

Supremo Tribunal de Justiça **Processo nº 2187/23.5T8STB.E1.S1**

Relator: CATARINA SERRA

Sessão: 15 Janeiro 2026

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: REVISTA

Decisão: NEGADA

RESPONSABILIDADE EXTRACONTRATUAL

ACIDENTE DE VIAÇÃO

COLISÃO DE VEÍCULOS

DANO MORTE

DANO NÃO PATRIMONIAL

NEGLIGÊNCIA GROSSEIRA

CULPA DO LESADO

VIOLAÇÃO DE LEI

VIOLAÇÃO DE REGRAS DE SEGURANÇA

INSUFICIÊNCIA DA MATÉRIA DE FACTO

REVISTA EXCECIONAL

ADMISSIBILIDADE

Sumário

- I. O acidente provém exclusivamente de negligência grosseira do lesado quando este adopte um “comportamento temerário em elevado e relevante grau, com consciência de risco de dano e patente exposição ao perigo”.
- II. Entende-se que o lesado adoptou um “comportamento temerário em elevado e relevante grau, com consciência de risco de dano e patente exposição ao perigo” quando o veículo por ele conduzido avançou para a estrada apesar do sinal de STOP existente, invadindo de forma súbita a faixa de rodagem em que circulava outro veículo e cortando-lhe a marcha.

Texto Integral

PROCESSO N.º 2187/23.5T8STB.E1.S1

*

ACORDAM NO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

I. RELATÓRIO

*

Recorrente: **AA**

Recorridos **Generali Seguros, S.A.**

1. AA instaurou a presente acção, pedindo a condenação de **J..., Azul Essencial, Unipessoal, Lda., e Generali Seguros, S.A.**, a pagar-lhe a quantia de 25.000,00€ a título de indemnização pela perda do direito à vida do seu marido; a quantia de 5.000,00€ a título de indemnização pelo sofrimento do marido da A., pela percepção que teve da morte e pela dor nos últimos momentos de vida; e a quantia de 30.000,00€, a título de danos não patrimoniais da A., tudo acrescido de juros de mora vencidos e vincendos até integral e efectivo pagamento.

2. O Tribunal de 1.^ª instância decidiu julgar “*a ação improcedente e não provada e, em consequência, absolvo as Réis do pedido*”.

3. Inconformada, apelou a autora, tendo o Tribunal da Relação de Évora proferido Acórdão em que se decidiu “ *julgar a apelação improcedente, mantendo-se integralmente a decisão recorrida*”.

4. Ainda inconformada, vem agora a autora interpor recurso de revista “*ao abrigo do disposto nos artigos 672º, nº 1 alíneas a) e b) do CPC*”.

Conclui as suas alegações nos seguintes moldes:

“*1. O acórdão recorrido violou o dever de fundamentação consagrado no artigo 607.º do CPC, ao limitar-se a acolher, sem exame crítico, as conclusões dos peritos ligados à seguradora, ignorando por completo o relatório técnico-científico independente apresentado pela Recorrente.*

2. Tal omissão configura nulidade processual, conforme jurisprudência pacífica do Supremo Tribunal de Justiça, por impossibilitar o controlo da racionalidade e imparcialidade da decisão judicial.

3. A prova pericial autónoma, elaborada por perito independente e baseada em métodos científicos objetivos, demonstrou que o condutor do veículo causador do acidente circulava a 114 km/h em meio urbano, em zona limitada a 60 km/h — facto que não foi validamente contrariado nem desmentido pelos elementos probatórios da seguradora.

4. O tribunal recorrido desconsiderou de forma injustificada essa prova independente, violando o princípio da igualdade das partes (art. 4.º CPC) e o princípio da livre apreciação da prova com base na lógica e experiência comum.

5. O comportamento do condutor do veículo prioritário foi objetivamente imprudente, tendo circulado muito acima dos limites legais numa zona urbana, em violação do disposto nos artigos 25.º, 27.º e 44.º do Código da Estrada.

6. A titularidade do direito de prioridade não confere ao condutor imunidade face ao dever de prudência, conforme reiteradamente afirmado pela jurisprudência do STJ, não sendo admissível que tal direito seja invocado para justificar condutas perigosas.

7. A decisão recorrida violou ainda o artigo 503.º, n.º 3, do Código Civil, ao afastar injustificadamente a presunção de culpa sem que o condutor tenha feito prova cabal de ter adotado todas as diligências exigíveis para evitar o acidente.

8. A jurisprudência do STJ tem reiterado que não basta alegar ausência de culpa para ilidir a presunção, sendo necessária prova clara de atuação prudente, o que manifestamente não ocorreu no presente caso.

9. A desconsideração da velocidade excessiva e da imprudência do condutor prioritário compromete os objetivos de prevenção rodoviária e contraria a função pedagógica das decisões judiciais em matéria de responsabilidade civil automóvel.

10. A questão decidenda tem relevância jurídica, social e económica generalizada, afetando a aplicação uniforme do direito em casos similares e colocando em causa a previsibilidade das decisões judiciais, essencial à confiança no sistema de justiça e no funcionamento do mercado segurador.

11. A má aplicação das normas invocadas, num contexto de elevada sinistralidade urbana, transmite uma mensagem de permissividade e impunidade, sendo incompatível com a exigência de rigor na apreciação da culpa e do risco nos acidentes de viação.

12. Por tudo o exposto, deve ser admitido o presente recurso excepcional de revista, e, julgando-se procedente, deve o Supremo Tribunal de Justiça revogar o acórdão recorrido e condenar a Ré seguradora no pagamento da indemnização devida à Recorrente, fazendo-se assim a devida Justiça".

5. A ré **Generali Seguros, S.A.**, apresentou contra-alegações, em que concluiu:

1) É pacífico que o douto Supremo Tribunal de Justiça só conhece matéria de direito, sendo todas as demais questões que lhe sejam apresentadas pela Recorrente inócuas.

2) Tendo em conta que o Tribunal da Relação procedeu a uma efectiva reapreciação da prova, tendo por referência os elementos de prova constantes nos autos e salientados pelos apelantes, não lhe pode ser assacada qualquer violação do disposto no art. 662º do CPC (...) (cfr. Acórdão do STJ, de 17/09/2024, 1484/21.9T8GMR.G1.S1).

3) "I - O Supremo Tribunal de Justiça não é uma 3ª instância, mas sim um tribunal de revista, com competência em princípio limitada à matéria de direito, conforme arts. 26º LOTJ99 (Lei nº 3/99, de 13/1) e 722º, nº 2º, e 729º, nºs 1º e 2º CPC. II - Como se vê dessas disposições legais, a possibilidade de discutir nesse Tribunal questões de facto está confinada ao domínio da prova vinculada, isto é, da única que a lei admite para aprova do facto em questão, e ao da força probatória legal de determinados meios de prova. (...)" - (cfr. Acórdão do STJ, de 22-09-2005, Proc. 05B2018)

4) Na presente acção de responsabilidade civil extracontratual fundada em facto ilícito, estamos perante uma situação de verificação da dupla conforme, nos termos do artigo 671º, nº. 3, do CPC, a qual impede a admissão do recurso de revista.

