica que, nas circunstâncias concretas dos autos, e face ao prolongado período de inação dos lesados e ao valor concreto do bem em que radica a privação de uso, deva ser considerado, em termos de juízo de equidade, um valor devido pela privação do uso do veículo inferior ao que decorre da mera multiplicação dos dias de privação pelo valor diário de que se socorreu a Relação”. Para maiores desenvolvimentos sobre esta problemática, veja-se TRIGO, Maria da Graça, cit., págs. 57-68.

¹² Basta atentar, por exemplo, no ac. do TC n.º 624/2019, de 23-10-2019 (proc. n.º 169/2019), que decidiu não julgar inconstitucional a norma contida no art. 496.º do CC, interpretado no sentido de que o unido de facto que convivia com a vítima, em situação estável e duradoura, em condições análogas às dos cônjuges, não tem direito a indemnização por danos não patrimoniais, em caso de lesão corporal grave do outro membro da união de facto — disponível em www.tribunalconstitucional.pt. Sobre a matéria veja-se também a intervenção do Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça João Bernardo, subordinada ao tema “Ressarcibilidade de Danos não Patrimoniais Reflexos”, no “Colóquio sobre Direito Civil — Questões Atuais de Responsabilidade Civil”, cuja visualização pode ser feita em <https://www.stj.pt/?p=11749>; e o artigo de SANTOS SILVA, Cláudia Alexandra dos, “Os danos não patrimoniais dos lesados mediatos em caso de lesão corporal não fatal da vítima direta — uma análise da jurisprudência portuguesa”, in Revista Julgar n.º 42, 2020, págs. 33-85.

Os casos em que a defesa contra a pretensão destes lesados se estriba na falta do pressuposto processual da legitimidade ativa, redundam, em regra, por força do art. 278.º, n.º 3, do CPC, em decisão de mérito, com absolvição do pedido, como sucede quando é o próprio lesado que se arroga o direito a uma indemnização de danos patrimoniais que, embora em abstrato possa ser devida nos termos do art. 495.º do CC, não se constituiu na sua esfera jurídica, mas na de terceiros. Assim, por exemplo, no caso da pretensão pela vítima de acidente de indemnização atinente aos danos da sua companheira, em virtude da assistência que esta lhe prestou; se porventura aquele fosse casado num dos regimes de comunhão previstos na lei, ainda se poderia aceitar, com alguma boa vontade, que tivesse, ele próprio, ficado prejudicado, na medida em que, por força do regime de bens, o produto do trabalho dos cônjuges, é de considerar bem integrado na comunhão — cf. arts. 1724.º, al. a), e 1732.º do CC; mas não sendo esse o caso, inexistente

Ante a inesgotável panóplia de questões suscitadas pela temática dos acidentes de viação, impunha-se uma seleção, que fiz, como se segue, dedicando breves considerações a alguns aspetos de quatro subtemas: (i) a indemnização dos danos corporais, (ii) a competência dos tribunais, (iii) as exclusões da garantia do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e (iv) o seguro automóvel com cobertura de danos próprios. Trata-se de uma abordagem despretensiosa, feita numa perspetiva prática e com apelo à experiência que adquiri no exercício das minhas funções, enriquecida pelo profícuo diálogo com colegas, cuja companhia amiga tem animado a minha jornada.

2. A INDEMNIZAÇÃO DOS DANOS CORPORAIS

Da vasta problemática da fixação da indemnização em caso de lesões corporais, começo por destacar como, nos últimos anos, veio ganhando terreno a corrente jurisprudencial no sentido da adoção do conceito de dano biológico enquanto dano autónomo, isto é, o dano pela ofensa à integridade física e psíquica (na expressão da Portaria n.º 377/2008) ou, como vem sendo usado mais recentemente pelos peritos médicos, o dano pelo “défice funcional permanente da integridade físico-psíquica”. Ainda que continue a ser defendida — e até apontada por alguns como maioritária — a posição de não conferir autonomia ao dano biológico.¹³

Para a compreensão do denominado “dano biológico” e da sua progressiva aceitação enquanto dano autónomo pela jurisprudência é inevitável assinalar o importante contributo dado, no ano 2011, pela Senhora Professora Doutora Maria da Graça Trigo, no seu estudo subordinado ao tema “Adopção do conceito de “dano biológico” pelo direito português”¹⁴ e, mais recentemente, pelo Senhor Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça João Bernardo, com o seu artigo “O dano biológico: Sua quantificação na vertente patrimonial e diferenciação relativamente ao dano não patrimonial”.¹⁵

Assim, o dano biológico, enquanto “dano-evento”, nas palavras da Senhora Juíza Conselheira¹⁶ (no fundo, o dano biológico em sentido estrito) que, na minha

fundamento legal para lhe atribuir uma indemnização a este respeito, carecendo de legitimidade substantiva.

¹³ Neste sentido, veja-se o ac. do STJ de 29-10-2019 (proc. n.º 7614/15.2T8GMR.G1.S1): “*É largamente maioritária a jurisprudência no sentido de não conferir autonomia ao dano biológico, enquanto tertium genus, com natureza bem específica, que não se esgota num qualquer dano patrimonial em sentido estrito (com repercussões na actividade laboral) nem num simples dano não patrimonial. A realidade normativa de que emergiu, na doutrina e na jurisprudência italianas, essa modalidade autónoma de dano, não encontra paralelo no ordenamento jurídico português. Essa a razão pela qual todas as variantes do dano-consequência terão de traduzir-se sempre num dano patrimonial e/ou num dano não patrimonial*”.

¹⁴ Disponível online na página da Ordem dos Advogados.

¹⁵ Incluído no e-book CEJ “Novos olhares sobre a responsabilidade civil”, edição atualizada em setembro de 2019, disponível na página do Centro de Estudos Judiciários, em http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/civil/eb_ReponsCivil_2018.pdf

¹⁶ Artigo citado, pág. 166.

perspetiva, não poderá deixar de ser qualificado como dano não patrimonial¹⁷, não se confunde com os denominados “danos-consequência”, que também não de ser ponderados no cálculo da indemnização pecuniária, podendo efetivamente implicar consequências diferentes, tanto de ordem patrimonial, como sucede quando de tal dano resulte perda de capacidade de ganho, como de natureza não patrimonial, o que ocorre face ao sofrimento físico e psíquico decorrente das sequelas das lesões corporais.

As dificuldades práticas resultantes deste caminho (que, repito, nem todos vêm trilhando) prendem-se quase sempre, seja qual for a opção escolhida, com os aspetos atinentes à fixação do *quantum* indemnizatório do dano biológico. Qualificado como mais um dano não patrimonial, é certo que, conforme manda o n.º 4 do art. 496.º do CC, o montante da indemnização deverá ser fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção as circunstâncias referidas no art. 494.º do mesmo Código (salvo quanto à situação económica do lesado) e os valores que vêm sendo fixados pela jurisprudência em casos semelhantes, conforme decorre do n.º 3 do art. 8.º do CC. De registar que, na formação deste juízo equitativo, tem prevalecido uma posição firme de recusa em seguir os critérios e valores orientadores para efeitos de apresentação aos lesados por acidente automóvel de proposta razoável para indemnização do dano corporal, consagrados na Portaria n.º 377/2008. Recusa que se compreende, face ao objetivo da Portaria¹⁸, sendo mitigada — mais em tese do que na prática — com a aceitação, por alguns, daqueles critérios como ponto de partida meramente indicativo. Uma tal recusa tem assentado na ideia, veiculada por diversos autores, da falta de razoabilidade dos valores obtidos com a aplicação desses critérios¹⁹. Perante esta recusa dos critérios da Portaria, ocorre um “desagradável

¹⁷ Embora a Portaria n.º 377/2008, ao prever, nos seus arts. 3.º, al. b), e 8.º, a indemnização pelo dano biológico, calculada segundo a idade e o grau de desvalorização, e com referência ao valor da RMMG, possa inculcar a ideia de que se trata de dano patrimonial. No meu entender, embora considere que se deve manter a duplicidade indemnizatória entre danos patrimoniais e não patrimoniais, como refere o Senhor Juiz Conselheiro João Bernardo (artigo citado, pág. 165), já não me parece que o denominado dano biológico em sentido estrito, entendido como um défice irreversível da integridade física e psíquica (fixável num determinado número de pontos e caracterizado pelas sequelas descritas em cada caso concreto), se deva integrar na fixação indemnizatória dos danos não patrimoniais (muito menos dos danos patrimoniais) sem que lhe corresponda uma específica verba ou parcela indemnizatória. Ou seja, trata-se aqui de uma verba a considerar autonomamente, ainda que, a final, possa ser somada à devida pelos outros danos não patrimoniais. De registar, a terminologia adotada no ac. RL de 25-02-2021 (proc. n.º 852/17.5T8AGH.L1-2), discriminando-se, por um lado, o “*dano não patrimonial objetivo (dano pela ofensa à integridade física e psíquica — dano biológico)*”, e por outro lado, “*os danos não patrimoniais subjetivos (v.g., quantum doloris, repercussão permanente nas atividades desportivas e de lazer, etc.)*”.

¹⁸ Anunciado como sendo o estabelecimento de um conjunto de regras e princípios que permita agilizar a apresentação — pelas seguradoras — de propostas razoáveis, possibilitando a sua avaliação, com grande objetividade, pela autoridade de supervisão.

¹⁹ Nesta linha de pensamento, veja-se o Senhor Juiz Conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça João Bernardo, afirmando que «*este Diploma falhou estrondosamente relativamente ao papel que poderia desempenhar de farol orientador para uma jurisprudência carente de pontos de apoio quanto à fixação concreta de montantes indemnizatórios. (...) Não surpreende, por isso, que a jurisprudência a venha desprezando, continuando isoladamente o seu caminho.*»

subjetivismo²⁰, constatando-se que, na prática, a tarefa dos juízes, nas Instâncias e no STJ, vem passando por uma análise casuística, com especial atenção aos factos mais reveladores e ao confronto com decisões proferidas em casos próximos.

