

**Supremo Tribunal de Justiça**  
**Processo nº 6415/21.3T8PRT.P1.S1**

**Relator:** MARIA DE DEUS CORREIA

**Sessão:** 16 Dezembro 2025

**Votação:** UNANIMIDADE

**Meio Processual:** REVISTA

**Decisão:** NEGADA A REVISTA

**RESPONSABILIDADE EXTRACONTRATUAL**

**ACIDENTE DE VIAÇÃO**

**SINISTRO**

**CONDUTOR**

**TRIÂNGULO DE PRÉ-SINALIZAÇÃO**

**ÓNUS DE PROVA**

**CULPA EXCLUSIVA**

**DEVER DE DILIGÊNCIA**

**CULPA DO LESADO**

**CONCORRÊNCIA DE CULPA E RISCO**

**RESPONSABILIDADE PELO RISCO**

## Sumário

I-Num acidente de viação ocorrido numa via equiparada a autoestrada, traduzido no embate entre um veículo que se encontrava imobilizado na faixa de rodagem devido a avaria, devidamente sinalizado, e um outro veículo que circulava a cerca de 50 kms/h, será a este exclusivamente imputável a responsabilidade pelo acidente, por violação, além do mais, do disposto no art.º 24.º do Código da Estrada.

II- Assim, provando-se a culpa exclusiva da condutora deste veículo na produção do acidente e não se verificando qualquer contribuição causalmente adequada proveniente dos riscos próprios do veículo, fica também afastada a possibilidade de ponderar a concorrência entre a culpa daquela e o risco do veículo imobilizado.

## Texto Integral

Processo n.º 6415/21.3T8PRT.P1.S1

## **Acordam na 7.ª Secção do Supremo Tribunal de Justiça: I-RELATÓRIO**

**AA** intentou a presente acção declarativa de condenação, sob a forma de processo comum, contra:

**FIDELIDADE - COMPANHIA DE SEGUROS, SA**, ambos melhor identificados nos autos.

Pede a condenação da Ré a pagar-lhe a título de indemnização por danos patrimoniais e não patrimoniais a quantia global de €41 335,13, acrescida de juros vencidos e vincendos.

Alegou, para tanto, em síntese, que a 13 de junho de 2018 foi interveniente em acidente de viação ocasionado por culpa exclusiva do condutor de veículo automóvel segurado pela ré.

Citada, a Ré apresentou contestação, na qual, em súmula, reconhece a ocorrência do sinistro e o contrato de seguro invocados na petição inicial, mas defende que o acidente ocorreu por culpa exclusiva da autora.

Impugna a verificação e extensão dos danos invocados.

Conclui pedindo a improcedência da acção, com a sua consequente absolvição do pedido.

\*

Cumprido o disposto no artigo 1º do Decreto-Lei nº 59/89, de 22 de Fevereiro, o “**Instituto de Segurança Social, IP**”, veio aos autos formular contra a ré pedido de reembolso das quantias pelo Interveniente pagas à aqui Autora, a título de subsídio de doença, entre 13 de Junho de 2018 e 21 de Novembro de 2018, no total de € 1 987,68, quantia acrescida de juros de mora contados, à taxa legal, desde a notificação para contestar e até integral reembolso.

Notificada, a Ré apresentou contestação a este pedido, negando a sua responsabilidade pelo acidente, e conclui pedindo a improcedência do pedido de reembolso.

\*

Decorridos todos os trâmites legais, foi realizado o julgamento e após, proferida sentença que julgou a acção e o pedido de reembolso parcialmente procedentes e condenou a Ré a pagar:

*a) à autora AA, a quantia de € 10 287,03, acrescida de juros, à taxa legal, desde a citação sobre o capital de € 5 787,03, e a contar da data da prolação da sentença sobre o capital de € 4 500,00;*

*b) ao Instituto de Solidariedade e Segurança Social, IP, a quantia de € 1 960,98, acrescida de juros de mora contados, à taxa legal, desde 30 de Junho de 2201 e até integral reembolso.*

Inconformadas, quer Autora quer as Rés interpuseram recurso de apelação que proferiu **acórdão** com o seguinte **dispositivo**:

**“I-Determinar a alteração da decisão sobre a matéria de facto, nos seguintes termos:**

**a)O ponto 3- da matéria de facto provada passa a constar do seguinte modo: «Esse acidente deu-se do seguinte modo: o veículo da autora circulava pela segunda pista de rodagem, atento o sentido Lisboa - Porto, contada da esquerda para a direita, e com uma velocidade moderada, não excedendo 50 kms/h; a dado momento dessa sua circulação deparou-se com o veículo V1 imobilizado, com o triângulo de sinalização de perigo colocado a distância não concretamente apurada»;**

**b) o ponto 34- da matéria de facto provada passa a constar do seguinte modo: «Vários minutos volvidos desde a imobilização forçada ocorreu o embate»;**

**c) a alínea a) da matéria de facto não provada passa a constar do seguinte modo: «que a autora se deparou com o EG, e que o triângulo de sinalização de perigo do mesmo estava praticamente encostado à sua traseira, a não mais de 2 ou três metros, ou que estivesse a pelo menos 20 passos»;**

**d)adita-se uma alínea o) ao elenco dos factos não provados, com o seguinte conteúdo: «tenham decorrido 15 minutos entre a imobilização forçada e o embate»;**

**II-Julgar no remanescente não provido o recurso da autora AA;**

**III-Julgar integralmente provido o recurso da ré “Fidelidade - Companhia de Seguros, SA”, e em consequência:**

**a) Julgar a acção integralmente improcedente, absolvendo integralmente a ré do pedido contra si formulado;**

**b) Julgar totalmente improcedente o pedido de reembolso formulado pelo “Instituto de Segurança Social, IP”, dele na íntegra absolvendo a ré.”**

\*

Inconformada, vem a Autora interpor recurso de revista para o Supremo Tribunal de Justiça, formulando as seguintes **conclusões**:

1.<sup>a</sup>

Jamais o aqui signatário tinha sido confrontado, em quase 30 anos de Advocacia dedicada aos acidentes de viação, com o teor de uma decisão como aquela que está em discussão no presente recurso de Revista, motivo por que quer a recorrente, quer o aqui signatário, jamais poderiam com a mesma concordar.

2.<sup>a</sup>

E bem sabendo que este Venerando Tribunal apenas aprecia questões de Direito, e pontualmente algumas questões de facto, não pode deixar de ser admitido o presente recurso de Revista, tendo em consideração o modo como o Tribunal *a quo*, ao arrepio de toda a prova produzida e com base em ilações que da prova inexistente retirou, acabou por atribuir culpa exclusiva à recorrente na eclosão do sinistro.

3.<sup>a</sup>

Não permitir a apreciação deste Venerando Tribunal das questões aqui levantadas era simplesmente impedir um importante grau de recurso, ou seja, aquilo que ainda que arbitrariamente e de modo ilógico (sem qualquer suporte probatório) o Tribunal da Relação decidisse escapava à “lupa” deste Venerando Tribunal,

4.<sup>a</sup>

o que, seja visto à luz de que princípio for, impede a realização da verdadeira Justiça material.