5) O conhecimento das nulidades imputadas ao acórdão recorrido pressupunha que o recurso de revista fosse admissível, e não sendo o mesmo admissível, não pode haver apreciação.

- 6) Conforme a epígrafe do art. 672º indica, o recurso aí previsto deve ter-se por excepcional, sendo que a alínea a) prevê que esteja em causa a uma questão cuja apreciação seja “claramente necessária” para uma melhor aplicação do direito; e, a al. b), que estejam em causa interesses de particular relevância social.
- 7) Não é por estar em causa um acidente de viação que a questão deva considerar-se automaticamente como claramente necessária para uma melhor aplicação de direito, nem que estejam em causa interesses de particular relevância social.
- 8) O Acórdão recorrido limitou-se a, após confirmação da matéria de facto, aplicar os critérios consagrados na nossa lei e na nossa jurisprudência- de forma absolutamente fundamentada e correcta, inexistindo consequentemente qualquer nulidade.
- 9) Nos termos e para os efeitos do art. 672.º, n.º 1, a), reclamam a intervenção do Supremo Tribunal de Justiça as questões “cuja apreciação, pela sua relevância jurídica, seja claramente necessária para uma melhor aplicação do direito”, neste sentido, designadamente, Acórdão do STJ de 06-05-2020, Proc. n.º 1261/17.1T8VCT.G1.S1; Acórdãos do STJ de 29-09-2021, Proc. n.º 681/15.0T8AVR.P1.S2, de 06-10- 2021, Proc. n.º 12977/16.0T8SNTL1.S2, de 13-10-2021, e Proc. n.º 5837/19.4T8GMR.G1.S2; Acórdão do STJ de 06-10-2021, Proc. n.º 474/08.1TYVNG-C.P1.S2; Acórdão do STJ de 22-09-2021, Proc. n.º 7459/16.2T8LSB.L1.L1.S2; Acórdão do STJ de 13-10-2009, Proc. 413/08.0TYVNG.P1.S1; Acórdão do STJ de 02-02-2010, Proc. 3401/08.2TBCSC.L1.S1.
- 10) Sendo certo que as questões que a Recorrente pretende ver reapreciadas não se enquadram em qualquer das situações citadas nos acórdãos referidos; a questão que a Recorrente pretende ver reapreciada não é uma questão nova, que tenha suscitado instabilidade jurisprudencial ou que seja rara.
- 11) E igualmente não se verifica a subsunção no âmbito da alínea b) do n.º 1 do art. 672.º do Cód. Proc. Civil porquanto a problemática ora submetida ao douto STJ está amplamente tratada na jurisprudência, não sendo suscetível de causar um alarme ou impacto social, sendo certo, conforme supra exposto, não é suficiente que estejamos perante um acidente de viação para se poder falar do preenchimento de interesses de particular relevância social, com a configuração jurídica necessária para que seja admissível um recurso excepcional.

12) A Recorrente fundamenta toda a sua pretensão num alegado “comportamento manifestamente perigoso, como circular a 114 Km/h em meio urbano” o qual, não tem qualquer correspondência com a matéria de facto provada, e confirmada pelo duto Acórdão recorrido.

13) Inexiste, face à matéria de facto provada e à aplicação do direito pelo Tribunal a quo, qualquer questão susceptível de transmitir tranquilidade, alarme, injustiça ou indignação social.

14) As questões que a Recorrente pretende ver apreciadas não se traduzem numa controvérsia cotidiana, prática, doutrinária e jurisprudencial com abrangência quantitativa assinalável e numa repercussão qualitativa futura em termos jurídicos, que, pelo seu significado, novidade e benefício justifiquem a intervenção e o julgamento extraordinário por parte deste Supremo Tribunal de Justiça, para os efeitos da alínea a) do número 1 do artigo 672.º do NCPC. - cfr. designadamente Acórdão do STJ, de 28-05-2025, Proc. 21181/21.4T8PRT.P1.S2 e Acórdão do STJ 11/12/2024, Proc. 23376/17.6T8LSB.L3.S2:

15) O requisito da al. b) do nº1 do artigo 672º do Código de Processo Civil tem ínsita a aplicação de preceito ou instituto a que os factos sejam subsumidos e que possa interferir com a tranquilidade, a segurança, ou a paz social, em termos de haver a possibilidade de descredibilizar as instituições ou a aplicação do direito.

16) E, quanto aos invocados interesses de particular relevância social, não estão em causa “aspetos fulcrais para a vida em sociedade” (Acórdão do STJ de 13.04.2021, Proc. 1677/20.6T8PTM-A.E1.S2), assuntos suscetíveis de, com maior ou menor repercussão e controvérsia, gerar sentimentos coletivos de inquietação, angústia, insegurança, tranquilidade, alarme, injustiça ou indignação (Acs. do STJ de 14.10.2010, P. 3959/09.9TBOER.L1.S1, e de 02.02.2010, P. 3401/08.2TBCSC.L1.S1), ou que “exista um interesse comunitário significativo que transcendia a dimensão inter partes” (Ac. do STJ de 29.09.2021, P.n.º686/18.0T8PTG-A.E1.S2), sendo certo que nesta matéria “não basta o mero interesse subjetivo do recorrente” (Ac. do STJ de 11.05.2021, P. 3690/19.7T8VNG.P1.S2).

17) Não estão por isso verificados os requisitos para a admissibilidade do recurso revista excepcional previstos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do mencionado art.672.º.

Sem prejuízo, caso assim não se entenda, o que apenas se equaciona, sem conceder, por mera cautela de patrocínio,