Ora, nunca é demais sublinhar as dificuldades inerentes a esta forma de decidir, não apenas pela proliferação de decisões judiciais (em face da significativa sinistralidade rodoviária), mas também porque, sem embargo da similitude de situações no plano fáctico, o confronto com casos análogos, além de fastidioso, se mostra com frequência abalado, no seu propósito de uma aplicação uniforme do direito, pela disparidade de pedidos formulados (baliza que, no seu limite global, é inultrapassável — cf. art. 609.º, n.º 1, do CC), bem como pela circunstância de nalguns processos a alegação fáctica ser mais parca do que noutros²¹ e até, com frequência, pela díspar qualificação jurídica dos factos nas decisões em análise²², com o risco de não ser bem percecionada e de se comparar o que não é, bem vistas as coisas, comparável. Na verdade, só com uma leitura muito atenta da fundamentação dos acórdãos é possível destrinçar se o dano biológico foi aí considerado de forma autónoma (com a atribuição de específica parcela indemnizatória) ou se, ao invés, se mostra englobado no conjunto dos danos não patrimoniais e/ou dos danos patrimoniais futuros. Sem

Aliás, quanto aos valores que dela emergem, vale a pena trazer para aqui as palavras de Menezes Cordeiro (ob. e volume citados, 753): “As tabelas hoje constantes da Portaria n.º 279/2009, de 25 de Junho, não se aplicam aos tribunais, nem limitam, minimamente, os direitos das pessoas. Mas são lamentáveis: conseguem fixar valores ainda aquém das já deprimidas cifras obtidas nos tribunais”» — Artigo citado, pág. 163.

²⁰ Conforme também refere o Senhor Juiz Conselheiro João Bernardo, reconhecendo mesmo que, apesar de imperar o bom senso dos juízes, “os montantes indemnizatórios fixados, mesmo pelo Supremo Tribunal de Justiça, dependem relevantemente do coletivo a quem for distribuído o processo” — Artigo citado, págs. 164-166.

²¹ Por vezes até fruto da exagerada anonimização dos acórdãos, como se vê, por exemplo, no ac. do STJ de 29-10-2019 (proc. n.º 7614/15.2T8GMR.G1.S1), em que se eliminou no elenco dos factos provados a data de nascimento do autor e, na fundamentação de direito, a referência à idade do autor; nesse caso, o STJ, considerando que o autor tinha ficado com um “Défice Funcional Permanente da Integridade Físico-Psíquica de 16 pontos, compatível com exercício da actividade habitual, mas implicando esforços suplementares”, atribuiu-lhe uma indemnização no valor de 36.000,00 € pelo “dano biológico patrimonial” e no valor de 30.000,00 € “a título de danos não patrimoniais”, referindo como relevantes, neste último domínio, as cinco intervenções cirúrgicas a que o autor se submeteu, os tratamentos de fisioterapia durante cerca de dois anos, a dor física que padeceu (grau 4 numa escala de 1 a 7), o dano estético (grau 3 numa escala de 1 a 7), a afetação permanente nas atividades desportivas e de lazer (grau 3 numa escala de 1 a 7), a limitação funcional do membro superior esquerdo em relação a alguns movimentos, a dor ligeira da anca no máximo da flexão e ao ficar de cócoras, a tristeza, a depressão e o desgosto.

²² Veja-se, por exemplo, a afirmação feita no ac. da RL de 25-02-2021 (proc. n.º 852/17.5T8AGH. L1-2): “No ordenamento jurídico português, inexistente um consenso sobre a categoria em que deve ser inserido e, consequentemente, ressarcido, o dano biológico. Enquanto uma parte da jurisprudência (talvez maioritária) o configura como dano patrimonial, reconduzindo-o, por vezes, ao dano patrimonial futuro, outra parte, admite que pode ser indemnizado como dano patrimonial ou compensado como dano não patrimonial, em função da análise concreta de cada caso. Assim, em função das consequências da lesão (entre patrimoniais e não patrimoniais) variará também o próprio dano biológico. Existe também uma terceira posição que o qualifica como dano base ou dano-evento que deve ser ressarcido autonomamente”.

esquecer o risco de que a prova testemunhal ou até o próprio contacto do juiz com o lesado deixem uma impressão subjetiva mais marcante em certos casos que possa não ser a mais consentânea com a realidade dos factos, apesar de todo o esforço feito para evitar que tal suceda.²³

Perante tudo isto, e uma vez que nos tribunais se cuida de resolver litígios judiciais em cuja antecâmara as seguradoras deverão ter apresentado propostas indemnizatórias tidas por razoáveis, considero adequado que o juiz — seja na audiência prévia, seja no início da audiência final (quando já existe nos autos prova documental e pericial) —, ao procurar conciliar as partes (empenhando-se ativamente na obtenção da solução de equidade mais adequada aos termos do litígio), verifique se os valores avançados se inserem nos limites das tabelas às quais aquelas estão vinculadas.

Atrever-me-ia mesmo a ir mais longe, vendo com bons olhos que, na decisão final, ao fixar o valor da indemnização pelo dano biológico, os juízes utilizem efetivamente, ainda que como mero ponto de partida, os critérios da Portaria n.º 377/2008, “mas atualizados”, adequando sempre os valores assim obtidos nos termos já referidos. Com efeito, embora reconhecendo que a Portaria não é isenta de crítica, até pelo imobilismo em que foi deixada pelo legislador (após a alteração introduzida pela Portaria n.º 679/2009, numa flagrante violação do disposto no seu art. 13.º), creio que, ao invés da rejeição e desprezo a que tem sido votada pela maioria da jurisprudência, melhor seria explorar todas as suas virtualidades, que também as tem, começando pela circunstância de fazer assentar a proposta razoável para a indemnização do dano biológico em dois critérios objetivos — a idade do lesado e o número de pontos do respetivo défice funcional permanente da integridade físico-psíquica —, sempre considerados pelos tribunais e que, neste particular, devem prevalecer em detrimento de outros factos, como a carreira profissional do lesado, para evitar injustificadas disparidades²⁴.

Vejo, pois, como positiva, no sentido de se obter a almejada interpretação e aplicação uniformes do direito, de mãos dadas com a segurança jurídica, e até um progressivo acréscimo dos valores indemnizatórios²⁵, a possibilidade

²³ A proximidade vivenciada na 1.ª instância mostra-se, em regra, positiva, mas também mais propícia à encenação; não posso deixar de recordar um processo de acidente de viação, no Tribunal de Cascais, em que a autora surgiu na sala de audiências usando um colar cervical e apoiada em canadianas, quando no dia anterior estivera em diligência, numa ação de despejo, por coincidência no meu gabinete, sem evidenciar qualquer problema físico.

²⁴ Tais critérios objetivos sobrepõem-se justamente a quaisquer outros, posto que não se está aqui a indemnizar danos patrimoniais futuros, mas um dano biológico, que não difere e não pode ser tratado, no plano indemnizatório, de forma diferente consoante o lesado esteja (ou não) desempregado, tenha (ou não) já ingressado no mercado do trabalho, aufira o ordenado mínimo ou uma remuneração muito superior.

²⁵ O risco de estagnação jurisprudencial é tanto maior se nos limitarmos a seguir o caminho mais percorrido e antes trilhado por outros, numa perpétua adesão a decisões anteriores; lembro o “caso de Entre-os-Rios”, com a decisão do então Provedor de Justiça (cf. Anúncio n.º 50/2001, publicado no DR, 2.ª série, n.º 96, de 24-04-2001), no seguimento da qual passou a ser pacificamente aceite nos tribunais a atribuição de indemnização não inferior a 50.000 € pelo dano da morte/privação da vida; mais recentemente, o relatório do Conselho para a fixação de critérios de Indemnização das Vítimas de Incêndios (integrado por Mário Tavares Mendes, Joaquim de

de utilização dos critérios da Portaria, devidamente atualizados, nos moldes avançados por parte da jurisprudência²⁶. Na verdade, pela minha experiência, os valores assim obtidos podem chegar a ultrapassar os fixados em várias decisões judiciais, não se podendo afirmar que sejam irrisórios em todos os casos, sendo certo que não deixarão de ser, repete-se, um ponto de partida. A título meramente exemplificativo, veja-se a situação apreciada pelo STJ no acórdão de 18-10-2018 (proc. n.º 3643/13.9TBSTB.E1.S1): à Autora, lesada, com 29 anos à data do acidente, que ficou com um défice funcional permanente da integridade físico-psíquica fixável em 21,698 pontos, acrescido de dano futuro de 5 pontos (elevando aquele défice para o somatório de 26,698 pontos), foi atribuída a verba de 90.000,00 € a título de indemnização para o dano biológico; se ao caso for aplicada a tabela do anexo IV da referida Portaria, será de considerar, para uma desvalorização entre 26 a 30 pontos e um lesado com idade entre os 26 e os 30 anos, os valores de 1492,83 a 1554,39 por ponto; aceitando-se, desde já, que será mais ajustado, aquele limite inferior, multiplicando tal valor por 26,698 pontos, obtém-se uma indemnização daquele dano na ordem dos 39.855,57 €; porém, como é sabido, os valores da Portaria foram fixados com referência à remuneração mínima mensal garantida (RMMG) em 2007²⁷, impondo-se um

Sousa Ribeiro e Jorge Sinde Monteiro, com assessoria de Maria Manuel Veloso), criado, por Resolução do Conselho de Ministros n.º 157-C/2017, de 21-10, na sequência dos denominados “incêndios de Pedrogão”, avançou com o valor mínimo de 70.000 € para compensação de um tal dano; este relatório, que inclui também critérios para cálculo da indemnização por danos patrimoniais futuros, pode ser consultado em <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBAAAAB%2bLCAAAAAAABAAztjAxAwAVWjKdBAAAAA%3d%3d> ilustrada pelo ac. da RC de 04-06-2013 (proc. n.º 2092/11.8T2AVR.C1) e pelo ac. da RL de 24-10-2019 (proc. n.º 3570/17.0T8LSB.L1-2).

²⁶ De salientar que a jurisprudência do STJ já foi um pouco mais longe, como, por exemplo, aconteceu no ac. de 03-03-2021 (proc. n.º 3710/18.2T8FAR.E1.S1), que considerou, conforme consta da seguinte passagem do respetivo sumário, que: “II — Pela morte da vítima, e sem prejuízo do direito de indemnização por danos não patrimoniais suportados em vida pelo falecido, a jurisprudência vem reconhecendo um direito de indemnização autónomo, nos termos consignados no art. 496º, do CC, abrangendo, por um lado, a indemnização pela perda da vida, e, por outro, a indemnização pelos danos não patrimoniais que a morte é suscetível de provocar aos titulares do direito referidos nos nº2 e 3, daquele normativo. III — Pela perda do direito à vida, atendendo aos padrões jurisprudenciais utilizados em casos semelhantes, afigura-se-nos ajustado fixar em € 80.000,00, a correspondente indemnização.”