5.<sup>a</sup>

Vejamos, então, aquilo de que frontalmente discorda a recorrente, aqui não interessando a alteração que foi efectuada quanto aos pontos da matéria de facto alterados, mas sim o modo como o Tribunal *a quo* procedeu a essa alteração.

6.<sup>a</sup>

Não sindicar essa actuação, que foi feita, com o devido respeito, ao arrepio das mais elementares regras de experiência comum e do direito substantivo era, como já supra se deixou referido, negar a realização da Justiça no caso concreto.

7.<sup>a</sup>

Por isso, o que está em causa no presente recurso de Revista é precisamente o modo como o Tribunal *a quo* procedeu às alterações da matéria de facto relativas, nomeadamente, aos pontos 3º, 10º dos factos provados, ao arrepio daquilo que é o direito substantivo e adjectivo aplicável, e que lhe impunham, inclusivamente, decisão diametralmente oposta à que está vertida no acórdão aqui em crise.

8.<sup>a</sup>

Começando pela alteração promovida ao ponto 3º dos factos provados (para além da óbvia alteração ali produzida no que tange à pista de rodagem onde ocorreu a colisão), onde se lia “colocado a, pelo menos, 20 passos”, passou a constar “colocado a distância não concretamente apurada”.

9.<sup>a</sup>

Com o devido respeito por opinião diversa, impõe o artigo 88º do Cód. da Estrada ao condutor que viu o seu veículo imobilizar-se, sinalizar essa paragem através do uso do triângulo de pré-sinalização de perigo que deverá, imperativamente, colocá-lo à distância de, pelo menos, 30 (trinta) metros, tornando-o visível a, pelo menos, 100 (cem) metros.

10.<sup>a</sup>

Ora, observando aquela que foi a fundamentação da decisão do Tribunal *a quo*, este entendeu que o depoimento do condutor do veículo seguro na recorrida, a este propósito, foi pouco seguro, tanto mais que começou por afirmar que tinha colocado aquele dispositivo à distância de 100 metros, que depois passou para 20 passos, para terminar com a afirmação de que já não tinha a certeza da distância a que o tinha colocado.

11.º

Por isso, e bem, o Tribunal *a quo* afirmou de modo peremptório que estava perante uma “dúvida fundada e insanável” quanto à distância a que esse dispositivo foi colocado por aquele condutor.

12.º

Curiosamente, e também como o afirmou, deu o Tribunal *a quo* razão, diremos nós parcialmente, à recorrente pois não obstante essa “razão”, tratou de entender e atribuir à recorrente a culpa exclusiva na eclosão do acidente descrito nos autos, em clara e confrangedora violação do disposto no artigo 88º do Cód. da Estrada e artigo 342º do Cód. Civil.

13.º

Com efeito, e salvo melhor e mais esclarecida opinião, competia à recorrida a prova desse facto, isto é, do cumprimento dessa obrigação tal qual a mesma está prevista na Lei.

14.ª

E não o tendo feito – como declarada e efectivamente não o fez – não restaria alternativa, ao abrigo do disposto no artigo 342º do Cód. Civil, ao Tribunal *a quo* que não fosse o de em face daquela “dúvida fundada e insanável” considerar esse facto em desfavor de quem o alegou e não provou!!!

15.ª

Mas para que isso não sucedesse – como se lhe impunha – o Tribunal *a quo*, de modo grosseiro e confrangedor, afirmou de modo claro que a recorrente, não obstante não se saber a distância a que esse dispositivo foi colocado, nas suas contas matemáticas, poderia ter avistado aquele veículo, pasme-se, a uma distância de, pelo menos, 2.500 (dois mil e quinhentos) metros!

16.ª

E chegou a esta distância, com um esforço hercúlio de ter igualmente alterado aquilo que ia referido no ponto 34º dos factos provados, isto é, onde se lia primitivamente “15 minutos volvidos” passou a ler-se, na versão do acórdão aqui em crise, “vários minutos volvidos”.

17.ª

E, a este propósito, depois de muito raciocínio – até matemático – chegou à conclusão que teriam passado, pelo menos, no mínimo, 3 (três) minutos, sem que isso tivesse o mínimo respaldo em qualquer meio de prova produzido nos presentes autos.

18.º

Assim, afirmou o seguinte: ficou provado que a recorrente circulava a 50 Kms por hora, percorrendo 14 metros por segundo.

Ora, se o período que encontrou – sabe-se lá com base em quê ou que meios de prova – foi de 3 (três) minutos, então convertendo esses minutos em segundos, teríamos 180 (cento e oitenta) segundos; a percorrer 14 (catorze) metros por segundo estaria, diz o Tribunal a quo, a, pelo menos, 2.500 (dois mil e quinhentos) metros do local onde o veículo seguro na recorrida se imobilizou,

19.º

distância que reputou como sendo aquela de que a recorrente gozava para se aperceber da imobilização do veículo seguro na recorrida.

20.ª

Ora, com base em simples regras de experiência comum e até do bom senso, facilmente se percebe que nem tampouco o olho humano conseguiria alcançar a essa distância, muito menos naquelas concretas circunstâncias de circular numa via com 4 (quatro) pistas de rodagem, com tráfego intenso e com um traçado, como é aliás sabido por quem é, pelo menos, do distrito do Porto, que não é rectilíneo, nem comporta em toda a sua extensão, de uma recta com 2,5 quilómetros de extensão!!!

21.ª

Para quem tiver passado uma vez na sua vida pela VCI no sentido em que circulava a recorrente, facilmente conclui que a 2.500 metros do local onde

ocorreu o sinistro dos autos estaria bem antes da Ponte do Freixo, de onde provinha a recorrente;

22.<sup>a</sup>

mas nos dizeres do Tribunal a quo, com várias curvas e contracurvas de permeio, a recorrente poderia ter avistado aquele veículo, pelo menos, a essa distância de 2.500 metros, assim parado.

23.<sup>a</sup>

Em face de tão ilógico e não demonstrado facto e, com o devido respeito, de tamanha façanha do Tribunal a quo, só nos apetece fazer apelo a BB...

24.<sup>a</sup>

Ou seja, entendeu o Tribunal a quo que podendo a recorrente observar aquele veículo assim imobilizado a essa brutal e impressionante distância (imprópria até para um diligente e treinado sniper com mira telescópica), se nele acabou por embater isso ocorreu por não ter regulado a velocidade a que circulava.

25.<sup>o</sup>

Por isso, ocorreu colocar as seguintes questões: - e então a obrigação de colocar o sinal de pré-sinalização de perigo à distância obrigatória? E então a obrigação de quem alegou essa circunstância, e não a provou, de ver esse aspecto a ser decidido em desfavor de quem o alegou?

26.<sup>a</sup>

Ou seja, onde ficam os comandos legais (artigo 88.<sup>o</sup> do Cód. da estrada e artigo 342.<sup>o</sup> do Cód. Civil) em face dessa não demonstração do cumprimento dessa obrigação legal?!!!