- 18) *O Acórdão recorrido limitou-se a, após confirmação da matéria de facto, aplicar os critérios consagrados na nossa lei e na nossa jurisprudência – de forma absolutamente fundamentada e correcta.*
- 19) *Aquilo que a Recorrente reporta, ardilosamente, como “valorização de prova pericial independente” não tem o valor de prova pericial. Nos presentes autos não houve lugar à produção de prova pericial (art. 467º e seguintes do CPC).*
- 20) *O documento que a Recorrente qualifica como “relatório técnico-científico” (que não é) e prova pericial (que não é), foi um relatório feito por uma entidade a pedido e no interesse da Recorrente, não sendo imparcial, não tendo o documento junto e invocado pela Recorrente a validade de prova pericial – cfr. designadamente o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 09-01-2014, Proc 820/11.0TBPRD.P1, ao que acresce que os relatores do documento não foram sequer indicados e, consequentemente, ouvidos como testemunhas.*
- 21) *Pelo que não existe, também por esta via, a nulidade invocada pela Recorrente.*
- 22) *Toda a fundamentação da Recorrente nas suas alegações improcede por erro de pressuposto e por vício na base do seu raciocínio: uma velocidade que não resultou provada nos autos e que não tem qualquer suporte na verdade material dos presentes autos,*
- 23) *Conforme decidiu a primeira instância e confirmou o duto Acórdão a quo, o nexo de causalidade para a ocorrência do sinistro foi exclusivamente a manobra súbita, imprevista e imprudente do condutor do TG.*
- 24) *No caso concreto, entendeu – e bem – o duto Tribunal da Relação, face à matéria de facto provada imputar o acidente a título de culpa efectiva e exclusiva, ao malogrado marido da Recorrente, pelo que não houve qualquer violação na apreciação da prova, no afastamento da presunção de culpa, nem qualquer erro na aplicação do direito.*
- 25) *Devendo-se manter-se integralmente o duto Acórdão recorrido, violando-se, caso assim não aconteça, quanto dispõem, entre outros, os artigos 467º e segs, 671º, 672º, do CPC, artigos 5º, n.º 1, 12º, 29º e 35º do Código da*

Estrada e nos artigos 8º e 21º do RST.

6. No despacho proferido pelo Exmo. Desembargador Relator pode ler-se:

“Admito o recurso interposto que é de revista.

Subam os autos ao Colendo STJ”.

7. Tendo o recurso sido remetido à Formação nos termos e para os efeitos do artigo 672.º, n.º 3, do CPC, foi proferido Acórdão que admitiu a revista excepcional.

Pela sua importância para a delimitação (e compreensão da delimitação) do objecto do presente recurso transcreve-se a parte relevante da fundamentação do Acórdão da Formação:

“No caso trazido a Juízo, percorrida a alegação da recorrente, constata-se que a mesma alega que: “o acórdão recorrido contraria frontalmente a jurisprudência consolidada e reiterada do Supremo Tribunal de Justiça (STJ), particularmente no que respeita: à responsabilidade concorrente do condutor que, apesar de deter prioridade num cruzamento sinalizado, circula em velocidade manifestamente excessiva; à valoração da prova pericial independente, que foi desprezada sem qualquer motivação convincente por parte do tribunal.”

Assevera, por outro lado, que “está em causa a correta aplicação dos artigos 25.º, 27.º e 44.º do Código da Estrada (CE), conjugados com os artigos 483.º, 487.º e 503.º do Código Civil (CC)”, acrescentando que “esta é uma questão de inegável impacto na jurisprudência dos tribunais superiores em matéria de acidentes de viação em meio urbano, afetando a segurança rodoviária, a previsibilidade das decisões judiciais e a justa reparação das vítimas.”

A presente ação é uma ação de indemnização com fundamento em responsabilidade civil adveniente da ocorrência de um acidente de viação do qual resultou a morte do lesado. Ficou provado que o embate entre o veículo cuja responsabilidade civil inerente à circulação foi transferida para a ré - e que circulava a uma velocidade de aproximadamente 80Km/h, superior à velocidade de 60 km/hora permitida no local - e o veículo conduzido pela vítima BB se deu num momento em que este último não respeitou um sinal de STOP existente junto ao cruzamento, invadindo, de forma súbita, a faixa de rodagem.

Considerou, neste conspecto, o Tribunal recorrido: 'na sentença considerou-se que o embate ocorreu por facto imputável única e exclusivamente ao condutor do veículo ..-TG-.. que circulava em contraordenação ao art.º 29º, nº1 e 35º, nº1, do Código da Estrada e ao comando a que corresponde o sinal "STOP"-B2.

Perante os factos provados somos levados a concluir que a colisão ocorreu por facto imputável ao condutor do veículo segurado, com matrícula ..-TG- .., por conduzir o veículo em contraordenação ao sinal B2 do Regulamento do Código da Estrada e não observar a regra do art.º 30º/1, 35º e 44º do Código da Estrada. Efectivamente o condutor do veículo com matrícula ..-TG- .. deparando-se com um sinal de Stop estava obrigado a parar antes de entrar na via onde pretendia prosseguir a marcha. Mas para além disso, apenas devia avançar se as condições de circulação de trânsito na via o permitissem."

Quanto à questão de saber se a velocidade de 20Km acima do limite legal com que circulava o veículo seguro foi, ou não, concausal do acidente, o acórdão recorrido, após um enquadramento teórico relativo ao pressuposto da indemnização do nexo de causalidade, afastou a verificação da concorrência de culpas entre os condutores dos veículos envolvidos no embate, recorrendo à seguinte linha de argumentação: "ora sem dúvida que foi a manobra súbita e precipitada do TG quem desencadeou a dinâmica do acidente, ao não respeitar o sinal de STOP, avançando para a estrada para atravessar a via em direcção a ..., invadindo de forma súbita a faixa de rodagem em que circulava o NB, quando este já se encontrava a aproximar do cruzamento, cortando a marcha do veículo NB. E claramente a velocidade de 80Km, ligeiramente acima do limite permitido para o local, uma recta, não foi um factor que potenciasse o acidente, parecendo até ter sido de todo indiferente para a produção do acidente, e que naquelas circunstâncias, uma recta, propiciasse até o aumento do risco permitido. Destarte, e tendo em conta a dinâmica do acidente pode asseverar-se que a violação da regra de cedência de passagem não pode deixar de prevalecer claramente na atribuição de responsabilidade.'

O tema em apreço, que nuclearmente se prende com a matéria da concorrência de culpas e que igualmente convoca a interpretação da norma prevista no art.º 503º do Código Civil, não obstante ser objeto de recorrente análise por parte dos tribunais, tem vindo a suscitar renovado debate doutrinário e jurisprudencial, à luz dos desenvolvimentos da jurisprudência do TJUE na matéria e da necessidade de revisitação da problemática atinente à culpa e causalidade e à articulação entre o direito europeu do seguro

automóvel e o direito da responsabilidade civil.

Justifica-se, assim, com este enfoque, a intervenção clarificadora e estabilizadora do Supremo Tribunal de Justiça num caso, como o presente, em que do acidente de viação resultou a perda da vida do lesado.

Conclui-se, pois, pela relevância jurídica qualificada das questões objeto de recurso relacionadas com a verificação dos pressupostos da responsabilidade civil na eclosão do acidente de viação, mas já não quanto à questão qualificada pela recorrente de “valoração da prova pericial”, a qual, por contender com os poderes da Relação no âmbito da livre apreciação da prova (cfr. art.º 389º do Código Civil), carece de normatividade, exorbitando o perímetro de cognição deste Supremo Tribunal de Justiça, enquanto Tribunal de revista (cfr. art.º 674º n.º 3 do Código de Processo Civil).