²⁷ Todavia, estamos ainda a anos-luz da posição defendida por CORDEIRO, António Menezes, quando afirma “Há, agora, que perder a timidez quanto às cifras. A vida humana não tem preço. Mas quando haja que avaliá-la para efeitos de compensação, a cifra a reter será (atualmente), da ordem do milhão de euros, majorada ou minorada conforme as circunstâncias. Todos os outros danos são, depois, alinhados abaixo desse valor de topo. (...) Não vale a pena dispormos de uma Constituição generosa, de uma rica e cuidada jurisprudência constitucional e de largos desenvolvimentos sobre os direitos de personalidade quando, no terreno, direitos fundamentais como a via valham menos de € 60.000. A defesa do sistema segurador faz-se combatendo os acidentes e não as indemnizações.” — *Direito dos Seguros*, 2.ª ed., 2016, Almedina, pág. 901. Refere-se, no preâmbulo da Portaria, que “(A) indemnização pelo dano biológico é calculada segundo a idade e o grau de desvalorização, apurado este pela Tabela Nacional para Avaliação de Incapacidades Permanentes em Direito Civil, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 352/2007, de 23 de Outubro, e com referência inicial ao valor da RMMG (retribuição mínima mensal garantida)” e, na nota 1 ao anexo IV, consta “Ponto determinado com base na RMMG 2007”, que, na altura, era de 403,00 € (Decreto-Lei n.º 2/2007, de 03-01).

cálculo atualizado, para o qual se afigura equilibrado atender à remuneração base média nacional, na data mais recente passível de ser considerada (cf. arts. 566.º, n.º 2, do CC e 611.º, n.º 1, do CPC), que atualmente é de 1.005,1 €²⁸, pelo que, observando uma regra matemática de três simples, se alcança, à partida, um valor compensatório na ordem dos 99.401,00 €, superior ao que foi fixado pela Relação e pelo STJ.²⁹

Reitero que este método constitui um mero instrumento auxiliar e ponto de partida (balizado por limites mínimo e máximo), que não dispensa uma ponderação cuidadosa das circunstâncias do caso, com especial enfoque nas concretas sequelas explicitadas no relatório do exame médico — que não deverão deixar de ser levadas ao elenco dos factos provados, mesmo que não tenham sido alegadas [cf. art. 5.º, n.º 2, al. b), do CPC] —, no confronto com decisões proferidas em situações análogas.

Num patamar de análise diferente, encontra-se a problemática da indemnização de danos patrimoniais futuros, sempre que o dano corporal (a concreta afetação permanente da integridade físico-psíquica) implique uma perda da capacidade de ganho, matéria que me mereceu, em 2009, algumas observações críticas, mormente a propósito do art. 4.º, al. f), da Portaria n.º 377/2008, e do art. 64.º, n.ºs 7 a 9, do Decreto-Lei n.º 291/2007, estes últimos aditados pelo art. 1.º do Decreto-Lei n.º 153/2008, de 06-08, preceitos que, como se esperava, não tiveram qualquer transposição prática na jurisprudência nacional. Quanto ao primeiro, mostra-se inaceitável a tese que lhe subjaz, segundo a qual um lesado que, pela sua idade, ainda não tivesse ingressado no mercado de trabalho não teria direito a indemnização por danos patrimoniais futuros, apesar de ter ficado numa situação de incapacidade permanente absoluta! Na verdade, mostra-se indiferente a circunstância de não se ter verificado uma redução nos (então inexistentes) rendimentos profissionais, pois uma tal indemnização será devida na medida em que se verifique uma incapacidade permanente com efetiva perda de capacidade de ganho. Se dúvidas existissem, logo o STJ, no acórdão de 25-11-2009 (proc. n.º 397/03.0GEBNV.S1), com exaustiva fundamentação, deixou claro o direito a indemnização por danos patrimoniais futuros, num caso em que o lesado, à data do acidente com 8 anos de idade, ficou, em consequência

²⁸ Conforme informação disponível em <https://www.pordata.pt>, com referência ao ano 2019.

²⁹ Para valores indemnizatórios inferiores, considere-se, por exemplo, o caso do ac. da RL de 25-02-2021 (proc. n.º 852/17.5T8AGH.L1-2), em que se utilizou uma das fórmulas habitualmente usadas para o cálculo do dano patrimonial futuro e veio a considerar-se o dano biológico como “*dano patrimonial, atendível pelo direito em termos de ressarcimento autónomo*”, embora afirmando estar o objeto circunscrito à questão da compensação por danos não patrimoniais; ponderou a Relação o facto de o autor ter 31 anos de idade à data do acidente e ter sido fixado em 1 ponto o défice funcional permanente da sua integridade físico-psíquica, sendo as sequelas compatíveis com o exercício da atividade habitual, mas implicando esforços suplementares (dor na perna esquerda); fixou-se a indemnização, a título de dano biológico, no montante de 2.917,67 €, a qual partiu do valor de 4376,51 €, com a dedução de 1/3 por ocorrer uma antecipação do pagamento de todo o capital. Por via da tabela atualizada os valores oscilariam entre 1.906,00 € e 2.367,00 €, ainda passíveis de ajuste, mormente se o efetivo confronto com casos análogos o justificasse.

do acidente, paraplégico, com uma incapacidade permanente geral de 80%, acrescida de 5% de dano futuro, perspetivando o STJ que o ingresso no mundo do trabalho poderia ocorrer por volta dos 20 anos e habilitado de formação profissional média, tendo como verosímil um rendimento de 1.100,00 € mensais.³⁰

Quanto ao art. 64.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, veio mesmo o Tribunal Constitucional, no acórdão n.º 221/2019, de 13-05 (proc. n.º 1094/18)³¹, declarar a inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, por violação da reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República em matéria de direitos, liberdades e garantias, prevista no art. 165.º, n.º 1, alínea b), da Constituição, da norma constante do n.º 7 daquele artigo, na redação introduzida pelo Decreto-Lei n.º 153/2008, segundo a qual, nas ações destinadas à efetivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de viação, para efeitos de apuramento do rendimento mensal do lesado, no âmbito da determinação do montante da indemnização por danos patrimoniais a atribuir ao mesmo, o tribunal apenas pode valorar os rendimentos líquidos auferidos à data do acidente, que se encontrem fiscalmente comprovados, após cumprimento das obrigações declarativas legalmente fixadas para tal período.

É sabido que, no cômputo dos danos patrimoniais indemnizáveis, são ainda de considerar as despesas suportadas pelo lesado em consequências das lesões corporais sofridas no acidente, bem como as “perdas salariais” decorrentes da incapacidade temporária entre a data do acidente e a data da fixação da incapacidade, ou seja, pelo défice temporário funcional até à cura ou consolidação médico-legal.

Porém, uma questão que se vem colocando é a de saber se, nos cálculos a fazer, incluindo da indemnização dos danos patrimoniais futuros, se deverá atender ao valor da remuneração líquida ou ilíquida. A primeira solução, para a qual me inclino, encontra arrimo no art. 7.º, n.º 1, al. c), da Portaria n.º 377/2008, ao remeter para o disposto no n.º 2 do art. 6.º, e também parece resultar do seu art. 10.º, tendo sido acolhida pela jurisprudência dominante³², com fundamento

³⁰ Além de vários outros acórdãos disponíveis no caderno de jurisprudência temática “Os danos futuros na jurisprudência das Secções Cíveis do Supremo Tribunal de Justiça”, disponível em <https://www.stj.pt/wp-content/uploads/2017/10/cadernodanosfuturos2002-2012.pdf>

³¹ Publicado no Diário da República n.º 91/2019, Série I, de 13-05-2019.

³² Ilustrada, a título de exemplo, pelos acórdãos do STJ de 12-03-2009 (revista n.º 1807/08 — 7.ª Secção), 21-06-2011 (revista n.º 250/07.9TBBGC.P1.S1) e 21-01-2016 (revista n.º 76/12.8T2AND.P1.S1), cujos sumários estão disponíveis em www.stj.pt, 07-02-2013 (revista n.º 3557/07.1TVLSB.L1.S1), 19-10-2016 (revista n.º 1893/14.0TBVNG.P1.S1), 21-03-2019 (revista n.º 1069/09.8TVLSB.L2.S2) e 19-06-2019 (revista n.º 80/11.3TBMNC.G2.S1), disponíveis em www.dgsi.pt; e ainda o ac. do STJ de 05-02-2020 (proc. n.º 10529.17.6T8LRS.L1.S1), que pode ser consultado na página jurisprudencia.csm.org.pt/ecli/ECLI:PT:STJ:2020:10529.17.6T8LRS.L1.S1/#integral-text, citando-se, pelo seu interesse, parte do respetivo sumário: “II — A indemnização a fixar ao lesado, pelas perdas salariais sofridas, em razão do acidente de viação, deverá ter em consideração o valor líquido que o lesado auferiria caso não tivesse sofrido o acidente de viação de que demandou ausência ao trabalho, pois, só assim, se cumprirá o princípio de que a indemnização pecuniária tem como medida a diferença entre a situação patrimonial do lesado na data mais recente que puder ser atendida pelo tribunal e a que teria nessa data se não existisse danos, avaliando-se, em concreto, o dano sofrido. III — O imposto devido a título de rendimento de pessoas singulares é pago ao Estado na efectiva prestação, não cabendo ao lesado receber

genérico na teoria da diferença consagrada no art. 566.º, n.º 2, do CC. Mas não faltam, registre-se, vozes discordantes³³.

O problema transcende as fronteiras do direito civil, impondo uma interpretação sistemática da lei que considere os regimes do direito laboral, fiscal e da segurança social, não descurando que, apesar de as importâncias auferidas a título de indemnização por causa da suspensão da atividade profissional (durante a baixa médica) poderem constituir rendimentos para efeitos do disposto no art. 3.º, n.º 2, al. d) do CIRS [ou, se assim não for, do art. 9.º, n.º 1, al. b), desse Código], não parece (pelo menos quando calculadas da forma propugnada pela jurisprudência maioritária³⁴) que devam ser abrangidas pela tributação em sede de IRS, considerando a delimitação negativa prevista no art. 12.º, n.º 1, al. b), do CIRS, precisamente por se tratar de indemnização atribuída por decisão judicial (estando, pois, afastado o risco de fraude fiscal). Nesta conformidade, não sendo devido IRS, não se vê razão para atribuir ao lesado um valor indemnizatório que o considere. De igual modo, na falta de factos provados que evidenciem o contrário, não se descortina, quanto às contribuições para a Segurança Social, que possa ocorrer, pelo menos em regra, uma eventual afetação da carreira contributiva na Segurança Social do lesado neste tipo de situação.³⁵

qualquer quantia a esse título, donde, quem não recebe remuneração pela prestação de trabalho não paga imposto sobre o rendimento de pessoas singulares, pelo que não se pode atribuir ao lesado uma indemnização que contemple o valor do imposto sobre rendimento de pessoas singulares quando não ocorreu a prestação de trabalho por conta de outrem, sob pena de enriquecimento sem causa. IV — As contribuições para a segurança social, enquanto pedra basilar e concretização prática do princípio do Estado Social, consagrado entre nós no art. 2.º da CRP, têm a respectiva incidência/obrigação contributiva estatuída no Código Contributivo, daí que as contribuições para a Segurança Social estejam a cargo, nomeadamente, dos trabalhadores dependentes e das respectivas entidades empregadoras. V — Se a incapacidade foi resultante de acto da responsabilidade de terceiro, nomeadamente, acidente de viação, a responsabilidade pelo pagamento da indemnização ao beneficiário, pela incapacidade, é da pessoa causadora do acidente ou da companhia de seguros para a qual tenha transferido a responsabilidade do mesmo, sendo que a Segurança Social pode, provisoriamente, pagar subsídio de doença enquanto não se encontra reconhecida a responsabilidade de quem deve pagar a indemnização. No entanto, logo que seja reconhecida a responsabilidade pelo pagamento da indemnização ou esta seja paga, cessa o pagamento provisório do subsídio e a Segurança Social tem direito ao reembolso do que pagou com o limite do valor da indemnização, sendo de sublinhar que os períodos de incapacidade por acto de responsabilidade de terceiro consideram-se equivalentes à entrada de contribuições, havendo lugar ao registo de remunerações por equivalência durante esses períodos, conforme demanda o respectivo Código Contributivo.”