27.<sup>a</sup>

Pois bem, como decorre da leitura da decisão aqui em crise, são os mesmos imputados a quem, não os tendo alegado, nem tinha a obrigação legal e processual de os provar...!

28.<sup>o</sup>

Há, por isso, e seja visto à luz de que princípio for, uma clara e gritante violação dos mais elementares deveres do Tribunal *a quo*, nomeadamente, o da aplicação da lei, no caso do disposto no artigo 88.<sup>o</sup> do Código da Estrada



(quanto à distância obrigatória de colocação desse dispositivo) e artigo 342º do Cód. Civil (quanto ao ónus da prova).

29.º

E não menos impressionante é o modo como o Tribunal *a quo* desmerece um documento que está junto aos autos, não parecendo passar de um simples escrito, a saber, o Auto de Participação elaborado pela PSP.

30.ª

Escreveu-se no acórdão aqui em crise, a propósito desse documento e quanto ao tema da existência ou não de sinalização com os 4 (quatro) piscas intermitentes, o seguinte:

(...)É certo que a descrição do acidente pelos 2 condutores vertida no auto de participação não contém qualquer referência aos piscas do veículo automóvel de matrícula V1 – ou seja, aí não foi dito que estavam, mas não, também, que não estavam accionados.

Obviamente, um escrito que reproduz o declarado perante o elemento policial que elabora um auto de participação de acidente de viação não possui força probatória especial no âmbito do processo civil – aliás, tratando-se de um depoimento/declaração não sujeito ao princípio da audiência contraditória no momento da sua produção (artigo 415º do Código de Processo Civil), vertido num documento que não respeita as regras processuais para a eficaz prestação de depoimento/declaração por escrito (artigos 518º e 519º do Código de Processo Civil), entende-se que, por princípio, não lhe deve ser atribuída grande relevância, valendo apenas como princípio de prova, e designadamente devendo ceder perante o que em contrário é frontalmente dito em audiência de julgamento contraditória e submetida ao princípio da imediação (o sublinhado e destacado é nosso).

31.ª

Ou seja, parece tratar-se de um mero escrito, sem qualquer serventia ou utilidade!

Porém, parece que o Tribunal *a quo* esqueceu o facto de o condutor do veículo seguro na recorrida, que não sofreu, felizmente, nenhuma lesão que lhe provocasse algum tipo de amnésia para o acidente, que não tenha referido esse relevante elemento de ter aquele seu veículo sinalizado com a utilização dos 4 (quatro) piscas intermitentes.

32.<sup>a</sup>

Não seria expectável que quem sofreu esse acidente de viação e não teve qualquer lesão que lhe afectasse o discernimento não tenha dado conta dessas realidades (triângulo de pré-sinalização e os quatro piscas intermitentes) ao agente participante que se deslocou ao local do acidente?

33.<sup>a</sup>

A resposta parece-nos, com o devido respeito por opinião diversa, particularmente óbvia. Jamais alguém que, como afirmou o condutor do veículo seguro na recorrida, tenha tido fosse que responsabilidade fosse nesse acidente de viação iria deixar de referir de modo claro e peremptório que tinha cumprido tudo quanto lhe era imposto por Lei.

34.<sup>a</sup>

Afinal não era esse condutor, nos dizeres do Tribunal a quo, não foi equiparado a um indivíduo minimamente diligente, capaz, inteligente e sagaz?

35.<sup>a</sup>

Com o devido respeito por opinião diversa, alguém com tamanho “esquecimento” de tudo quanto fez no dia do acidente dos autos poderá ser rotulado de tudo menos sagaz, medianamente diligente, etc.

36.<sup>a</sup>

A propósito da existência, ou não, de sinalização da imobilização daquele veículo com recurso aos 4 (quatro) piscas intermitentes afirmou o Tribunal a quo aquilo que supra se deixou transcrito, ou seja:

(...)

É certo que a descrição do acidente pelos 2 condutores vertida no auto de participação não contém qualquer referência aos piscas do veículo automóvel de matrícula V1 – ou seja, aí não foi dito que estavam, mas também, que não estavam accionados. (...)

A circunstância de a autora AA e a testemunha CC não se terem apercebido das luzes intermitentes dos piscas afigura-se perfeitamente compatível com o facto de realmente estarem accionadas, e explicável pela óbvia rapidez com

que tudo aconteceu (e nem sequer esmiuçar o óbvio interesse de ambos no desfecho da lide.

37.<sup>a</sup>

O signatário já leu, com o devido respeito, todo o tipo de escritos nas mais diversas decisões dos mais diversos processos judiciais que patrocinou em quase 30 (trinta) anos de Advocacia.

38.<sup>a</sup>

Mas aquilo que jamais julgaria ler era precisamente aquilo que supra se transcreveu, ou seja, afirmar-se que duas testemunhas que foram inquiridas em sede de audiência de discussão e julgamento a propósito dessa concreta matéria e que afirmaram que não visualizaram essa sinalização accionada é significado de elas estarem accionadas!!!

39.<sup>a</sup>

E associar esse “facto” à rapidez com que ocorreu o acidente é, com o devido respeito, passar um atestado de incompetência a quem deste tipo de assuntos trata há perto de 30 anos.

40.<sup>a</sup>

Então a recorrente AA não circulava à velocidade de 50 Kms por hora? Não foi essa estonteante velocidade que serviu para alcançar o cálculo dos 2.500 metros a que poderia ter avistado aquele veículo ali imobilizado?

41.<sup>a</sup>

Qual seria essa “óbvia rapidez”? 50 Kms por hora a percorrer 14 metros por segundo?!!

42.<sup>a</sup>

Uma simples consulta no sítio da internet da moda (Chat GPT) informa-nos que essa sinalização (quatro piscas intermitentes) pisca de modo intermitente a cada 0,500 a 0,600 milisegundos, ou seja, a cada minuto esse sistema pisca 120 (cento e vinte) vezes.

43.<sup>a</sup>

Ocorre questionar se o acidente dos autos teria ocorrido em menos de 500 milisegundos para que a recorrente – e o seu marido que seguia à sua frente num outro veículo – não pudessem ter visionado essa sinalização ligada?!!!

44.<sup>a</sup>

Mas o mais chocante, se nos é permitida a expressão, é ter-se escrito o seguinte no acórdão aqui em crise:

(...) O facto de, após o embate, a testemunha CC ter referido não apresentar o veículo automóvel de matrícula V1 os piscas ligados, pode perfeitamente dever-se à violência do embate e aos danos que resultaram para aquele veículo.

45.<sup>a</sup>

Antes de mais que danos sofreu o veículo seguro na recorrida que levasse a que esse dispositivo deixasse de estar accionado?

Pois bem, nos autos nem a mais ténue prova – documental e/ou testemunhal – que o tivesse demonstrado...!

46.<sup>a</sup>

Não saberá o Tribunal a quo que esse dispositivo é accionado com o pressionar de um botão que se localiza, normalmente, na consola central do veículo?