Ante a admissão da revista excepcional com o descrito recorte, resulta prejudicado o conhecimento do fundamento de recorribilidade excepcional relativo à relevância social invocado, uma vez que aquela admissibilidade se basta com o preenchimento de uma das previsões normativas contidas nas três alíneas do n.º 1 do art.º 672º do Código de Processo Civil”¹.

*

Sendo o objecto do recurso delimitado pelas conclusões do recorrente (cfr. artigos 635.º, n.º 4, e 639.º, n.º 1, do CPC), sem prejuízo das questões de conhecimento oficioso (cfr. artigos 608.º, n.º 2, *ex vi* do artigo 663.º, n.º 2, do CPC), mas devendo ser respeitados os termos em que o recurso foi admitido a título excepcional (i.e., o tal “recorte” de que se fala no Acórdão da Formação), a única questão a decidir, *in casu*, é a de saber **se, numa colisão entre veículos do qual resultou a morte de um dos condutores, o condutor do veículo em que não circulava a vítima é, em alguma medida, responsável pelo acidente.**

*

II. FUNDAMENTAÇÃO

OS FACTOS

São os seguintes os factos que vêm provados no Acórdão recorrido:

1. No dia 26/03/2020, pelas 20H00, ocorreu um acidente de viação na Estrada Nacional 1, ao km 22,300 - sentido de marcha W/E, no cruzamento com a Rua que sai de ..., cruza a EN 1 em direção a ..., resultando do mesmo, a morte do cônjuge da A., BB, nascido em D/M/1947.
2. O sinistro ocorreu pela colisão entre o veículo automóvel marca Citroen Berlingo, matrícula ...-NB, propriedade da 2^a R. e conduzido por CC e o veículo automóvel marca Lexus, matrícula ..-TG-.., propriedade da A. e conduzido pelo marido da mesma, BB.
3. O veículo NB circulava na EN 1, no sentido S... - A..., e o veículo TG circulava na Rua 1, no sentido de ... para
4. A EN 1, no local do sinistro é uma estrada sem separador, com uma via em cada sentido.
5. A Rua 1, entronca com a EN 1, apresentando-se um sinal STOP imediatamente antes do cruzamento com a EN 1, para quem, como o condutor do TG, circula naquela via, no sentido de ... para
6. Na altura estava bom tempo e o piso encontrava-se seco e limpo.
7. Era noite e estava escuro.
8. O local do acidente é caracterizado por uma reta, na direção de circulação do veículo NB.
9. A velocidade limite permitida para o local do acidente era de 60 km/h.
10. O condutor do NB circulava a uma velocidade de aproximadamente 80Km/h.
11. O veículo conduzido pela vítima BB apesar do sinal de STOP existente junto ao cruzamento com a EN 1, avançou para a estrada para atravessar aquela via em direção a
12. Invadindo de forma súbita a faixa de rodagem em que circulava o NB, quando este já se encontrava a aproximar do cruzamento, cortando a marcha do NB.
13. Ocorrendo então o embate da frente do NB na lateral esquerda, parte central, do TG.

14. Na sequência desse embate o condutor do TG, BB, foi conduzido para o Hospital de São Bernardo, em Setúbal.
15. Onde veio a falecer do dia D/M./2020, na sequência das lesões que sofreu no acidente, que foram causa direta e necessária da sua morte.
16. À data do acidente, o marido da R. era saudável, bem disposto e com alegria de viver, viajando recorrentemente com a mulher, aqui A., muitas das vezes para ... onde tinham uma casa.
17. O marido da A. manteve-se consciente após o embate, sentiu as dores físicas resultantes do mesmo e angústia e desespero por representar a possibilidade da sua morte.
18. A A. é a única e universal herdeira de BB, falecido na sequência do acidente de viação supra descrito.
19. A A. e o falecido BB, constituíam um casal harmonioso, unidos por fortes laços afetuosos.
20. A A. sentiu enorme dor, desgosto e tristeza com a morte do seu marido.
21. Nos meses seguintes à morte do seu marido, a A. não conseguia dormir, chorava e ainda chora a morte do mesmo, sentindo um vazio enorme com a sua perda.
22. A responsabilidade civil pela circulação do veículo ...-NB tinha sido transferida para a Ré Generali Seguros, S.A., pela Apólice nº ...52, que se encontrava em vigor à data do acidente dos autos.
23. A seguradora do veículo conduzido pela vítima, ..-TG-.., Ocidental - Companhia Portuguesa de Seguros, S.A., à semelhança do que aconteceu com a aqui Ré Generali Seguros S. A., concluiu que a responsabilidade pelo sinistro era do condutor do TG, tendo indemnizado o proprietário e o condutor do ...-NB.

E são seguintes os factos considerados não provados no Acórdão recorrido:

1. O Veículo ...-NB no momento da colisão, circulava a uma velocidade de aproximadamente 114 km/h.

2. Nas circunstâncias de tempo e lugar acima referidas o condutor do NB conduzia por conta e sob as ordens e orientações da proprietária do veículo, aqui 2^a R.

O DIREITO

Como se disse atrás, a única questão a resolver no presente recurso é a de saber quem é responsável pelo acidente dos autos.

De acordo com o Tribunal *a quo*, a responsabilidade é de imputar exclusivamente à vítima. A fundamentação do Acórdão recorrido é desenvolvida e segue de perto a fundamentação da sentença. Eis a parte relevante:

“Da factualidade provada resulta que o acidente de viação ocorreu na Estrada Nacional ...79, ao km 22,300 - sentido de marcha W/E, no cruzamento com a Rua que sai de ..., cruza a EN ...79 em direção a

O sinistro ocorreu pela colisão entre o veículo automóvel marca Citroen Berlingo, matrícula ...-NB, propriedade da 2^a R. e conduzido por CC e o veículo automóvel marca Lexus, matrícula ..-TG-.., propriedade da A. e conduzido pelo marido da mesma, BB.

O veículo NB circulava na EN ...79, no sentido S... - A..., e o veículo TG circulava na Rua 1, no sentido de ... para

A EN ...79, no local do sinistro é uma estrada sem separador, com uma via em cada sentido.

A Rua 1, entronca com a EN ...79, apresentando-se um sinal STOP imediatamente antes do cruzamento com a EN ...79, para quem, como o condutor do TG, circula naquela via, no sentido de ... para

O local do acidente é caracterizado por uma reta, na direção de circulação do veículo NB.

A velocidade limite permitida para o local do acidente era de 60 km/h. O condutor do NB circulava a uma velocidade de aproximadamente 80Km/h.

O veículo conduzido pela vítima BB apesar do sinal de STOP existente junto ao cruzamento com a EN ...79, avançou para a estrada para atravessar aquela via em direção a

Invadindo de forma súbita a faixa de rodagem em que circulava o NB, quando este já se encontrava a aproximar do cruzamento, cortando a marcha do NB.

Ocorrendo então o embate da frente do NB na lateral esquerda, parte central, do TG.