Na esteira desta jurisprudência, veio explicitar-se, no relatório do Conselho para a fixação de critérios de Indemnização das Vítimas de Incêndios, já referido na nota 25, designadamente nas considerações gerais sobre os critérios de indemnização dos danos patrimoniais, que seriam tidos em conta os rendimentos líquidos comprovadamente auferidos pelo lesado à data da sua morte.

³³ Como evidenciado pelo ac. da RL de 21-05-2020 (proc. n.º 7597/15.9T8LRS.L1-2).

³⁴ Tendo subjacente a ideia de que, no tocante à indemnização dos danos patrimoniais futuros, o tempo a considerar não será calculado de harmonia com o previsto na alínea b) do n.º 1 do art. 7.º da Portaria, ou seja, até à idade de reforma do lesado (que aí se presume ser aos 70 anos de idade), antes haverá de ser considerada, como tem sido pacificamente aceite, a esperança média de vida no nosso País.

³⁵ A tanto não obstando, face às razões em que assenta, a declaração de inconstitucionalidade com força obrigatória geral do art. 64.º, n.º 7, do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-08 (cf. Acórdãos do TC n.ºs 383/2012, 565/2018 e 221/2019 — disponíveis em www.tribunalconstitucional.pt).

3. A COMPETÊNCIA DOS TRIBUNAIS NAS AÇÕES FUNDADAS EM “RESPONSABILIDADE CIVIL EMERGENTE DE ACIDENTE DE VIAÇÃO”

Ao longo dos últimos anos vem sendo produzida abundante jurisprudência em ações cuja causa de pedir corresponde *grasso modo* a acidentes de viação, não apenas nos tribunais judiciais, mas também nos tribunais da jurisdição administrativa e fiscal (TAF), sendo certo que a violação das regras de competência em razão da matéria que respeitem a tribunais destas duas jurisdições deve ser oficiosamente conhecida enquanto não houver sentença com trânsito em julgado proferida sobre o fundo da causa, podendo haver aproveitamento dos articulados (cf. arts. 97.º e 99.º do CPC).

São várias as situações em que é indiscutível a competência dos TAF, mormente nas ações intentadas contra Municípios ou contra o Estado Português por acidentes ocorridos, respetivamente, em estradas municipais ou nacionais, em virtude do mau estado de conservação, defeitos de construção ou até trabalhos de reparação, incluindo a demanda de particulares e concessionárias, e respetivas seguradoras, nos termos do art. 10.º, n.º 9, do Código de Processo nos Tribunais Administrativos (aprovado pela Lei n.º 15/2002, de 22-02, com sucessivas alterações).³⁶

No entanto, como uma simples pesquisa nas bases de dados da jurisprudência evidencia, podemos identificar vários casos mais controversos e até de fronteira, designadamente os acidentes de viação de que resultam danos para os lesados/utentes de serviços públicos, cujo ressarcimento é peticionado às

pt). Também não me parece que possa ser invocado em contrário o disposto no 71.º, n.º 1, da Lei dos Acidentes de Trabalho, tanto mais que, tendo também em conta o disposto no art. 48.º, n.ºs 1 e 3, al. d), dessa Lei, se constata que, destinando-se a indemnização por incapacidade temporária para o trabalho a compensar o sinistrado, durante um período de tempo limitado, pela perda ou redução da capacidade de trabalho ou de ganho resultante de acidente de trabalho, se verifica que, se do acidente resultar uma redução na capacidade de trabalho ou de ganho do sinistrado, este terá direito, no caso de incapacidade temporária absoluta, a uma indemnização diária igual a 70 % da retribuição nos primeiros 12 meses e de 75 % no período subsequente; ou seja, é necessário calcular o valor da retribuição diária, considerando para tanto o critério do art. 71.º, mas a indemnização devida não corresponde a 100% da retribuição, antes vem a ser uma percentagem inferior, que varia em função da duração do período de ITA; assim, a transpor aquele critério normativo para o caso, sempre haveria que fazer uma tal redução, por razões de coerência do sistema jurídico.

³⁶ Exemplificativamente, veja-se: o ac. do STA de 20-02-2008 (proc. n.º 01041/07) — ação intentada no TAC de Lisboa contra o Município de Lisboa, com fundamento em responsabilidade civil extracontratual, em face de conduta omissiva imputável ao Município, que, apesar de possuir serviços cujos fiscais têm por função proceder diariamente à fiscalização de toda a sinalização vertical e horizontal existente na cidade, mantiveram, pelo menos durante um mês, arrancado, partido e depositado no chão, no respetivo passeio, um sinal de aproximação de estrada com prioridade, omissão essa que se viria a revelar como determinante para a produção de um acidente; e o ac. do TCA Sul de 05-07-2017 (proc. n.º 06278/10) — ação intentada no TAF de Almada contra o extinto ICERR — Instituto Para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária, atual EP — Estradas de Portugal, S.A., com vista à indemnização de danos causados por acidente devido à formação de lençol de água, vindo o Tribunal a concluir que existiu concorrência de culpas ou “concausalidade”, na proporção de 40% de culpa para o autor e 60% de culpa para a ré, quanto a esta face à existência de lençol de água na estrada a encobrir a depressão existente no troço e a falta de sinalização.

concessionárias e respetivas seguradoras. Estes litígios, apesar de muito idênticos nos seus contornos fácticos, têm sido julgados quer nos tribunais judiciais, quer nos TAF, sem que a exceção da incompetência seja suscitada, outras vezes sendo-o, com evidente prejuízo para a celeridade processual³⁷ e para a consolidação da jurisprudência (cf. art. 8.º, n.º 3, do CC)³⁸.

Na maior parte dos casos, a “pedra de toque” para aferir da competência do tribunal passará por determinar se o litígio tem por objeto a responsabilidade civil extracontratual das pessoas coletivas de direito privado, concessionárias de serviços públicos, e respetivos trabalhadores, aos quais seja aplicável o regime específico da responsabilidade do Estado e demais pessoas coletivas de direito público, por ações ou omissões adotadas no desempenho das tarefas que decorrem das bases da concessão reguladas em diploma legal e que estão replicadas nos respetivos contratos de concessão.

O caso mais paradigmático vem sendo o das ações intentadas por lesados/utentes das autoestradas (e também seguradoras, invocando o que pagaram no cumprimento de contratos de seguro com cobertura de danos próprios) contra as concessionárias de autoestradas, com vista ao ressarcimento de danos decorrentes de acidentes de viação aí ocorridos, designadamente por causa de objetos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem, atravessamento de animais ou líquidos na via não resultantes de condições climáticas anormais (situações previstas no art. 12.º, n.º 1, da Lei n.º 24/2007, de 18-07, que define direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares). Na verdade, continua a registar-se, ainda que em menor número, a instauração nos tribunais judiciais de ações contra estas concessionárias³⁹, quando desde

³⁷ Esta demora é bem ilustrada no processo que veio a dar origem ao acórdão uniformizador de jurisprudência do STA n.º 2/2018, de 27-09-2018 (proc. n.º 1493/17) — perante o pagamento pela autora, uma companhia de seguros, dos danos sofridos pelo veículo segurado, resultantes de acidente ocorrido em 19-01-2011, contando-se o prazo de prescrição a partir da data daquele pagamento, em 03-03-2011, concluiu-se que, aquando da citação da ré, sociedade concessionária de autoestrada, em 27-02-2014, não tinha decorrido o prazo de 3 anos previsto no art. 498.º, n.ºs 1 e 2, do CC; mais se considerou o prazo de prescrição interrompido, nos termos do n.º 1 do art. 323.º do CC, começando a correr novo prazo de 3 anos, uma vez que, posteriormente, o Tribunal de Pequena Instância Cível de Sintra se considerou materialmente incompetente e absolveu a Ré da instância [cf. art. 279.º, al. b), arts. 326.º e 327.º, n.º 2, do CC]; assim, quando ocorreu a citação da Ré no âmbito da ação intentada no TAF de Sintra, em 07-09-2016, não tinha ainda decorrido este novo prazo de 3 anos; foi uniformizada jurisprudência nos seguintes termos: «O prazo de prescrição do direito da sub-rogada companhia de seguros só começa a correr depois de ter pago os danos sofridos pelo seu segurado, em consequência de acidente de viação, visto que só depois deste pagamento o seu direito pode ser exercido, nos termos do artigo 498.º, n.ºs 1 e 2, do Código Civil.»

³⁸ Sendo frequente nas decisões de mérito dos tribunais judiciais uma abordagem estritamente civilística do caso, enquanto nos TAF se equaciona da aplicação do Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e Pessoas Coletivas de Direito Público (aprovado pela Lei n.º 67/2007, de 31-12), em regra mais vantajoso para os lesados/utentes dos serviços públicos, ainda que concessionados.