Para quem se prestou a dar lições de mecânica e electricidade auto, como sucedeu no acórdão aqui em crise, por causa do tema da avaria do veículo seguro na recorrida, melhor teria andado se, ao invés de referir generalidades, tivesse afirmado (já que mais ninguém o fez nos autos, nem mesmo o condutor do veículo seguro na recorrida) como se teria desligado esse dispositivo em consequência da “óbvia rapidez” e “violência” do embate!!!

47.<sup>a</sup>

Ou seja, todas as alterações à matéria de facto promovidas pelo Tribunal a quo conduziram a que tivesse considerado o recurso de Apelação interposto pela recorrente AA totalmente procedente, pois que não se tendo demonstrado a distância a que foi colocado o triângulo de pré-sinalização de perigo e a existência de sinalização com os 4 piscas intermitentes, como poderia a

recorrente ou qualquer outro condutor colocado naquelas concretas circunstâncias da recorrente AA ter evitado a colisão?

48.º

E será suficiente chamar-se à colação o duto acórdão que foi referido na decisão de 1ª Instância?

Seguramente que não, uma vez que a simples leitura desse acórdão permite concluir que se trata de situações diametralmente opostas, pois que no caso dos autos ainda era de dia, a via onde ocorreu a colisão é, não sendo uma auto estrada, equiparada a uma auto estrada (sendo uma circular à cidade do Porto – Via de Cintura Interna) e o veículo ocupava uma das pistas de rodagem mais à esquerda.

49.º

No duto acórdão chamado à colação quer na decisão de 1ª Instância, quer no acórdão aqui em crise (que até concordou com essa chamada à colação dessa decisão) o acidente ocorreu de noite, em plena auto estrada (AE 4) e o veículo ainda não estava sinalizado, sendo que o veículo que embateu tinha a pista esquerda de rodagem livre e circulava, pelo menos, com as luzes na posição de médios, o que lhe permitia ter visibilidade a, pelo menos, 30 metros.

50.ª

Bem sabe a recorrente que a este Venerando Tribunal não cabe apreciar matéria de facto; porém, também não desconhece a recorrente que caberá a este Venerando Tribunal verificar se aquele outro cumpriu aquilo que é seu dever, isto é, alterar a decisão proferida pelo Tribunal a quo tendo ocorrido – como ocorreu – grosseira violação quer do direito adjectivo, quer do direito substantivo, como já supra se deixou referido.

51.ª

Por isso, e apenas por causa de uma alteração da matéria de facto que nada teve que ver com livre apreciação da prova mas antes, com o devido respeito, com livre arbítrio e raciocínios ilógicos e suportados em factos não provados, foi possível julgar o recurso de Apelação totalmente improcedente, quando se lhe impunha a análise de toda a prova produzida que tivesse alterado a decisão de 1ª Instância, mas julgando o recurso totalmente procedente.

52.ª

Finalmente, importa perceber-se que este Venerando Tribunal tem toda a legitimidade para apreciar o modo como o Tribunal a quo promoveu a alteração da matéria de facto nos moldes em que o fez, mais não seja pelo simples facto de ter promovido juízos com evidente ilogicidade, assentes em factos não provados e em clara e grosseira violação quer do Direito Substantivo, quer do Direito Adjectivo.

53.<sup>a</sup>

A este propósito podemos chamar aqui à colação diversos doutos acórdãos deste Venerando Tribunal, nomeadamente os seguintes: com a devida vénia, os seguintes: - Ac. do STJ, no Proc. nº 5396/18.5T8STB-A.E1.S1, de 08.11.2022; Ac. do STJ, no Proc. nº 212/15.2T8BRG-B.G1.L1.

54.<sup>a</sup>

Assim, para fundamentar a sua decisão de alterar a resposta dada à matéria de facto dos pontos da matéria de facto em discussão no presente recurso de Revista, o Tribunal a quo retirou a ilação, por um lado, de que a recorrente poderia observar aquele veículo ali imobilizado a, pelo menos, 2.500 metros de distância e, por outro, de que o sistema de sinalização daquele veículo (quatro piscas intermitentes), não obstante o afirmado pela recorrente, pelo marido desta e nada a esse propósito estar afirmado no Auto de Participação de Acidente de Viação elaborado pela PSP, estava accionado, até pelo facto de a recorrente e o seu marido não a terem visualizado!!!

55.<sup>a</sup>

Assim, e salvo o devido respeito, trata-se de uma presunção ilegal (*contra legem*) em virtude de incorrer na violação expressa de diversos preceitos legais, designadamente dos artigos 342º, n.º 1, 349º e 374º, n.º 2 do Cód. Civil, artigos 3º, nºs 3 e 4º do Cód. Proc. Civil e artigo 20º da C.R.P.

56.<sup>a</sup>

Teorizando um pouco sobre a figura das presunções, diremos que é conhecida a clássica distinção entre prova direta e prova indireta ou indiciária, incluindo-se aquelas neste último modo de prova, e que permitem, com o auxílio de regras da experiência, extrair uma ilação da qual se infere o facto a provar.

57.<sup>a</sup>

Na definição legal, são ilações que o julgador tira de um facto conhecido (facto base da presunção) para afirmar um facto desconhecido (facto presumido), segundo as regras da experiência da vida, da normalidade, dos conhecimentos das várias disciplinas científicas ou da lógica.

58.<sup>a</sup>

Porém, nos presentes autos, e com o devido respeito por opinião distinta, não estava autorizado o Tribunal a quo a retirar as ilações que retirou, pois que o facto da base da presunção nem tampouco saiu demonstrado, quer em relação à distância a que foi colocado o triângulo de pré-sinalização de perigo, quer em relação à visibilidade de que dispunha a recorrente, quer ainda em relação ao facto de o veículo seguro na recorrida estar sinalizado com os quatro piscas intermitentes.

59.<sup>a</sup>

Ou seja, ainda que produzidas essas alterações à matéria de facto, impunha-se ao Tribunal a quo que julgasse a presente lide totalmente procedente, condenando a recorrida por violação, por parte do seu segurado, do disposto no artigo 87º, nº 3 e 88º, nº 3 do Código da Estrada, a pagar à recorrente a totalidade das quantias apuradas.

Pelo exposto,

Deve ser revogado o acórdão em crise e, em sua substituição, proferido douto acórdão que julgue a presente lide totalmente procedente e, em consequência, condene a recorrida a pagar à recorrente na totalidade a quantia já apurada em 1ª Instância, assim se fazendo sã e acostumada JUSTIÇA!”

\*

A Recorrida apresentou contra-alegações nas quais pugnou pela improcedência do recurso.

Colhidos os vistos legais cumpre apreciar e decidir:

## **II-OS FACTOS**

Das instâncias vêm dados como provados os seguintes factos:

*1-O acidente*

1-Cerca das 20h15m do dia 13 de Junho de 2018, ocorreu um acidente de viação na Via de Cintura Interna (VCI), ao km 10.2, em Campanhã, na cidade do Porto, em que foram intervenientes os veículos ligeiros de passageiros V2, conduzido pela autora, sua proprietária, e V1, propriedade de DD, e conduzido por EE.