Conforme bem fundamenta o Tribunal a quo “De harmonia com o disposto no artº. 3º nº 2 do Código da Estrada, vigente à data dos factos, “As pessoas devem abster-se de atos que impeçam ou embaracem o trânsito ou comprometam a segurança, a visibilidade ou a comodidade dos utilizadores das vias, tendo em especial atenção os utilizadores vulneráveis.”

Por sua vez estabelece o artº. 11º, nº 2 do Código da Estrada que: “Os condutores devem, durante a condução, abster-se da prática de quaisquer atos que sejam suscetíveis de prejudicar o exercício da condução com segurança.”

E o artº 29º nº 1 do Código da Estrada dispõe que: “O condutor sobre o qual recaia o dever de ceder a passagem deve abrandar a marcha, se necessário parar, ou, em caso de cruzamento de veículos, recuar, por forma a permitir a passagem de outro veículo, sem alteração da velocidade ou direção deste.”

Por outro lado, “O condutor só pode efetuar as manobras de (...) mudança de direção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha (...) em local e por forma que da sua realização não resulte perigo ou embaraço para o trânsito” (artº 35º nº 1 do Código da Estrada).

Na esfera dos acidentes de viação a culpa emerge da violação das regras ou omissão das cautelas que, nos termos da lei, disciplinam a circulação rodoviária.

...

No caso dos autos, pode-se concluir que o acidente se ficou a dever à conduta do condutor do veículo ..-TG-.. e não ao do veículo segurado na Ré, já que aquele conduziu sem a prudência e diligência necessárias, violando as regras plasmadas no Código da Estrada, designadamente, ao não respeitar a sinalização de obrigação de cedência de passagem existente no local onde se deu o embate.

Com efeito, o condutor do veículo ..-TG-.. não obstante o sinal vertical B2 (STOP), que se encontrava na artéria de onde saia (Rua 1), avançou para a Estrada Nacional 1, com vista a atravessar aquela via e seguir em frente para

....

O condutor do ..-TG-.. devia ter tomado as devidas precauções, certificando-se de que não circulava ninguém na EN ...79, antes de iniciar o seu atravessamento para seguir no sentido de ..., o que não terá acontecido, uma vez que surgiu, para o condutor do ...-..-NB, de repente à sua frente, cortando-lhe o sentido de marcha, na sequência do que este não conseguiu travar para evitar o embate com a frente do carro na lateral esquerda do TG.

Alegou a A. que se está perante uma relação de comissariado do condutor do ...-..-NB, deste modo existindo uma presunção de culpa, dizendo ainda que, caso assim não se venha a demonstrar, há que aplicar o regime da responsabilidade pelo risco, tal como a define o artigo 506º do Código Civil, como fundamento legal do direito à indemnização invocado pela A.

...

Como já o STJ defendeu no acórdão de 30/04/1996, in www.dgsi.pt, "O dono do veículo só é responsável, solidariamente, pelos danos causados pelo respetivo condutor quando se aleguem e provem factos que tipifiquem uma relação de comissão, nos termos do artigo 500º n.º 1, do Código Civil, entre o dono do veículo e o condutor do mesmo".

Na verdade, o condutor de um veículo só deve ser considerado comissário quando tenha sido encarregado de uma comissão, traduzindo-se esta na realização de atos de carácter material ou jurídico e se integram numa tarefa ou função confiada a uma pessoa diversa do interessado. E uma comissão implica uma relação de dependência entre o comitente e o comissário, agindo este mediante ordens ou instruções daquele.

...

No caso sub judice, não se provou que o condutor do NB conduzisse, por conta e sob as ordens e orientações do proprietário do veículo, não tendo a A. cumprido o respetivo ónus de alegação e prova de factos que pudesse levar a tal conclusão.

Pelo que, tem de se concluir não estar demonstrada a existência de uma relação de comissão e, como tal, nada autoriza a aplicação da presunção de culpa do condutor prevista no nº 3 do artº 503º do Código Civil.

Assim, afastada a culpa presumida e não permitindo os factos considerar verificada a efetiva culpa do condutor do NB, poderá recorrer-se à

responsabilidade civil pelo risco, como fundamento legal para o direito de indemnização invocado pela Autora.

...

Mas, de acordo com o previsto no artº 505º do mesmo diploma legal, a responsabilidade pelo risco, fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º, 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.

Ora, conforme já acima deixamos dito, o condutor do ..-TG-..., de forma imprudente e incauta, não dispensou a atenção devida à via onde ia entrar e aos demais veículos que ali seguissem, conduziu não adequando a marcha às circunstâncias, não se assegurando que podia entrar no cruzamento e atravessar a EN sem perigo de colisão com outro veículo que aí estivesse a circular, como infelizmente veio a acontecer.

É certo que o condutor do ...-NB circulava a velocidade um pouco acima da permitida para o local - a velocidade permitida no local era de 60 Km/hora e o NB seguia a velocidade de aproximadamente 80 Km/hora -, mas, perante as circunstâncias, não se pode dizer que a velocidade a que seguia o NB tivesse sido causal do acidente, uma vez que, ainda que o NB seguisse a 60 Km/hora, com toda a probabilidade a colisão de veículos teria igualmente ocorrido, uma vez que o condutor do TG, não obedecendo ao sinal de STOP, não cedeu a passagem ao NB, invadindo a faixa de rodagem em que este circulava, de forma súbita e inesperada, quando o NB já se encontrava próximo do cruzamento.

Tanto assim é que o condutor do NB nem sequer travou o veículo antes do embate, o que denota ter sido surpreendido com a manobra repentina do TG, sendo legítimo ao condutor do NB confiar que qualquer veículo que circulasse na via de onde vinha o TG, ao aproximar-se do cruzamento iria respeitar o sinal vertical de STOP aí existente, imobilizando o seu veículo e só avançando para o cruzamento depois de se certificar que na EN 1 (via com prioridade) não se aproximava qualquer veículo.

É o chamado princípio da tutela da confiança, segundo o qual não se pode responsabilizar alguém por um resultado que não lhe pode ser “ex ante” objetivamente imputado, pela falta de cuidado alheio, sendo lícito ao condutor do NB confiar que o condutor do TG iria respeitar o sinal de STOP e só iniciaria a sua marcha em condições de segurança para si e para terceiros.

Pode-se concluir que era exigível comportamento diverso ao condutor do ..-TG-.., tendo em conta, além do mais, que o acidente ocorreu com bom tempo e piso seco, numa via com traçado em reta e onde o mesmo tinha a obrigação de ceder a passagem a quem nela estivesse a circular naquele momento, violando, desta forma, além do mais, o disposto nos arts. 11º n.º 2, 12º n.º 1, 29º n.º 1 e 35º n.º 1 do Código da Estrada.