³⁹ Veja-se, por exemplo, o ac. da RL de 27-12-2014 (proc. n.º 3485/12.9TBFUN.L1-6) — presença de óleo na estrada —, e o ac. da RL de 05-06-2018 (proc. n.º 339/16.3T8SXL.L1-7) — embate num objeto metálico com que, de forma súbita e inesperada, o condutor se deparou.

há vários anos, na esteira da jurisprudência quase uniforme do Tribunal dos Conflitos, parece incontornável considerar que são da competência material dos tribunais administrativos, tendo em conta, não apenas o disposto no art. 4.º, n.º 1, do Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais [aprovado pela Lei n.º 13/2002, de 19-02, com sucessivas alterações — veja-se a alínea h), na versão mais recente], mas também a sua conjugação com o preceituado no art. 1.º, n.º 5, do referido Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas, aprovado pela Lei n.º 67/2007, de 31-12.⁴⁰

Um outro leque de casos mais duvidoso, em que a questão da competência não tem sido (aparentemente) suscitada, é o dos acidentes devidos à circulação de autocarros propriedade de empresas municipais concessionárias do serviço de transporte público de passageiros, cujas vítimas são passageiros desses autocarros ou peões. Veja-se, por exemplo, a situação apreciada nos tribunais judiciais, no acórdão da RL de 21-05-2020 (proc. n.º 14161/17.6T8LSB.L1-2): ação intentada contra a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (empresa sob a tutela da Câmara Municipal de Lisboa responsável pela prestação do serviço de transporte público urbano de superfície de passageiros) e contra a seguradora para a qual havia sido transferida pela transportadora, por contrato de seguro celebrado entre ambas, a responsabilidade emergente da circulação de um autocarro de passageiros (acidente ocorrido em 25-06-2014), com vista à indemnização dos danos sofridos pela autora, que era transportada no autocarro (munida de título de transporte), em virtude da sua queda, derivada da redução de velocidade para imobilização do autocarro junto de um semáforo, quando, após a entrada naquele, a autora se dirigia para o local onde se poderia sentar.⁴¹ Confronte-se com a situação apreciada, no foro administrativo, no

⁴⁰ A título de exemplo, os acórdãos do Tribunal dos Conflitos de 09-07-2015 (proc. n.º 021/15) — aparecimento inopinado de barreiras sinalizadoras em plena faixa de rodagem e fora do local onde deveriam estar; 15-10-2015 (proc. n.º 030/15) — embate numa raposa que surgiu inopinadamente na via; 04-02-2016 (proc. n.º 017/15) — aparecimento de restos de pneu; 21-04-2016 (proc. n.º 06/16) — embate numa raposa; 11-01-2017 (proc. n.º 037/15) — embate num pneu de grandes dimensões que obstruía a faixa de rodagem; 05-04-2017 (proc. n.º 024/16) — súbito atravessamento de um animal de raça canina; 23-11-2017 (proc. n.º 010/17) — despiste devido a omissão de limpeza de mancha de óleo na via; 05-07-2018 (proc. n.º 013/17) — presença de um animal de raça canina; e 19-05-2021 (proc. n.º 06/20) — colisão com dois javalis que inesperadamente atravessaram a faixa de rodagem.

Merece destaque, a este propósito, o artigo da Senhora Juíza Conselheira do Supremo Tribunal Administrativo Paula Fernanda Cadilhe Ribeiro, “Os limites da competência dos tribunais judiciais e dos TAF: acidentes de viação, responsabilidade hospitalar e cobranças de dívidas através de injunção”, no e-book *A Interação do Direito Administrativo com o Direito Civil*, novembro 2016, CEJ, disponível em http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/civil/eb_Interacao_Adm_Civil.pdf De referir ainda a dissertação de Mestrado de JUSTINO TAVARES, Ana Margarida, orientada pela Senhora Professora Doutora e Juíza Conselheira do Supremo Tribunal de Justiça Maria da Graça Trigo, *Responsabilidade da Concessionária de Autoestrada perante o Utente em caso de Acidente Propensão para a protecção dos direitos dos utentes*, págs. 50-54.

⁴¹ Veja-se ainda a situação apreciada nos tribunais judiciais e que foi objeto do acórdão do STJ de 19-03-2019 (proc. n.º 5173/15.5T8BRG.G1.S1): ação intentada pela lesada/passageira transportada que adquiriu e pagou à interveniente principal o preço do bilhete de viagem, contra o motorista de veículo pesado de passageiros, contra a sociedade proprietária deste veículo e a sociedade interveniente principal (concessionária que utilizava o referido veículo para a

acórdão do TCA Norte de 19-02-2021 (proc. n.º 00404/13.9BEBRG): na ação intentada contra a TUB, Transportes Urbanos de Braga, E.M. (empresa pública municipal, concessionária do serviço de transporte público de passageiros do município de Braga), e, entre outros, contra a “seguradora automóvel”, com vista à indemnização dos danos sofridos pelo autor, menor de idade, vítima de atropelamento pelo autocarro quando corria ao lado do mesmo para o conseguir apanhar (acidente ocorrido em 17-02-2012).

Não cabendo na economia deste artigo dar resposta cabal ao problema, até pelas suas variáveis casuísticas, resta sublinhar a importância de que se reveste a instauração da ação no tribunal competente e o oportuno conhecimento da exceção dilatória da incompetência, em prol da celeridade processual e do objetivo do tratamento análogo de casos semelhantes, a fim de obter uma interpretação e aplicação uniformes do direito.

4. AS EXCLUSÕES DA GARANTIA DO SEGURO AUTOMÓVEL

Regendo os arts. 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 291/2007⁴² sobre o âmbito territorial e o âmbito material do seguro de responsabilidade civil automóvel previsto no art. 4.º, foram ainda consagradas, no seu art. 14.º, exclusões da garantia do seguro, tendo como razão de ser a própria natureza do instituto da responsabilidade civil (a impossibilidade lógica de ser ressarcido por danos pelos quais se é responsável, caso dos n.ºs 1 e 3), mas também a prevenção da fraude e do risco de transporte em violação de regras estradais atinentes ao transporte

atividade de transporte público de passageiros por força de um acordo de exploração conjunta celebrado com aquela outra), e a respetiva companhia de seguros, pretendendo a autora ser ressarcida pelos danos sofridos em acidente ocorrido em 22-01-2013, que se traduziu no seu atropelamento (na perna esquerda), onde havia sido transportada, no momento em que este reiniciou a marcha e aquela se encontrava no passeio e caiu. Considerou o STJ que, pelo facto 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, a responsabilidade pelo acidente devia ser “imputada” (no sentido de por ela causado) à autora e resolvido pelo disposto no art. 505.º do CC, determinando-se a baixa do processo para que fosse conhecida da questão do *quantum* indemnizatório pelos danos provados, com base no regime da responsabilidade civil objetiva.

⁴² Diploma que, como é sabido, veio transpor parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11-05, que, por sua vez, alterou as Diretivas n.ºs 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Diretiva 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (5.ª Diretiva sobre o Seguro Automóvel). A preocupação do legislador europeu em proteger certas categorias específicas de vítimas está particularmente evidenciada no art. 12.º da Diretiva n.º 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16-09-2009 (relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade), que se refere aos membros da família do tomador do seguro, do condutor ou de qualquer outra pessoa cuja responsabilidade civil decorrente de um sinistro se encontre coberta pelo seguro, prevendo que não podem por força desse parentesco ser excluídos da garantia do seguro, relativamente aos danos corporais sofridos, mais se referindo, no sentido da cobertura dos danos pessoais e materiais sofridos, aos peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas.

de passageiros. Estas normas vêm suscitando algumas questões, pontualmente solucionadas, seja por via duma interpretação restritiva ou até, em certos casos, com a sua desaplicação, sendo caso para dizer que se caminha aqui por terreno minado, merecedor de especial atenção, que pode justificar o reenvio prejudicial para o Tribunal de Justiça da União Europeia. Com efeito, a aplicação dos artigos daquele diploma pode suscitar no juiz dúvidas interpretativas, incluindo sobre a (des)conformidade das possíveis interpretações com o Direito da União Europeia que justifiquem ou imponham mesmo o reenvio prejudicial, tendo em conta o princípio do primado do direito europeu, o princípio da interpretação conforme do direito nacional e o princípio da responsabilidade do Estado-juiz por violação das obrigações europeias.

De lembrar que o STJ, confrontado, ainda no âmbito de aplicação de norma paralela do Decreto-Lei n.º 522/85 e sem descurar a referência a este art. 14.º, veio, no AUJ n.º 12/2014 (de 05-06-2014), uniformizar a jurisprudência nos seguintes termos: *“No caso de morte do condutor de veículo em acidente de viação causado por culpa exclusiva do mesmo, as pessoas referidas no n.º 2 do artigo 496.º do Código Civil não têm direito, no âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a qualquer compensação por danos não patrimoniais decorrentes daquela morte.”* Porém, é bom não esquecer que este acórdão contou com várias declarações de voto discordantes, em que avulta a do primitivo relator, defendendo que: *“No caso de morte do condutor do veículo em acidente de viação causado por culpa exclusiva do mesmo, verifica-se o direito à reparação dos danos não patrimoniais próprios provenientes daquela morte, às pessoas designadas no n.º 2 do artigo 496.º do CC.”* Este acórdão uniformizador continua a inspirar a jurisprudência que vem sendo produzida à luz do Decreto-Lei n.º 291/2007, como é o caso do acórdão da RG de 30-05-2019 acima referido (proc. n.º 6610/16.7T8GMR.G1), em que o condutor foi vítima de esmagamento pela carrinha que — antes — conduzia e imobilizara em local com uma inclinação descendente de 9%, acionando apenas o travão de mão e deixando o motor a trabalhar, sendo o acidente imputável exclusivamente ao comportamento daquele; concluiu a Relação, numa análise que o STJ (proc. n.º 6610/16.7T8GMR.G1.S2) considerou desnecessária, que, por força do aludido art. 14.º, n.ºs 1 e 2, estavam excluídos da garantia do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel os danos não patrimoniais próprios sofridos pelo condutor, os danos não patrimoniais próprios sofridos pelos descendentes da vítima, bem como os danos patrimoniais destes a título de perda de alimentos; mais concluindo que tais exclusões não se mostram contrárias às Diretivas Automóveis, nem às interpretações que têm vindo a ser feitas pelo TJUE.⁴³

⁴³ Segundo o STJ estava prejudicada a apreciação de outras eventuais questões, relacionadas com os danos suscetíveis de serem ressarcidos, o que implicaria a análise do regime do sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, em particular da disciplina das exclusões legais da cobertura do seguro, em que adquiriria particular relevância o disposto no art. 14.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-08, já que, como resulta do art. 4.º, n.º 1, este diploma regula o seguro obrigatório destinado a garantir a responsabilidade de *“pessoa que possa ser*