2-O local onde ocorreu o acidente, atento o sentido Lisboa – Porto, desenha-se do seguinte modo: 4 pistas de rodagem separadas entre si por linha longitudinal descontínua e inclinação ascendente.

3-Esse acidente deu-se do seguinte modo: o veículo da autora circulava pela segunda pista de rodagem, atento o sentido Lisboa – Porto, contada da esquerda para a direita, e com uma velocidade moderada, não excedendo 50 kms/h; a dado momento dessa sua circulação deparou-se com o veículo V1 imobilizado, com o triângulo de sinalização de perigo colocado a [pelo menos, 20 passos]<sup>1</sup> distância não concretamente apurada.

4-A autora, como manobra de recurso, ainda tentou desviar-se para a sua direita, todavia, atento o tráfego intenso que se fazia sentir, não pôde sair daquela pista de rodagem por onde circulava,

5-Acabando por bater com a parte de frente do V2 (lado esquerdo) na parte de trás do V1.

6-Sem que tivesse, sequer, tempo para travar.

7-O veículo de matrícula V1, por ter sofrido uma avaria, ficou imobilizado na segunda pista de rodagem da metade direita da faixa de rodagem, atento o sentido Lisboa – Porto, e contada da esquerda para a direita.

8-O seu condutor não o conseguiu colocar na berma ou encostá-lo o mais possível à sua direita.

9-A via onde ocorreu o acidente apresenta características de autoestrada.

10-O veículo matrícula V1 encontrava-se com os quatro piscas intermitentes accionados.

11- O condutor do EG permaneceu no interior daquele veículo, após a sua imobilização.

12- Em consequência da colisão, o V2 acabou por se imobilizar na pista por onde circulava, enquanto o EG rodopiou no sentido contrário ao dos ponteiros



do relógio, acabando por se imobilizar junto ao separador central com a frente voltada para Sul, direcção Lisboa.

## *2-Os danos patrimoniais e não patrimoniais*

13-Em consequência do embate, a autora sofreu traumatismo lombar à esquerda, traumatismo da grade costal esquerda e traumatismo cervical.

14-No local do acidente foi assistida por uma equipa do INEM que, após lhe ter colocado o colar cervical, a transportou para o serviço de urgência do hospital de S. João, no Porto, onde foi submetida a Tomografia Computorizada (TAC) da coluna lombar, raio-x cervical e ecografia abdominal que não revelaram a existência de qualquer fractura, motivo pelo qual, depois de ter sido tratada conservadoramente, teve alta hospitalar pelas 12 horas do dia 14 de Junho de 2018, recolhendo a sua casa, onde se manteve em repouso.

15- Como não lhe foi prestada qualquer assistência por parte dos serviços clínicos da ré, a autora passou a ser assistida na Clínica Saúde Atlântica, no Estádio do Dragão, Porto, a expensas suas, onde passou a ser seguida pelo Prof. FF.

16-Teve indicação para ali realizar tratamento fisiátrico, acupunctura e hidroginástica, para debelar as queixas que apresentava, o que iniciou a 06 de Agosto de 2018, mantendo-se em tratamento até ao fim do mês de Janeiro de 2019.

17-No ano de 2019 regressou àqueles serviços clínicos para realizar acompanhamento de manutenção em fisioterapia, atentas as cervicalgias de que ainda se queixava.

18- Durante cerca de 6 meses a autora teve necessidade de utilizar medicação para tratar as queimaduras que sofreu em consequência da abertura do *airbag*.

19-Atingiu a cura clínica no dia 13 de Julho de 2018.

20-Apesar dos tratamentos a que se submeteu, a autora ficou a padecer definitivamente:

- omalgia bilateral, sobretudo à esquerda;
- cervicalgias, com enxaquecas associadas;
- lombalgias residuais;

- toracalgias residuais; e

- dificuldade em manipular cargas pesadas, de mais de 10 kgs.

21-As lesões sofridas provocaram-lhe um défice funcional total de 30 dias e um *quantum doloris* de grau 3 numa escala de 1 a 7.

22- As sequelas de que ficou a padecer definitivamente provocam-lhe uma incapacidade parcial permanente para o trabalho de 3 pontos, que lhe permitem o exercício da sua profissão habitual, mas com repercussão nas actividades da vida diária, incluindo as familiares e sociais.

23- As lesões sofridas provocaram-lhe dores físicas muito intensas, tanto no momento do acidente, como no decurso do tratamento.

24E as sequelas de que ficou a padecer definitivamente continuam a provocar-lhe dores físicas, incómodo e mal-estar, que a vão acompanhar durante toda a vida.

25-A autora nasceu a 06 de Março de 1979, contando 39 anos de idade no momento do acidente.

26-Tinha o hábito de fazer caminhadas com o seu habitual grupo de amigas, mas, por força das sequelas de que ficou afectada, deixou de o fazer, o que lhe provoca profundo incómodo, amargura e mal estar, pois acabou por se afastar daquele seu grupo de amigas.

27- Recebeu da Segurança Social, a título de subsídio de doença e em consequência do evento de 13 de Junho de 2018, a quantia de € 1 987,68.

28-A autora gastou:

- € 375,30 em honorários médicos;

- € 434,83 em meios de diagnóstico;

- € 112,25 em medicamentos;

- € 1 583,48 em tratamentos; e

- € 180,00 em transportes para receber tratamentos e deslocar-se a consultas.

29-A ré é responsável pelas consequências do acidente, por via do contrato de seguro titulado pela apólice nº .....03 pelo qual assumiu a responsabilidade

civil emergente da circulação do veículo ligeiro de passageiros EG, propriedade de DD e que no momento da colisão circulava sob a sua direcção efectiva e no seu interesse, conduzido por EE, a quem tinha cedido o seu uso.

30- Estava bom tempo, a via de traçado era recta, o piso estava seco e em bom estado de conservação.

31- O motor do EG deixou de trabalhar e o seu condutor não conseguiu recolocá-lo em marcha.

32-O condutor do EG estava sozinho e não teve possibilidade de, no momento, fazer encostar o veículo à berma, fora da faixa de rodagem, até porque teria de fazer descair o veículo, de marcha atrás, em sentido contrário ao do trânsito, atravessar as duas vias da faixa de rodagem até chegar à berma.

33-Providenciou pelo pedido de socorro e transporte do EG e aguardou, no interior da viatura.

34-[15 minutos volvidos desde a imobilização forçada e ocorreu o embate].  
Alterado para:

Vários minutos volvidos desde a imobilização forçada ocorreu o embate.

35- Inexistem sinais de travagem no local.

36- A seguradora do JT, a “Liberty Seguros, SA”, assumiu a responsabilidade pelos danos provocados no EG, decorrentes do sinistro em causa nos autos.

37-O veículo EG é Citroën C2; o veículo JT é um BMW 520D.