Parece-nos, assim, fora de qualquer dúvida, que os danos decorrentes do acidente referido nos autos, resultaram única e exclusivamente da condução imprudente levada a cabo pelo condutor do ..-TG-.., violando os deveres de cuidado e atenção a que estava obrigado.”

Ora a presente ação insere-se no âmbito das ações de indemnização por responsabilidade civil que têm como causa um acidente de viação.

A obrigação de indemnizar por responsabilidade civil tem como pressupostos a prática de um facto ilícito, imputável a título de culpa, existindo entre o facto e o dano um nexo de causalidade (art.º 483º CC).

No domínio da responsabilidade civil por acidentes de viação, a responsabilidade civil pode ser imputada a título de culpa – efetiva ou presumida – ou de risco (art.º 503º/3 conjugado com o art.º 500º CC e art.º 503º/1 CC).

É jurisprudência assente que, em matéria de responsabilidade civil, resultante de acidente de viação, cujo dano foi provocado por uma contraordenação ao Código da Estrada, existe uma presunção “iuris tantum” de negligência contra o autor da contraordenação, cabendo-lhe o ónus da contraprova do facto justificativo ou de factos que façam criar a dúvida no espírito do juiz².

Contudo, de igual modo, entende-se que não basta a prova de factos que configuram uma contraordenação ao Código da Estrada, pois inserindo-se a apreciação da responsabilidade no domínio da responsabilidade civil, torna-se de igual forma necessário provar o nexo de causalidade entre a contraordenação praticada e o dano ou prejuízo sofrido³.

Trata-se assim de saber se a conduta comissiva ou omissiva em que se traduz uma contraordenação estradal é (ou foi), segundo as circunstâncias concretas do caso, idónea para produzir o evento danoso ocorrido. Não devem ser consideradas causais daquele evento aquelas contraordenações concomitantes embora com ele mas sem a ocorrência das quais o dito evento se teria

igualmente produzido.

Torna-se, assim, necessário demonstrar a existência do nexo de causalidade adequada entre o facto e o dano.

Na sentença considerou-se que o embate ocorreu por facto imputável única e exclusivamente ao condutor do veículo ..-TG-.. que circulava em contraordenação ao art.º 29º, nº1 e 35º, nº1, do Código da Estrada e ao comando a que corresponde o sinal “STOP”-B2.

Perante os factos provados somos levados a concluir que a colisão ocorreu por facto imputável ao condutor do veículo segurado, com matrícula ..-TG-.., por conduzir o veículo em contraordenação ao sinal B2 do Regulamento do Código da Estrada e não observar a regra do art.º 30º/1, 35º e 44º do Código da Estrada.

Efectivamente o condutor do veículo com matrícula ..-TG-.. deparando-se com um sinal de Stop estava obrigado a parar antes de entrar na via onde pretendia prosseguir a marcha. Mas para além disso, apenas devia avançar se as condições de circulação de trânsito na via o permitissem.

Contudo o condutor do veículo TG não observou tais procedimentos.

Vem-se a provar que o condutor do veículo ..-TG-.. não obstante o sinal vertical B2 (STOP), que se encontrava na artéria de onde saia (Rua 1), avançou para a Estrada Nacional 1, com vista a atravessar aquela via e seguir em frente para

O condutor do ..-TG-.. devia ter tomado as devidas precauções, certificando-se de que não circulava ninguém na EN ...79, antes de iniciar o seu travessamento para seguir no sentido de ..., o que não terá acontecido, uma vez que surgiu, para o condutor do ..-..-NB, de repente à sua frente, cortando-lhe o sentido de marcha, na sequência do que este não conseguiu travar para evitar o embate com a frente do carro na lateral esquerda do TG.

Conduzia assim o veículo de forma imprevidente e sem usar da diligência e atenção exigíveis na concreta situação, sendo certo que estava em condições de conduzir o veículo observando as prescrições legais, mas não o fez, dando desta forma causa à colisão.

Cumpre ter presente que efectivamente resultou provado que a velocidade limite permitida para o local do acidente era de 60 km/h, e que o condutor do veículo NB circulava a uma velocidade de aproximadamente 80Km/h.

Porém, ainda que o condutor do veículo NB circulasse acima do limite de velocidade, não há dúvida que a manobra perigosa e inesperada do condutor do veículo TG, que não respeitou o sinal de Stop, foi a causa direta e exclusiva do acidente.

O conceito de velocidade excessiva, definido no art.24 nº1 do CE, comporta duas realidades distintas: uma vertente absoluta (sempre que exceda os limites legais) e uma vertente relativa, a não adequação à situação concreta, que leva a que condutor não pare no espaço livre e visível à sua frente.

Sabe-se que o veículo NB circulava a uma velocidade um pouco (20Km) superior a 60 Km/h, limite legalmente estabelecido para o local do acidente.

E com a vertente relativa, a norma pretende que o condutor assegure que a distância entre ele e qualquer obstáculo visível é suficiente, para no caso de necessidade fazer parar o veículo sem ter de contar com os obstáculos que lhe surjam inopinadamente. Na verdade, o espaço livre e visível para o efeito de se considerar excessiva a velocidade tem sido entendido como a secção da estrada isenta de obstáculos que fica abrangida pelas possibilidades visuais do condutor.

Em conformidade, prescreve o art.18 nº1 do CE que “ O condutor de um veículo em marcha deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes em caso de súbita paragem ou diminuição de velocidade deste”, e a ratio legis consiste em propiciar uma paragem rápida sem perigo de acidente, ou seja, garantir uma distância de segurança.

Coloca-se pois a questão de saber, sendo este o verdadeiro enfoque do recurso, se a velocidade 20Km acima do limite legal do NB foi ou não concausal do acidente.

O problema do nexo de causalidade no âmbito da responsabilidade civil tem sido tratado pela doutrina tradicional apenas quanto à ligação entre o facto e o dano.

Mas, em bom rigor, ele deve colocar-se, desde logo, ao nível da conduta/evento, pois o comportamento (facto voluntário), jurídica e socialmente relevante, abrange não só a conduta, mas também o resultado. Daí que, se fale então do chamado “ duplo nexo de causalidade”, ao incidir sobre as duas etapas do processo de responsabilização: ao nível da ligação entre conduta/evento e do facto/dano, embora assentes no mesmo critério (cf., por ex.,

PEDRO CARVALHO, A Omissão e Dever de Agir em Direito Civil, 1999, pág.48 e segs.).

Este “duplo nexo de causalidade” remete-nos para os critérios da imputação ou de avaliação a que são submetidos os dados empíricos, passando-se, assim, do plano ontológico para o normativo.

Neste contexto, formularam-se diversas teorias sobre o nexo de causalidade, entre as quais se destacam a teoria da conditio sine qua non; a teoria da última condição; a teoria da condição eficiente; a teoria da culpa aos prejuízos em concreto; e a teoria da causalidade adequada.