Prevedo agora o n.º 1 do art. 14.º que se excluem da garantia do seguro os danos corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro responsável pelo acidente, assim como os danos decorrentes daqueles, coloca-se a questão de saber se está abrangida a responsabilidade por culpa presumida do condutor comissário, nos termos do art. 503.º, n.º 3, do CC. Resposta afirmativa foi dada no acórdão da RC de 12-07-2017 (proc. n.º 2078/12.5TBPBL.C1): na ação indemnizatória intentada pelas lesadas (mulher e filha do falecido condutor, por conta de outrem, do veículo automóvel seguro), no âmbito do seguro obrigatório automóvel, contra a respetiva seguradora, por acidente de viação que se traduziu no despiste, sozinho, do veículo seguro, de que resultou a morte do condutor, a Relação revogou a sentença recorrida, concluindo pela absolvição da ré seguradora do pedido; considerou ser aplicável ao caso a presunção de culpa prevista no art. 503.º, n.º 3, 1.ª parte, do CC e que operavam as exclusões da garantia do seguro a que alude o art. 14.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, desde logo quanto ao condutor do veículo, estando afastada, quanto a si (condutor responsável pelo acidente, ainda que por culpa presumida, e pelos decorrentes danos), a indemnização de quaisquer danos ao abrigo do seguro obrigatório automóvel; e quanto às familiares, por não serem vítimas (diretas) do acidente, apenas sofrendo danos decorrentes dos danos sofridos pelo responsável, não terem direito indemnizatório, designadamente, pelos seus próprios danos morais decorrentes da morte do exclusivo responsável. No entanto, o STJ, no acórdão de 28-03-2019 (proc. n.º 2078/12.5TBPBL.C1.S1), veio decidir no sentido da condenação da seguradora no pagamento dos montantes indemnizatórios fixados na sentença, por ter considerado que, estando em causa um acidente do qual apenas derivaram danos para o próprio condutor por conta de outrem, sem que se conheçam as causas para o despiste e sem que tenham existido outros lesados, não é de aplicar a presunção de culpa a que se refere o art. 503.º, n.º 3, 1.ª parte, do CC, existindo, tão-só, responsabilidade objetiva, pelo risco, da comitente (sociedade que tinha a direção efetiva do veículo), nos termos do art. 503.º, n.º 1, do CC, com a não exclusão dos danos em causa do âmbito de cobertura do seguro automóvel obrigatório. Pese embora esta solução pareça mais justa, fica a dúvida sobre se o melhor caminho seria este ou, ao invés, o de questionar a própria aplicabilidade do art. 14.º do Decreto-Lei n.º 291/2007.

Uma outra situação, que mereceu da parte da RE um cuidado exemplar com o reenvio prejudicial, foi a apreciada nos acórdãos de 16-06-2016 (publicado com o n.º de proc. 6/13.9TBGLG) e 23-11-2017, este último confirmado pelo acórdão do STJ de 27-11-2018 (proc. n.º 46/13.9TBGLG.E1.S1). A Relação

civilmente responsável” pela reparação de danos patrimoniais e não patrimoniais causados a terceiros por veículo terrestre a motor para cuja condução seja necessário um título específico e, sendo assim, o regime é irrelevante para o caso dos autos. Não deixa de suscitar alguma dúvida esta opção, já que, à partida, o condutor, apesar de vítima do acidente, não deixaria de ser pessoa civilmente responsável, sendo inquestionável que estariam cobertos pelo seguro danos causados a terceiros, mormente peões, tendo o caso a particularidade de o condutor ser também, no momento do acidente propriamente dito, um peão, encontrando-se numa posição de maior vulnerabilidade do que se estivesse ao volante da carrinha.

começou por determinar o reenvio prejudicial, ao ser confrontada com a questão de saber se uma companhia de seguros (ré) podia ser considerada responsável pela indemnização dos danos causados pela circulação de veículo automóvel ao respetivo proprietário e tomador do seguro (autor), quando conduzido por um terceiro que previamente o furtara e que, com o mesmo, de forma intencional, atropelou aquele (autor). O TJUE, no acórdão de 14-09-2017⁴⁴, respondeu à questão submetida declarando que o art. 3.º, n.º 1, da Primeira Diretiva, o art. 1.º, n.º 1, e o art. 2.º, n.º 1, da Segunda Diretiva, bem como o art. 1.º-A da Terceira Diretiva, devem ser interpretados no sentido de que se opõem a uma legislação nacional, como a constante dos arts. 14.º, n.º 2, al. b), e 15.º, n.º 3, 1.ª parte, do Decreto-Lei n.º 291/2007, que exclui da cobertura e, por conseguinte, da indemnização pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis os danos corporais e materiais sofridos por um peão vítima de um acidente de viação, apenas pelo facto de esse peão ser o tomador do seguro e o proprietário do veículo que causou esses danos. Nessa conformidade, veio a Relação decidir condenar a ré seguradora no pagamento de indemnização pelos danos patrimoniais e não patrimoniais sofridos em consequência de atropelamento de que foi vítima, levado a cabo dolosamente pelo condutor do veículo segurado, que previamente o havia furtado.

No caso das alíneas c) e d) do n.º 4 do art. 14.º [c] *Quaisquer danos causados a terceiros em consequência de operações de carga e descarga; d) Os danos devidos, directa ou indirectamente, a explosão, libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioactividade*] algumas dúvidas poderão dissipar-se por via de interpretação restritiva que considere o escopo de proteção da norma (visa excluir situações de risco superior ao que normalmente resulta da circulação de um veículo automóvel). Assim, a exclusão não abrangerá danos causados a terceiros emergentes de acidente causado por conduta infratora de normas estradais durante uma operação de carga/descarga, mormente, do disposto nos arts. 49.º e 50.º do Código da Estrada, atinentes a proibições de paragem e estacionamento. Do mesmo modo que a explosão a que se refere a alínea d) não será a resultante de um “normal” incêndio com origem no próprio veículo segurado, pelo que não ficarão abrangidos pela exclusão da garantia os danos causados a terceiros por uma tal explosão do veículo, mesmo quando não estava a circular.⁴⁵

⁴⁴ Disponível para consulta em <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=194428&pageIndex=0&doclang=PT&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

⁴⁵ Situação apreciada no ac. da RP de 20-11-2014, no proc. n.º 3263/12.5TBGDM.P1: “I — O incêndio é risco próprio de um veículo parado. II — Resultando destruído pelas chamas o estacionado ao seu lado, tal dano considera-se proveniente daquele risco, havendo lugar a responsabilidade objectiva, nos termos do artº 503º, nº 1, CC”. Veja-se também, ainda que a propósito de danos causados num prédio urbano, o ac. do TJUE de 20-06-2019, no proc. C-100/18, que considerou que o estacionamento e o período de imobilização do veículo são etapas naturais e necessárias que fazem parte integrante da sua utilização como meio de transporte, concluindo que: “O artigo 3.º, primeiro parágrafo, da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16

Maior dificuldade parece suscitar a alínea g) do n.º 2 do art. 14.º, nos termos da qual se excluem também da garantia do seguro quaisquer danos materiais (não estão, pois, abrangidos pela exclusão os danos corporais) causados aos passageiros quando transportados em contravenção às regras relativas ao transporte de passageiros constantes do Código da Estrada, norma que haverá de ser conjugada com os preceitos de direito estradal (e contraordenacional) em vigor à data do acidente, em que avultam os atinentes ao transporte de passageiros fora dos assentos, de crianças com idade inferior a 12 anos em automóveis e de crianças com idade inferior a 7 anos em motociclos, triciclos, quadriciclos e ciclomotores — cf. artigos 54.º, 55.º, 82.º e 91.º do Código da Estrada. Nesta sede, impõe-se uma cuidadosa ponderação de todas as circunstâncias do caso, valorando o que possa ser considerado um comportamento socialmente adequado, sem olvidar que as crianças são vítimas mais frágeis (que até se presumem inimputáveis quando menores de 7 anos — art. 488.º, n.º 2, do CC), tendo presente a jurisprudência nacional e do TJUE, que, se necessário, poderá ser chamado a pronunciar-se.

5. ACIDENTES DE VIAÇÃO E SEGURO FACULTATIVO DE DANOS PRÓPRIOS

Para além dos acidentes de viação abrangidos por seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, não faltam nos tribunais os litígios em que a causa de pedir é o cumprimento de contrato de seguro, também do ramo automóvel, mas facultativo, com a cobertura de danos próprios, em caso de choque, colisão ou capotamento, matéria que vem suscitando algumas dificuldades, em particular no que concerne à decisão de facto e ao ónus da prova, no caso de “acidentes simulados”.

Trata-se de realidade inserida no quadro mais abrangente da fraude, fenómeno transversal a diversos setores sociais-económicos que encontra considerável expressão no âmbito dos seguros, incluindo no setor automóvel, não descurada pelo legislador (europeu e nacional) e porventura mais frequente do que se pensa, como uma simples pesquisa pelos motores de busca da Internet permite comprovar⁴⁶, a que não será alheia a circunstância de a importação de

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, deve ser interpretado no sentido de que está abrangida pelo conceito de «circulação de veículos», previsto nesta disposição, uma situação (...) em que um veículo estacionado numa garagem privada de um imóvel utilizado em conformidade com a sua função de meio de transporte começou a arder e provocou um incêndio, que teve origem no circuito elétrico desse veículo e causou danos a esse imóvel, mesmo quando o referido veículo estivesse parado há mais de 24 horas no momento em que ocorreu o incêndio” — disponível em <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=A2193BB76691A9644C33B6019C256243?text=&docid=215249&pageIndex=0&doclang=PT&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=8117828>

⁴⁶ A título de exemplo, veja-se a nota disponibilizada na página da Procuradoria da República da Comarca de Lisboa Oeste em 20-09-2019, informando que, nessa data, por acórdão do Juízo

veículos usados ter crescido desde o início da década, representando, segundo noticiado em 2020, mais de 1/3 dos carros vendidos em Portugal⁴⁷. Se é certo que muitos fazem disso um negócio legítimo, não é menos verdade também existir quem procure aí ganhos económicos ilícitos, não se coibindo de recorrer aos tribunais, criando uma aparência de legalidade que nem sempre é fácil de “desmontar”.

Na apreciação destes litígios, não se pode olvidar, como ponto de partida, que não se está no âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, mas no domínio da responsabilidade civil contratual, regendo, na interpretação do contrato de seguro, o disposto nos arts. 236.º a 239.º do CC, e valendo o princípio geral da boa-fé (cf. art. 762.º, n.º 2, do CC). A pretensão do autor consiste, *grosso modo*, em exigir o cumprimento de contrato de seguro de danos (mais especificamente, seguro de coisas), invocando como causa de pedir a ocorrência do sinistro, o qual corresponde, na definição constante do art. 99.º do Regime Jurídico do Contrato de Seguro (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16-04), “à *verificação, total ou parcial, do evento que desencadeia o accionamento da cobertura do risco prevista no contrato*”, em que avulta, no que ora importa, a cobertura de “choque, colisão ou capotamento”. Sendo certo que àquele que invocar um direito cabe fazer a prova dos factos constitutivos do direito alegado (art. 342.º, n.º 1, do CC).