\*

E constam como “não provados” os seguintes factos:

a)[Que a autora se deparou com o EG e que o seu triângulo de sinalização de perigo estava praticamente encostado à sua traseira, a não mais de 2 ou três metros]; Alterado para:

Que a Autora se deparou com o EG, e que o triângulo de sinalização de perigo do mesmo estava praticamente encostado à sua traseira, a não mais de 2 ou três metros, ou que estivesse a pelo menos 20 passos.

b)que o EG não tinha os 4 piscas accionados e se encontrava com as luzes desligadas;

- c)que já era noite escura;
- d)que o condutor do EG vestiu o colete reflector;
- e)que o JT embateu no EG com a sua frente do lado direito;
- f)que o JT seguia a velocidade superior a 80 kms/h;
- g)que o veículo em que seguia o marido da autora efectuou uma manobra de recurso para evitar o embate na traseira do EG, e, com tal manobra, derrubou o sinal de pré-sinalização;
- h)que as lesões sofridas provocaram à autora um défice funcional total de 179 dias, que lhe exigem esforços acrescidos e uma repercussão nas actividades de desporto e de lazer de grau 1 numa escala de 1 a 7, que lhe exigem a necessidade de realizar tratamento de isioterapia pelo menos 2 vezes por ano, em fases de agudização e que se exacerbam com as mudanças de tempo;
- i) que a autora era saudável, fisicamente bem constituída, dinâmica, alegre, trabalhadora, jovial, social e sociável;
- j)que a autora fosse comerciante;
- k)que, como a autora se dedica à manutenção de piscinas e spa's, tem sempre de transportar recipientes, quer na loja que tem em Paredes, quer quando se desloca às residências dos seus clientes, o que lhe provoca dor, incómodo e mal estar, sendo que, sempre que pode, evita carregar esses pesos por não o conseguir fazer;
- l) que a autora passou a sentir enxaquecas quase diariamente por força das cervicalgias que lhe provocam forte limitação no seu dia-a-dia, o que a entristece;
- m)que a autora, enquanto empregada de escritório, obtinha rendimento mensal de € 635, 14 vezes por ano, acrescido do subsídio mensal de alimentação de € 118,65, 11 vezes por ano;
- n)que a autora, por causa do acidente, da lesões sofridas e dos tratamentos a que teve de se submeter, esteve sem poder trabalhar até ao fim do mês de Janeiro de 2019, motivo por que, em salários, subsídios de férias, de Natal e de alimentação, deixou de ganhar a quantia de € 5 610,25.
- o) que tenham decorrido 15 minutos entre a imobilização forçada e o embate.

### III-O DIREITO

Tendo em conta as conclusões de recurso que delimitam o respectivo âmbito de cognição do Tribunal, (cfr. arts. 635.º, n.º 4, e 639.º, n.º 1, do CPC), sem prejuízo das questões de conhecimento oficioso (cf. art. 608.º, n.º 2, por remissão do art.º 663.º, n.º 2, do CPC), que no caso vertente não ocorrem, a única questão a decidir, não obstante a prolixidade das conclusões, circunscreve-se ao seguinte:

- atribuição da culpa na produção do acidente.

Assim, importa definir, de acordo com a factualidade que ficou apurada, a quem imputar a responsabilidade na produção do acidente, seja à Autora e ao condutor do veículo segurado na Ré, em concorrência de culpas, como decidiu a 1.ª instância; seja exclusivamente à Autora, como decidiu a Relação.

\*

Antes, porém, importa aludir à questão prévia da manifestação de discordância pela Recorrente, relativamente à forma como o Tribunal *a quo* reapreciou a matéria de facto.

A Recorrente começa por referir nas suas alegações o seguinte:

*“(...) jamais poderia concordar com o teor do acórdão proferido pelo Tribunal a quo, nomeadamente quanto à alteração da matéria de facto no molde em que ocorreu, uma vez que se escasseou essa prova para que a decisão de 1ª Instância pudesse ter sido a da improcedência total dos autos, jamais o Tribunal a quo dispôs dessa prova.*

*Não passou, com o devido respeito, de mera fabulação do Tribunal a quo, bem como de erradas ilações que retirou dos meios de prova produzidos nos autos, pois foi produzido um juízo que padece de evidente ilogicidade e mesmo assente em factos não provados.*

*Com o devido respeito por opinião diversa, impunha-se-lhe maior rigor na interpretação dos diferentes elementos de prova, e não aquela que usou de, com ligeireza e falta de lógica, ter alterado profunda e decisivamente a decisão proferida em 1ª Instância em clara violação das mais elementares regras de experiência comum e mesmo da própria lei aplicável.”*

Ora, nos termos do disposto no art.º 674.º n.º 3 do Código de Processo Civil<sup>2</sup>, *“o erro na apreciação das provas e na fixação dos factos materiais da causa não pode ser objecto de recurso de revista, salvo havendo ofensa de uma disposição expressa de lei que exija certa espécie de prova para a existência do facto ou que fixe a força de determinado meio de prova.”*

Sucede que nenhuma destas situações previstas na lei foram invocadas, pela Recorrente, de molde a permitir a apreciação por parte deste Supremo Tribunal, do suposto erro na reapreciação da prova.

É também admissível a revista quanto à questão de saber se a Relação, no exercício dos poderes de reapreciação da matéria de facto, violou normas processuais reguladoras desse mesmo exercício.<sup>3</sup>

Também não é este o caso em análise, pois que a Recorrente não indica qualquer norma processual que tenha sido transgredida pela Relação na sua reanálise da matéria de facto.

Importa, pois, prosseguir na análise da questão jurídica supra identificada, com base na factualidade dada por assente, com as alterações introduzidas pelo Tribunal da Relação.

\*

A Autora/Recorrente centra a sua argumentação em torno dos factos relacionados com a sinalização do veículo segurado na Ré e que ficou imobilizado na faixa de rodagem, na sequência de avaria.

Ora, como bem salienta o acórdão recorrido, rege, no caso, o disposto no art.º 87.º do Código da Estrada (CE) que sob a epígrafe *“Imobilização forçada por avaria ou acidente”*, estipula:

*“1- Em caso de imobilização forçada de um veículo em consequência de avaria ou acidente, o condutor deve proceder imediatamente ao seu regular estacionamento ou, não sendo isso viável, retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo o mais possível do limite direito desta e promover a sua rápida remoção da via pública.”*

Enquanto tal não suceder, *“o condutor deve adoptar as medidas necessárias para que os outros se apercebam da sua presença, usando para tanto os dispositivos de sinalização e as luzes avisadoras de perigo.”*

Neste caso, *“é obrigatório o uso do sinal de pré-sinalização de perigo (...) a uma distância nunca inferior a 30 metros da retaguarda do veículo a sinalizar e por forma a ficar bem visível a uma distância de, pelo menos 100 m”* - vide art.º 88.º n.º 2 e 3 do CE.

No caso, o veículo que se encontrava imobilizado na via, apresentava os quatro piscas intermitentes accionados (ponto 10.º dos factos provados) e encontrava-se ainda no local o triângulo de sinalização, embora *“a distância não concretamente apurada”*, conforme consta do ponto 3.º dos factos provados.