O artº 563º do CC adoptou a teoria da causalidade adequada, ao estabelecer que a obrigação de indemnização só existe em relação aos danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não fosse a lesão.

Para que um facto seja causa de um dano é necessário, antes de mais, que, no plano naturalístico, ele seja condição sem o qual o dano não se teria verificado e depois que, em abstracto ou em geral, seja causa adequada do mesmo (nexo de adequação).

Releva a causalidade adequada na sua formulação negativa: a condição deixará de ser causa do dano sempre que, segundo a sua natureza geral, era de todo indiferente para a produção do dano e só se tornou condição dele em virtude de outras circunstâncias extraordinárias, sendo, portanto, inadequado para esse dano (cf., por ex., ANTUNES VARELA, Das Obrigações em Geral, I, 2ª ed., pág.743 e segs., Ac STJ de 15/4/93, C.J. ano I, tomo 2, pág.59, de 15/1/2002, C.J. ano X, tomo I, pág.36).

A teoria da causalidade adequada, na sua formulação negativa, não pressupõe a exclusividade do facto condicionante do dano, nem exige que a causalidade tenha de ser directa e imediata, admitindo não só a ocorrência de outros factos condicionantes, como ainda a chamada causalidade indirecta, na qual é suficiente que o facto condicionante desencadeie outro que directamente suscite o dano.

Noutra perspectiva, e a propósito da imputação, CLAUS ROXIN refere que quando o legislador permite, à semelhança do que sucede em outras manifestações da vida moderna, ocorra um risco até certo limite, apenas poderá haver imputação se a conduta do autor significa um aumento do risco permitido (Problemas Fundamentais de Direito Penal, pg.152).

O princípio do incremento do risco adopta o seguinte método: deve, em primeiro lugar, examinar-se qual a conduta que não se poderia imputar ao agente como violação do dever de acordo com os princípios do risco permitido; depois, estabelecer-se uma comparação entre ela e a forma de actuar do agente, para se comprovar, então, se, na configuração dos factos submetidos a julgamento, a conduta incorrecta do autor fez aumentar a probabilidade de produção do resultado em comparação do risco permitido.

Ora sem dúvida que foi a manobra súbita e precipitada do TG quem desencadeou a dinâmica do acidente, ao não respeitar o sinal de STOP, avançando para a estrada para atravessar a via em direcção a ..., invadindo de forma súbita a faixa de rodagem em que circulava o NB, quando este já se encontrava a aproximar do cruzamento, cortando a marcha do veiculo NB.

E claramente a velocidade de 80Km, ligeiramente acima do limite permitido para o local, uma recta, não foi um factor que potenciasse o acidente, parecendo até ter sido de todo indiferente para a produção do acidente, e que naquelas circunstâncias, uma recta, propiciasse até o aumento do risco permitido.

Destarte, e tendo em conta a dinâmica do acidente pode asseverar-se que a violação da regra de cedência de passagem não pode deixar de prevalecer claramente na atribuição de responsabilidade.

É ainda de referir que circulando o veículo automóvel de matricula NB numa via prioritária e usando da diligência necessária para conduzir em segurança, não seria exigível que contasse com as condutas contraordenacionais dos outros utentes da via, como aconteceu no caso concreto.

A situação dos autos enquadra-se naqueles casos em que ocorre uma interrupção súbita do percurso normal, sendo percurso normal aquele que se processse em condições normais de respeito das regras de trânsito.

Neste contexto é de concluir, tal como bem entendeu o Tribunal a quo que apenas o condutor do veículo TG deu causa à colisão sendo-lhe imputável o acidente a título de culpa efetiva e exclusiva".

A autora / ora recorrente não se conforma com esta decisão e insiste em que o acidente deve ser imputado exclusivamente ao comportamento do condutor do outro, i. e., do veículo em que não circulava a vítima.

Mas - pode já antecipar-se - não lhe assiste razão.

Tanto a sentença como o Acórdão impugnado nesta revista contêm fundamentação (mais do que) suficiente para compreender por que razão a responsabilidade deve ser exclusivamente imputada à vítima e nenhum dos demandados pode ser responsabilizado.

Volta-se, de qualquer forma, a refazer o percurso, começando-se por destacar os factos provados mais relevantes, quais sejam:

5. A Rua 1, entronca com a EN ...79, apresentando-se um sinal STOP imediatamente antes do cruzamento com a EN ...79, para quem, como o condutor do TG, circula naquela via, no sentido de ... para
9. A velocidade limite permitida para o local do acidente era de 60 km/h.
10. O condutor do NB circulava a uma velocidade de aproximadamente 80Km/h.
11. O veículo conduzido pela vítima BB apesar do sinal de STOP existente junto ao cruzamento com a EN ...79, avançou para a estrada para atravessar aquela via em direção a
12. Invadindo de forma súbita a faixa de rodagem em que circulava o NB, quando este já se encontrava a aproximar do cruzamento, cortando a marcha do NB.
13. Ocorrendo então o embate da frente do NB na lateral esquerda, parte central, do TG.

Como é por demais sabido, apesar de partirem de factos, as decisões judiciais suportam-se em conceitos e raciocínios jurídicos. Em particular, quando se trata, como no caso dos autos, de aferir da responsabilidade civil, deve ter-se presente que estão em causa requisitos com inegáveis significado e alcance jurídicos. Ilustra-o bem o nexo de causalidade, que é, aparentemente, o requisito que está no centro do presente recurso.

Deve, designadamente, compreender-se que o que importa averiguar aqui não é exactamente a causalidade naturalística (a existência de uma causa como condição do dano). Exige-se o apelo a critérios jurídicos, como a causalidade normativa ou a causalidade adequada, e a princípios jurídicos, como o princípio da razoabilidade.

Ponderando tudo isto, é razoavelmente visível que o que está na origem do acidente dos autos não é qualquer factor relacionado com o comportamento

do condutor do outro veículo mas sim um factor unicamente imputável à conduta da vítima - o manifesto desrespeito pela regra de trânsito materializada no sinal STOP, implicando a criação de uma situação de perigo para si (auto-colocação em perigo) e para os outros.

Como é - ou deve ser - do conhecimento de todos os titulares de licença de condução, o STOP é um sinal de cedência de passagem, que impõe ao condutor a obrigação de parar antes de entrar no cruzamento ou entroncamento junto do qual o sinal se encontra colocado e ceder a passagem a todos os veículos que transitem na via em que vai entrar.

O STOP sinaliza uma das regras mais importantes do Código da Estrada, que visa possibilitar ao condutor avaliar correctamente a presença de outros veículos na via e evitar colisões em cruzamentos ou entroncamentos, em especial quando há muito trânsito ou pouca visibilidade. Poderia, por isso, qualificar-se como uma regra de trânsito “primária” ou “muito forte”, o que converte o desrespeito por ela num desrespeito muito grave ou grosseiro do Código da Estrada, o que se manifesta, desde logo, na seriedade da contra-ordenação (muito grave) e das coimas que lhe estão associadas (compreendendo, inclusivamente, a inibição de conduzir).