Neste tipo de ações, é habitual a invocação pelas seguradoras da existência de franquias, da não previsão da cobertura da privação do uso⁴⁸ e ainda da questão do sobresseguro⁴⁹. Mas vou cingir-me às questões que com frequência

Central Criminal de Sintra, 13 indivíduos foram condenados pela prática de vários crimes de falsificação, de burla relativa a seguros, de simulação de crime e de detenção de arma proibida; no essencial, ficou provado que alguns dos arguidos importavam veículos e contratavam seguros que cobriam todos os riscos com valores de cobertura superiores ao valor real dos mesmos veículos; de seguida, em acordo com outros arguidos, simulavam acidentes de viação ou provocavam acidentes, levando as seguradoras a considerarem os veículos como perda total e a pagarem indemnizações; alguns veículos foram utilizados várias vezes por diversos arguidos e sempre no mesmo esquema; três dos arguidos foram condenados em penas de 9, 7 e 4 anos e 6 meses de prisão; todos os demais arguidos foram condenados em penas que variaram entre 1 ano e 8 meses a 4 anos e 3 meses de prisão, suspensas na execução com a obrigação de devolverem o dinheiro de que ilicitamente se apropriaram.

Veja-se ainda o ac. da RL de 23-06-2020 (proc. n.º 638/16.4JDLSB.L1-5), proveniente do Juízo Central Criminal de Loures — Juiz 4, Comarca de Lisboa Norte. O número de casos apreciados nos tribunais reflete uma certa contenção por parte das seguradoras, porventura incapazes de obterem elementos que, com alguma segurança, possam suportar a respetiva queixa.

⁴⁷ Segundo notícia disponível em www.dn.pt, na qual se refere que, em 2010, os importados usados correspondiam apenas a 10,7% do mercado.

⁴⁸ Ao invés, estando prevista a cobertura de veículo de substituição, pelo que a seguradora se obrigou contratualmente, em caso de sinistro que inviabilize a utilização do veículo seguro, a entregar um veículo de substituição, já poderá ser devida compensação, caso seja de considerar que se recusou a disponibilizá-lo ao tomador do seguro, nessa medida o privando da possibilidade de uso do veículo de substituição; no juízo de equidade a fazer para fixação desta parcela indemnizatória assume preponderância a duração contratualmente prevista para essa substituição; a este propósito, cf. o STJ, no ac. de 13-07-2017 (proc. n.º 188/14.3T8PBL.C1.S1).

⁴⁹ A título exemplificativo, veja-se o ac. do STJ de 26-01-2021 (proc. n.º 3652/17.9T8LSB.L1.S1), considerando, conforme consta do respetivo sumário, que: “I — O DL n.º 214/97, de 16-08, não

surtem na primeira linha de defesa, atinentes à impugnação da dinâmica do (alegado) acidente de viação.

No caso de o acidente envolver, pelo menos, duas viaturas, importa ter presente o disposto no art. 35.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 291/2007, nos termos do qual “(Q)uando a participação do sinistro seja assinada conjuntamente por ambos os condutores envolvidos no sinistro, presume-se que o sinistro se verificou nas circunstâncias, nos moldes e com as consequências constantes da mesma, salvo prova em contrário por parte da empresa de seguros”. Não obstante a inserção sistemática da norma no Capítulo III (“Da regularização dos sinistros”), a sua redação aponta para que deva ser qualificada como uma norma de direito probatório material, aplicável não só à regularização extrajudicial do sinistro, mas também ao julgamento do litígio em Tribunal, implicando, assim, uma inversão do ónus da prova quanto aos factos abrangidos pela presunção que constarem descritos na “Declaração Amigável de Acidente Automóvel”.⁵⁰ Salvo melhor opinião, creio que, no momento atual, talvez fosse oportuno repensar o alcance desta presunção. De qualquer modo, haverá de ser cuidadosamente apreciado o seu funcionamento no caso concreto, como sucedeu, por exemplo, no acórdão da RL de 22-04-2010 (proc. n.º 335/10.4YRLSB-2), em que, após análise da “Descrição pormenorizada do acidente” feita autonomamente por cada um dos condutores, se concluiu que quedava afastada qualquer presunção de verdade relativamente a qualquer das versões do acidente apresentadas pelos condutores dos veículos intervenientes.

Com efeito, é bom não esquecer que a parte que se pretende prevalecer de uma presunção legal deverá — além da alegação dos factos presumidos (no caso, a versão fáctica do acidente, factos essenciais nucleares, cuja prova direta, não sendo indispensável, poderá fazer), alegar e provar os respetivos factos-base (factos essenciais meramente complementares⁵¹), o que, neste tipo de casos, implicará, não apenas a demonstração da existência de uma participação do sinistro assinada por ambos os condutores que (na descrição da mesma constante) figuram como envolvidos no sinistro (relativamente à qual, como documento particular que é, podem operar os mecanismos legais de impugnação da genuinidade e ilusão da força probatória de documento nos termos dos artigos 444.º a 450.º do CPC), mas também da própria existência de um sinistro com (a efetiva) intervenção dos subscritores da participação como condutores, pois de outro modo não se vê que se possa ter como assente que a participação

foi revogado pelo DL n.º 72/2008, de 16-04. II — No seguro de danos próprios, em caso de perda total de viatura, a indemnização a pagar pela seguradora deverá corresponder ao valor seguro constante da apólice, se o evento tiver ocorrido no decurso da primeira anuidade.”

⁵⁰ Conforme referido no ac. da RG de 06-02-2020 (proc. n.º 3534/18.7T8GMR.G1); no entanto, não acompanho inteiramente o conjunto das considerações aí feitas.

⁵¹ Não sendo esta a sede própria para discutir a natureza dos factos-base de presunções legais, regista-se a divergência na doutrina e na jurisprudência, não faltando quem defenda a natureza instrumental dos mesmos. A meu ver, tal qualificação adequa-se apenas aos factos-base de presunções judiciais, meramente probatórios, sendo sabido que os factos instrumentais probatórios, a provarem-se, possibilitarão, mediante presunções judiciais, a prova dos factos essenciais.

foi “assinada conjuntamente por ambos os condutores envolvidos no sinistro”. Bastará, pois, à ré seguradora que impugne com sucesso os factos base desta presunção (basta a contraprova).

Operando tal presunção (o que pressupõe, repete-se, a demonstração dos factos-base), de harmonia com o disposto no art. 350.º, n.º 2, do CC, e uma vez que se trata de presunção *juris tantum* (ilidível), sobre a seguradora demandada recairá, numa situação “híbrida”, o ónus de impugnação motivada e ainda o ónus de alegação expressa e prova de factos (novos) contrários aos factos presumidos⁵², dos quais resulte que o acidente não ocorreu ou ocorreu de forma distinta da descrita naquele documento (formalmente provada, por via da aludida presunção legal), factos esses que, além de incluídos numa formulação abrangente dos temas da prova, haverão de ser levados ao(s) elenco(s) dos factos provados / não provados. Assim, estando a seguradora convencida de que tudo não passou de uma “simulação”, deverá alegá-lo cabalmente (assumindo o risco de condenação por litigância de má-fé), não lhe bastando uma singela alegação de factos instrumentais (e probatórios) em que apenas deixa “entrever” a possibilidade de o acidente ter sido simulado, na expectativa de convencer o juiz de que o acidente não aconteceu da forma descrita.⁵³

Porém, fora do campo de aplicação dos referidos preceitos legais, será importante aferir com todo o rigor se o ónus da prova a cargo do proprietário do veículo/tomador do seguro se mostra satisfeito, considerando as coberturas concretas que pretende acionar, numa interpretação de todo o clausulado contratual (de harmonia com as regras e princípios a que já se fez referência) e sem perder de vista que foi contratado um seguro de coisas que cobre o risco de danos sofridos pelo veículo num evento accidental (imprevisto, fortuito, súbito). Aliás,

⁵² A prova do contrário destina-se a tornar certo não ser verdadeiro um facto alegado e já demonstrado formalmente, não se podendo confundir com a mera contraprova, destinada tão-só a tornar incerto o facto visado, a criar a dúvida no espírito do julgador (um *non liquet*) — neste sentido, o ac. da RL de 04-12-2006 (proc. n.º 8914/2006-2). Para maior desenvolvimento, LEBRE DE FREITAS, José, *Ónus do recorrente que impugne a decisão de Facto. Controlo pelo STJ do uso de Presunções Judiciais*, disponível em https://portal.oa.pt/media/130307/jose-lebre-de-freitas_revista-da-ordem-dos-advogados_i_ii_2019-8.pdf, pág. 149: «As partes têm, nos articulados, que alegar os factos principais (a que a lei chama “essenciais”) da causa e só esses, constitutivos da causa de pedir e das exceções perentórias, estão, uma vez alegados, sujeitos a prova, onerando a parte neles interessada, segundo as regras dos arts. 342.º a 345.º do CC (arts. 552.º-1-d, 572.º-c, 584.º e 588.º-1 do CPC).

Nos casos em que se inverte o ónus da prova (presunção legal ilidível; dispensa ou libertação, legal ou convencional, do ónus da prova; impossibilitação culposa da prova pela contraparte do onerado: art. 344.º CC), o ónus da alegação permanece, mas o facto que a contraparte tem o ónus de provar (prova do contrário) ganha autonomia como objeto da prova, tendo neste plano o tratamento dos factos principais (16). Mas o mesmo não acontece — nem pode logicamente acontecer — com a presunção judicial».

⁵³ Não é sequer indiferente a escolha dos tempos verbais; veja-se o caso do ac. da RC de 05-11-2019 (proc. n.º 213/13.5TBVZL.C1), em que se refere, a propósito da defesa da seguradora, “dando a entender que o acidente foi simulado”; considerou-se não existir omissão no julgamento de facto, apesar de não constar na sentença a referência individualizada a cada um dos factos da matéria alegada destinada a mostrar que o acidente foi simulado, o que se compreenderá na medida em que sejam meros factos instrumentais.

embora no seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel possam estar cobertos os factos dolosos nos termos previstos no art. 15.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, já no caso deste seguro facultativo com cobertura de danos próprios é aplicável a regra geral do art. 46.º do Regime Jurídico do Contrato de Seguro, nos termos do qual o segurador “*não é obrigado a efectuar prestação convencionada*” no caso de causação dolosa do sinistro pelo tomador ou pelo segurado e tendo sido o beneficiário o causador doloso, este “*não tem direito à prestação*”.