Poderemos concluir, pelo facto de não se ter apurado exactamente a que distância do veículo avariado se encontrava o triângulo de sinalização, que o condutor do veículo segurado na Ré, não cumpriu as regras do Código da Estrada quanto à essa matéria? Afigura-se-nos que não. Desde logo, não se conhecendo a distância a que foi colocado o triângulo de sinalização, três hipóteses são possíveis: (i) encontrar-se a distância inferior a 30 metros, (ii) igual ou (iii) superior. Só naquela primeira hipótese, estaríamos perante um comportamento transgressor do comando imposto pelo Código da Estrada.

Argumenta a Recorrente que cabendo à Ré o ónus da prova de ter sido colocado o triângulo a 30 metros de distância da retaguarda do veículo, não tendo sido provada essa distância, a questão da imputabilidade na produção do acidente teria de ser julgada nessa parte contra a Recorrida.

Não tem razão.

Em primeiro lugar, como já se referiu, o facto de não se ter apurado a distância a que foi colocado o triângulo de sinalização não permite a presunção de que essa distância é inferior à regulamentar.

Em segundo lugar, o facto de se tratar de regras que deveriam ser cumpridas pelo condutor do veículo seguro na Ré, não determina a atribuição, a esta, do ónus da prova do seu cumprimento. Com efeito, o ónus de prova dos factos integrantes da culpa, no quadro da responsabilidade civil extracontratual, se não houver presunção legal da sua existência, cabe a quem com base nela faz valer o seu direito, designadamente o de crédito indemnizatório (arts. 342º n.º 1 e 487º/1 do Código Civil)

É, pois, à Autora a quem incumbe o ónus da prova de todas as circunstâncias que permitam atribuir a responsabilidade na produção do acidente à Ré, pois

são factos constitutivos do seu direito à respectiva indemnização, conforme flui do art.º 342.º do Código Civil.

Cabe ainda referir, por outro lado, que não é aplicável à situação em análise o disposto no art.º 72.º n.º 2 b) que, regulando o trânsito nas autoestradas e vias equiparadas, proíbe “*parar ou estacionar, ainda que fora das faixas de rodagem, salvo nos locais especialmente destinados a esse fim*”. Não se verifica, por parte do condutor do veículo 93-EG- 80, a transgressão relativamente a este preceito, dada a existência de norma especial que regula o caso, o já mencionado art.º 87.º.

Com efeito, o veículo automóvel de matrícula V1, que se encontrava imobilizado na Via de Cintura Interna (VCI), em Campanhã, não estava *parado nem estacionado* tal como definido no artigo 48º do Código da Estrada (“*a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para a entrada ou saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga*”; “*a imobilização de um veículo que não constitua paragem e que não seja motivada por circunstâncias próprias da circulação*”, respectivamente), mas sim imobilizado por avaria.

Por conseguinte, não se vislumbra da análise da matéria de facto provada, a violação de qualquer regra de direito estradal por parte do condutor do veículo segurado na Ré/Recorrida que, perante a situação involuntária e fortuita ocorrida- a imobilização do veículo por motivo de avaria- realizou todos os procedimentos legalmente exigíveis de forma a sinalizar a sua presença e evitar acidentes.

Por isso, não existe comportamento culposos, por parte do referido condutor que permita, com base nele, responsabilizar o referido condutor pela ocorrência do acidente.

\*

Vejamos agora os factos atinentes à condução da Autora.

Está provado que o veículo da autora circulava pela segunda pista de rodagem, atento o sentido Lisboa – Porto, contada da esquerda para a direita, e com uma velocidade moderada, não excedendo 50 kms/h. Foi nestas circunstâncias que, às 20horas e 15 minutos do dia 13 de junho de 2018, deparando-se com o veículo V1, a Autora embateu com a parte da frente do V2 (lado esquerdo), na parte de trás do V1.<sup>4</sup>



Note-se que a Autora ainda tentou desviar-se para a sua direita, todavia atento o tráfego intenso, não pôde sair daquela faixa de rodagem por onde circulava, não conseguindo evitar o embate, sem que tivesse sequer tempo para travar.<sup>5</sup>

Ora, importa convocar a regra estradal constante do art.º 24.º do C.E, segundo a qual *“o condutor deve regular a sua velocidade de modo a que, atendendo à presença de outros utilizadores(...), à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa , em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.”*

Por outro lado, de acordo com o disposto no art.º 18.º, *“o condutor de um veículo deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes em caso de súbita paragem (...)”*.

Acresce ainda que, de acordo com o disposto no art.º 13.º n.º 3, *“sempre que, no mesmo sentido, existam duas ou mais vias de trânsito, este deve fazer-se pela via mais à direita, (...)”*.

Da factualidade assente, resulta claro que a Autora/ Recorrente infringiu, culposamente, todas as referidas regras que lhe eram impostas pelo Código da Estrada e cujo incumprimento foi determinante para a ocorrência do acidente.

Na verdade, dadas as circunstâncias de tempo e lugar que ficaram apuradas, impõe-se concluir que o embate nunca teria ocorrido se não fora tal incumprimento, por parte da Autora. Note-se que o mesmo aconteceu, cerca das 20H15 do dia 13 de junho de 2018, ainda com a luz do dia, conforme resulta dos dados da experiência comum e é confirmado pela informação emitida pelo Observatório Astronómico de Lisboa<sup>6</sup>, segundo a qual, naquele dia, o ocaso do sol aconteceu pelas 21H08. A visibilidade era boa, estava bom tempo, o traçado da via era uma recta, o piso estava seco e em bom estado de conservação, apresentando a via características de autoestrada ( cfr. Pontos 1.º, 9.º e 30.º dos factos provados). Nestas circunstâncias, nada justifica que a Autora não tenha conseguido evitar o embate no veículo que se encontrava imobilizado e devidamente assinalado. Ainda que não o estivesse, sendo a via uma recta, e sendo certo que decorreram alguns minutos desde a imobilização forçada do veículo segurado na Ré e a ocorrência do embate (facto provado n.º 34.º), a Autora teria tempo de evitar o embate no veículo imobilizado, caso conduzisse com a atenção e a destreza que lhe eram exigíveis. Na verdade, só essa falta de atenção e destreza, associados ao incumprimento das referidas normas estradais explicam a ocorrência do acidente. Efectivamente, a

existência de um obstáculo na via é algo com que qualquer condutor medianamente prudente deve contar, devendo por isso conformar a sua condução com a destreza e atenção necessárias, bem como a velocidade que lhe permita *parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente*, ou, eventualmente, contornar o obstáculo, em qualquer caso, evitando o acidente.