Quer-se com tudo isto dizer, em síntese, que o factor “desrespeito pelo sinal STOP” praticado, nos termos em que foi praticado, pela vítima (cfr. factos provados 11 e 12) foi de tal maneira determinante ou decisivo que faz com que qualquer outra circunstância seja indiferente para a produção do acidente.

Usando (e adaptando) as palavras de Jorge Sinde Monteiro, em obra muito recente, poder-se-ia dizer-se que “*o acidente prove[io] exclusivamente de negligência grosseira do lesado*”, entendendo-se por tal um comportamento temerário em elevado e relevante grau, com consciência de risco de dano e patente exposição ao perigo”⁴.

O nexo de causalidade aparece aqui associado à culpa, mais precisamente ao grau de culpa. Mas a verdade é que, ao contrário do que decorre da exposição tradicional, usada para efeitos pedagógicos ou de dogmática, os requisitos da responsabilidade não são indissociáveis ou completamente autónomos.

Voltando de novo a Jorge Sinde Monteiro, referindo-se embora, noutra obra, ao concurso da culpa do lesado com a responsabilidade pelo risco, é possível dizer que, atendendo à jurisprudência europeia, que “[a] redução da reparação [por parte do responsável pelo risco] pressupõe uma culpa grave e a total exclusão, parece, uma culpa extremamente grave [por parte do lesado]

⁵. Ora, é uma situação deste último tipo, em que o comportamento do lesado consubstancia, usando a expressão do mesmo autor, uma “*exposição voluntária a riscos muito graves*”⁶, que se regista aqui.

São ainda oportunas as palavras de José Carlos Brandão Proença, quando explica, não obstante a propósito do artigo 570.º do CC⁷:

“De acordo com a interpretação que fazemos do artigo 570.º, e que prescinde de considerações desenvolvidas em torno de uma pretensa reprovação da conduta do lesado ou de uma visão puramente causalista, parece-nos mais coerente com a autonomia dogmática da ‘culpa’ do lesado explicar o fundamento desse normativo recorrendo à ideia jurídica de uma autoresponsabilidade do lesado [] no sentido de uma imputação das consequências patrimoniais decorrentes de opções livres que tomou e que se revelaram desvantajosas para os seus interesses, dada a sua aptidão autolesiva. Não estando, em geral, a conduta do lesado enquadrada em moldes normativos, cremos melhor fundada uma perspectiva que faça imputar ao lesado os efeitos negativos da sua acção contributiva, consista ela em se ter exposto descuidada e injustificadamente ao perigo de sofrer o dano, quer tenha resultado da falta de observância de certas medidas de segurança cujo cumprimento reduziria ou evitaria o dano. O ‘desvalor’ da conduta não radica pois numa reprovação estrita, mas nesse ‘responder’ (na acepção de se suportar as consequências), em maior ou menor medida, e, em primeiro lugar, pelas acções pessoais ‘culposas’. Nem cremos incorrecto falar-se aqui de uma dupla imputação, ora de feição mais objectiva (a imputação danosa) ora de conteúdo mais pessoal (a imputação da conduta à acção livre e ‘culposa’ do lesado)”⁸.

Em consequência lógica de tudo quanto se disse, e rebatendo directamente o que se diz nas conclusões de recurso, atendendo à qualificada (gravemente culposa) conduta da vítima, a circunstância de o outro veículo circular um pouco acima da velocidade máxima legalmente permitida (cfr. factos provados 9 e 10), que a recorrente descreve como “imprudência” (cfr. conclusões 5 e 9), não permite considerar responsável, em qualquer medida, o condutor daquele outro veículo.

Nas conclusões de recurso, a recorrente alega ainda que houve violação do artigo 503.º, n.º 3, do CC, consubstanciada no facto de o Tribunal recorrido ter desconsiderado a presunção de culpa sem que o condutor do outro veículo a tenha ilidido (cfr. conclusões 7 e 8).

Sucede, porém, desde logo, que os factos não suportam a alegação da recorrente. Não se encontra nenhum facto provado do qual resulte que o condutor do outro veículo conduzia este por conta de outrem. Pelo contrário, consta da factualidade não provada que o condutor do outro veículo conduzia por conta e sob as ordens e orientações da proprietária do veículo, aqui 2.ª ré (cfr. facto não provado 2). O artigo 503.º, n.º 3, do CC não é, então, aplicável ao caso dos autos por falta dos pressupostos, pelo que fica afastada a hipótese da sua violação.

*

III. DECISÃO

Pelo exposto, nega-se provimento à revista e confirma-se o Acórdão recorrido.

*

Custas pela recorrente.

*

Lisboa, 15 de Janeiro de 2026

Catarina Serra (relatora)

Fernando Baptista

Emídio Santos

1. Sublinhado nosso. ↵

2. Entre outros: *Acs. do S.T.J. de 6.1.87, In B.M.J. n.º 362, pág. 488 e de 3.3.90, In B.M.J. n.º 359, pág. 534 e Ac. da Rel. de Lisboa de 26.03.92, In C.J. Ano XVII, T2, pág. 152, Ac. Rel. Porto 14.07.2008 -JTRP 00041584 - www.dgsi.pt; Ac. STJ 02.12.2008 CJ STJ XVI, III, 168.* [\(link\)](#)
3. Cf. *Ac. STJ de 02.12.2008 CJ STJ XVI, III, 168 e Ac. Rel. Lisboa de 26.01.1995 CJ XX, I, pág. 101.* [\(link\)](#)
4. Jorge Sinde Monteiro, "Acórdão do STJ de 4 de Julho de 2024 (Acidentes de viação. A culpa do lesado como causa de exclusão da responsabilidade objetiva)", *Revista de Legislação e de Jurisprudência*, 2025, n.º 4054, p. 74 (fórmula repetida na p. 75). [\(link\)](#)
5. Jorge Sinde Monteiro, *Acidentes de viação - Adaptação do Código Civil à legislação e jurisprudência da União Europeia*, Coimbra, Almedina, 2024, p. 289. [\(link\)](#)
6. Jorge Sinde Monteiro, *Acidentes de viação - Adaptação do Código Civil à legislação e jurisprudência da União Europeia*, cit., p. 297. [\(link\)](#)
7. Como se sabe, esta norma pressupõe duas condutas culposas e causalmente concorrentes para o evento lesivo (José Carlos Brandão Proença, in AAVV, *Comentário ao Código Civil - Direito das Obrigações - Das Obrigações em geral*, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 2018 p. 579). [\(link\)](#)
8. José Carlos Brandão Proença, *A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual*, Coimbra, Almedina, 1997, pp. 416-417 (destaques do A.). [\(link\)](#)