Logo, estando em causa a cobertura pelos riscos de choque, colisão ou capotamento (conceitos cuja interpretação não pode ser desgarrada do “conceito base” do “risco” coberto pelo segurador⁵⁴) e tendo sido alegado que tais eventos aconteceram devido a facto (voluntário, no sentido da voluntariedade do ato de conduzir) do condutor, apenas serão de considerar abrangidos, por força do regime legal vigente, os danos que, pela descrição do sinistro, se possam considerar fruto de atuação sem culpa ou negligente⁵⁵ (como se infere das expressões habitualmente usadas “perdeu o controlo do veículo”, “o veículo ficou desgovernado”, “entrou em despiste”).

Nestas ações, fundadas em acidentes de viação com seguro de danos próprios, impende sobre o lesado o ónus de alegar e provar a existência do sinistro, a concreta materialização do risco coberto. Na falta dessa alegação, a petição inicial será mesmo inepta. Portanto, tendo sido alegado um evento acidental danoso, ou seja, a verificação de facto não culposo ou negligente do qual, através de um nexo de causalidade adequado, decorreram danos para o lesado, incumbirá a este último (autor) a respetiva prova, com a improcedência da ação se a não fizer.^{56/57}

⁵⁴ Embora não relevem para a problemática dos acidentes de viação, o mesmo se poderá dizer quanto a outras coberturas como “furto ou roubo”, “atos de vandalismo” ou “fenómenos da natureza”.

⁵⁵ Sendo pacificamente reconhecido pela jurisprudência que a infração de uma “norma de trânsito” faz presumir (presunção natural) que não foi cumprido o dever de cuidado específico imposto pela norma violada, desde que o resultado seja daqueles que com a mesma se quis evitar.

⁵⁶ Nesta linha de pensamento, veja-se o ac. do STJ de 21-04-2005 (revista n.º 856/05 — 2.ª Secção); também no ac. de 18-10-2018 (revista n.º 2593/16.1T8VNG.P1.S1 — 2.ª Secção), o STJ decidiu, no âmbito de uma ação em que se pretendia obter a condenação da seguradora em indemnização por danos próprios resultantes de um sinistro coberto por contrato de seguro, que incumbe ao Segurado o ónus de provar a ocorrência e circunstâncias do sinistro como facto constitutivo do direito invocado, nos termos do art. 342.º, n.º 1, do CC, e como deflui do disposto no art. 100.º, n.ºs 2 e 3, do Regime Jurídico do Contrato de Seguro — sumários disponíveis em www.stj.pt; na jurisprudência das Relações, merece destaque o ac. da RP de 21-10-2019 (proc. n.º 308/19.1YRPRT): “I — Contrato de Seguro é um contrato bilateral e sinalagmático e aleatório, sendo-o na medida em que a prestação da seguradora fica dependente de um evento futuro e incerto — um sinistro -, a concretizar o risco coberto. II — Constituinte do risco a possibilidade de ocorrência de um evento futuro e incerto, de natureza fortuita, com consequências prejudiciais para o segurado, tal elemento essencial do contrato de seguro concretiza-se no sinistro (ocorrência concreta do risco coberto). III — Celebrado entre as partes contrato de seguro de danos próprios e alegado concreto sinistro, ao segurado incumbe o ónus da prova das alegadas ocorrências concretas, em conformidade com as situações descritas nas cláusulas de cobertura do risco do contrato, que determinariam o pagamento da indemnização, ou seja, a prova do sinistro, dos danos e do nexo de causalidade entre o concreto sinistro alegado e esses danos, como factos constitutivos do seu direito de indemnização (n.º 1, do art. 342.º, do Código Civil),

Resta sublinhar a importância de que se revestem a fase da instrução e, aquando da elaboração da sentença, uma cuidadosa seleção dos factos provados / não provados e respetiva motivação, em que o juiz haverá de encarar com perspicácia a questão decidenda, não descurando possíveis “alertas de fraude”⁵⁸. Sempre que o reputar adequado, deverá determinar a realização de inspeção judicial ao local, verificação não judicial qualificada, reconstituição do acidente ou perícia (tendo por objeto os danos do veículo e a respetiva causa). Será crucial uma análise atenta dos documentos juntos pelas partes ou requisitados pelo tribunal, designadamente o auto de ocorrência de acidente, a declaração amigável, os relatórios de “peritos” (sobretudo pelas fotografias habitualmente incluídas), o documento único automóvel e outros documentos do veículo, em especial a fatura da compra, o comprovativo da inspeção e toda a restante documentação relativa à sua “legalização”. A que acresce a ponderação dos depoimentos das

competindo à seguradora o ónus da alegação e da prova dos factos ou circunstâncias que sejam suscetíveis de retirar a natureza fortuita que os mesmos aparentem ou excluam do risco, a título de factos impeditivos, conducentes à exclusão da sua responsabilidade (n.º 2 de tal artigo); IV — Não cumpre aquele ónus o segurado que nada logra demonstrar quanto à alegada ocorrência naturalística de facto em conformidade com as situações descritas nas cláusulas de cobertura do risco”. E ainda, nesta linha de pensamento, o ac. da RL de 06-02-2020 (proc. n.º 12543/16.0T8LSB.L1-2).

⁵⁷ Numa linha diferente, veja-se a jurisprudência ilustrada pelo ac. do STJ de 03-10-2013 (proc. n.º 2212/09.2TBACB.L1.S1), que apreciou um caso em que, na data, hora e local indicados, um veículo ligeiro de passageiros ficou embatido num pinheiro, no lado direito da via, em consequência do qual ficou com vários danos, referindo-se no sumário que: “I — Em contrato de seguro automóvel com cobertura facultativa de danos próprios, causados entre outros, por choque, a seguradora responde perante o seu segurado por quaisquer danos causados pelo embate do veículo, em circulação, em qualquer corpo fixo, desde que se não prove qualquer actuação dolosa do segurado (ou de pessoas por quem ele responde) na eclosão de tal embate. II — Sendo o ónus de prova precedido pelo ónus de alegação, este deve ser cumprido com a afirmação dos factos impeditivos, não bastando a mera insinuação de dúvidas e de suspeitas sobre a causa do acidente. III — Pela própria natureza das coisas deve ser presumida a natureza accidental de qualquer choque, colisão ou capotamento do veículo em circulação, incumbindo à seguradora demandada, o ónus de alegação e de prova de factos descaracterizadores do acidente.” Bem como o ac. do STJ de 08-07-2020 (revista n.º 12543/16.0T8LSB.L1.S1 — 7.ª Secção), que revogou o ac. da RL referido na nota anterior e em cujo sumário, disponível em www.stj.pt, se refere que: “I — Em contrato de seguro automóvel, com cobertura de danos próprios, causados entre outros, por choque, a seguradora responde perante o seu segurado pelos danos causados pelo embate do veículo num perfil fixo de pedra que separa a via do passeio, salvo se provar qualquer actuação dolosa do segurado (ou de pessoa por quem ele responde) na eclosão do acidente. II — O segurado cumpre o ónus de prova que sobre ele recai (art. 342.º, n.º 1, do CC), se provar que os danos foram causados pelo embate do veículo em circulação num obstáculo físico, ainda que se não prove as exactas circunstâncias do acidente e a causa do embate. Neste último acórdão, considerou-se que o embate do veículo no referido perfil de pedra consubstancia o risco de choque previsto na apólice, já que “choque é um embate num objecto ou obstáculo fixo, enquanto colisão pressupõe um embate entre objectos em movimento”. Em qualquer dos casos, nada se apurou quanto à concreta condução do veículo, incluindo, pois, da eventual violação de norma de Direito Estradal.

⁵⁸ Em particular, a inexistência de explicação plausível para a presença da viatura em local remoto e hora tardia, sem a presença de testemunhas, nem rastros de travagem ou outros vestígios relevantes; a circunstância de a viatura apresentar danos consideráveis (determinando uma perda total), mas pouco coerentes com a inexistência de feridos e o descrito trajeto e/ou a posição indicados no croqui da participação do acidente.

testemunhas, mormente das que estiveram no lugar do (alegado) acidente de viação, como é o caso dos bombeiros, agentes policiais, funcionários do reboque. Perante a instrução assim realizada, se o juiz admitir como provável⁵⁹ que o veículo possa ter sido intencionalmente colocado no lugar e no estado em que ficou, isso significará que não está convicto do reverso da medalha, isto é, da versão dos factos alegada pelo autor (de uma condução sem culpa ou negligente). Instalada uma dúvida insanável, o juiz limitar-se-á a dar como provado que a viatura, aquando da chegada dos bombeiros/polícia, se encontrava no local e no estado descritos, dando como não provados os factos alegados pelo autor a respeito da dinâmica do acidente e motivando a sua decisão⁶⁰.

Nesta sede imperam naturalmente os princípios basilares do processo civil, mormente o dispositivo, a preclusão da defesa, o inquisitório, a autorresponsabilidade das partes, recaindo sobre o autor, que não se pode presumir desonesto, o ónus de alegação e prova do sinistro, e sobre a seguradora o de impugnação dos factos por aquele alegados, além de eventual impugnação da decisão da matéria de facto no âmbito do recurso que interponham, cumprindo a ambas carream para os autos todos os elementos probatórios que forem pertinentes, pois os casos serão tanto mais ricos quanto maior o empenho que as partes neles puserem.

Termino, certa de que, independentemente do caminho seguido, o importante é prosseguir nesta jornada, buscando a solução mais justa para os problemas com que nos vamos deparando.

Lisboa, 30 de novembro de 2021

⁵⁹ Não se tratando de dúvida insignificante, que já não assuma relevância por ter sido alcançado o standard de prova clara e convincente; numa breve síntese desta problemática, veja-se Patrícia Cordeiro da Costa, “A perda de chance — dez anos depois”, in *Revista Julgar* n.º 42, 2020, págs. 157-158.

⁶⁰ Convocando aí, quando seja caso disso, as devidas presunções judiciais (cf. art. 607.º, n.º 4, do CPC). Não faltam casos em que mais parece que o juiz de 1.ª instância não terá ficado convencido da ocorrência do acidente nos moldes descritos na petição inicial e decide pela improcedência da ação, mas dando como provado que “em circunstâncias de tempo e lugar não inteiramente apuradas, o veículo despistou-se”, “ficou embatido no muro” ou “embateu numa árvore”, levando a que, de harmonia com a jurisprudência citada na nota 57, se venham a julgar verificados os factos constitutivos do direito. Porém, sem embargo da existência de danos num veículo, não é forçoso, pelo menos na falta de prova testemunhal convincente, que o juiz forme a convicção da ocorrência daqueles factos (despiste/embate), instalada que esteja a dúvida sobre se foram causados num contexto fáctico diverso do alegado (v.g. por ação mecânica com objetos contundentes).