Acompanha-se assim, o que é dito no acórdão recorrido a este propósito:

*“(...) não se vê como pode a autora/recorrente classificar a imobilização do veículo automóvel de matrícula V1 como obstáculo com que a autora de todo não podia contar e de que não se podia aperceber antes do embate – tratou-se, seguramente, de um obstáculo, inabitual e imprevisto, que surgiu em plena via de trânsito, mas de que a autora se devia ter apercebido se tivesse conduzido o seu veículo por forma a ser-lhe possível pará-lo no espaço livre e visível à sua frente, tal como impõe, em todos os casos, o nº 1 do artigo 24º do Código da Estrada”.*

Embora tal não conste da factualidade assente, resulta quer do acórdão recorrido quer das alegações da Recorrente, sendo, portanto, um facto admitido por esta, que nas circunstâncias de tempo e lugar mencionadas, a Autora era precedida por um veículo conduzido pelo seu marido. Este conseguiu desviar-se do veículo imobilizado, tomando a faixa da direita, o que demonstra que a Autora também o teria conseguido fazer, caso conduzisse com observância das normas do Código da Estrada, já mencionadas e com a exigível atenção, cuidado e destreza. Não conseguindo executar a mesma manobra de recurso, face ao trânsito existente, sempre deveria ter conseguido parar na mesma faixa, evitando embater no obstáculo que se lhe deparava.

Em suma, pelas razões sumariamente expostas não podemos deixar de subscrever o entendimento, que foi o do acórdão recorrido, de que a ocorrência do sinistro deve ser em exclusivo imputada à conduta censurável da Autora.

Nestas circunstâncias, fica excluída a possibilidade da responsabilidade do condutor do veículo segurado na Ré, a título de risco, face ao que dispõe o art.º 505.º do Código Civil, segundo o qual, *“ sem prejuízo do disposto no art.º 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º1 do art.º 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.”*

De acordo com o preceito legal citado, a culpa afasta o risco, quando o facto do próprio lesado tiver sido a causa exclusiva do acidente.

Com efeito, «na perspectiva tradicional acerca da articulação dos regimes contidos nos artigos 503º, 505º e 570º, nº.2 do CC, a imputação, em alguma medida, do acidente ao lesado – independentemente do grau e medida da culpa que caracterizava o facto cometido e mesmo da própria imputabilidade da vítima, sem qualquer margem para realizar uma valoração proporcional e adequada – sobrepunha-se automática e irremediavelmente à relevância dos riscos próprios da circulação do veículo, apagando ou precludindo, sem mais, a responsabilidade objetiva do respetivo detentor.

(...)Esta orientação jurisprudencial tradicional sofreu, porém, relevante inflexão com a prolação do Ac. do STJ de 4-10-2007 (P. 07B1710), em cujo sumário se concluiu que o texto do art.º 505º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objetiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo».<sup>7</sup>

Na verdade, aquele acórdão, abandonando a tese clássica da exclusão automática da responsabilidade pelo risco, perante a culpa exclusiva do lesado, decidiu que “o texto do art.º 505º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo”.

Assim, a partir daquele momento, foi -se desenvolvendo a tese da admissibilidade do concurso da culpa do lesado com o risco do veículo, numa interpretação actualista do referido art.º 505.<sup>8</sup>

A Jurisprudência deste Supremo Tribunal tem vindo a entender que a interpretação do art.º 505º do Código Civil, não implica uma impossibilidade, absoluta e automática de concorrência entre a culpa do lesado e os riscos do veículo causador do acidente, de modo que qualquer grau ou percentagem de culpa do lesado inviabilize sempre, de forma automática, a imputação de responsabilidade pelo risco.

Haverá sempre que formular um juízo de adequação e proporcionalidade, perante as circunstâncias concretas do caso.<sup>9</sup>

Como se diz no acórdão referido, “compete ao Tribunal formular um juízo de adequação e proporcionalidade, perante as circunstâncias de cada caso concreto, pesando, por um lado, a intensidade dos riscos próprios da circulação do veículo e a sua concreta relevância causal para o acidente; e, por outro, valorando a gravidade da culpa imputável ao comportamento, activo ou omissivo, do próprio lesado e determinando a sua concreta contribuição causal para as lesões sofridas, de modo a alcançar um critério de concordância prática que, em determinadas situações, não conduzirá a um automático e necessário apagamento das consequências de um risco relevante da circulação do veículo, apenas pela circunstância de ter ocorrido alguma falta do próprio lesado, inserida na dinâmica do acidente.”

Assim, admitindo-se e seguindo a interpretação actualista do art.º 505.º do CC, nem a exclusão da concorrência entre o risco do veículo e a culpa do agente é automática, tão pouco o é a admissibilidade dessa concorrência. «Provando-se a culpa exclusiva do lesado na produção do acidente e não se verificando qualquer contribuição causalmente adequada proveniente dos riscos próprios do veículo, fica afastada a possibilidade de ponderar a concorrência entre a culpa do lesado e o risco do veículo interveniente no acidente». [10](#)

É o que sucede no caso em apreço.

O comportamento da Autora decorrente da violação de regras estradais e da falta da diligência objetiva exigível na circulação automóvel, merecedor de juízo de censura a título de culpa, revela-se a causa exclusiva da colisão em apreço, bem como dos danos resultantes, por isso sendo-lhe unicamente imputável a produção do acidente, fica excluída a responsabilidade objetiva da Ré.

Por tudo o que fica exposto, resulta a improcedência das conclusões da Recorrente, devendo manter-se a decisão recorrida.

#### **IV-DECISÃO**

Em face do exposto, acordamos na 7.ª Secção do Supremo Tribunal de Justiça em negar a revista, confirmando, por consequência, o acórdão recorrido.

Custas pela Recorrente.

Lisboa, 16 de dezembro de 2025

Maria de Deus Correia

Maria dos Prazeres Beleza

Ferreira Lopes

De todo o explanado resulta que as instâncias não colocaram em causa qualquer interpretação atualista, mas simplesmente, não a puderam adotar, na medida em que o circunstancialismo do caso concreto, não permitiu afastar a culpa exclusiva do recorrente, no evento ocorrido.

---

1. Redação anterior à alteração decidida pela Relação.[↵](#)
2. Serão deste diploma legal todos os preceitos quer vierem a ser citados sem indicação de proveniência.[↵](#)
3. *Vide*, a título exemplificativo, Acórdão do STJ de 09-02-2021-Processo26069/18.3T8PRT.P1.S1, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).[↵](#)
4. *Vide* pontos 1.º, 3.º e 5.º.[↵](#)
5. *Vide* pontos 4.º e 6.º.[↵](#)
6. Documento 2 junto com a contestação.[↵](#)
7. Lopes do Rego, «A Problemática da Concorrência da Responsabilidade Objetiva, Decorrente dos Riscos de Circulação do Veículo, com a Culpa do Lesado, *in* Revista Julgar, n.º. 46.[↵](#)
8. *Vide* Calvão da Silva, RLJ, ano 134, n.º 3924 e 3925, pp.115-118.[↵](#)
9. *Vide* Acórdãos do STJ de 01-06-2017, Processo 1112/15.1T8VCT.G1.S1 disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)[↵](#)
10. Acórdão do STJ de 27-02-2024, Processo 313/18.5T8GMR.G1.S1, disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)[↵](#)