

Tribunal da Relação de Guimarães
Processo nº 101/24.0T8MAC.G1

Relator: MARIA AMÁLIA SANTOS

Sessão: 22 Janeiro 2026

Número: RG

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: APELAÇÃO PARCIALMENTE PROCEDENTE

FORMULAÇÃO DO PEDIDO JUROS DE MORA

INDEMNIZAÇÃO PECUNIÁRIA ATUALIZADA

AUJ Nº 4/2002 DE 9 DE MAIO DE 2002

Sumário

I- Embora seja comum referir-se que o pedido deve ser formulado na conclusão da petição, a letra da lei não exige que a petição inicial contenha uma “conclusão”, e que a mesma corresponda ao pedido formulado, o qual pode ser formulado na narrativa da petição inicial.

II- A lei processual impõe que o pedido seja formulado de modo claro e inteligível, e que seja preciso e determinado, por forma a assegurar à contraparte o exercício do direito de defesa na sua plenitude.

III- Sempre que a indemnização pecuniária por facto ilícito ou pelo risco tiver sido objeto de cálculo atualizado, nos termos do n.º 2 do artigo 566.º do Código Civil, a mesma vence juros de mora a partir da decisão atualizadora, e não a partir da citação, por interpretação restritiva do art.º 805º nº 3 do CC (segundo o AUJ nº 4/2002 de 9 de maio de 2002).

IV- As indemnizações calculadas com base na equidade têm de ser entendidas, salvo expressa menção em contrário, como atualizadas.

Texto Integral

ACORDAM OS JUÍZES NA 3ª SECÇÃO CÍVEL DO TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE GUIMARÃES:

I- RELATÓRIO:

Veio a Autora, EMP01... - UNIPESSOAL, LDA, com sede na Rua ..., ..., ..., intentar a presente ação declarativa de condenação sob a forma de processo comum contra a Ré **EMP02...**, com sede na Rua ..., em ..., pedindo, a final, que seja a ré condenada a pagar-lhe a quantia de 12.128,57€, acrescida de juros à taxa legal, desde a citação e até integral pagamento.

Alega para tanto e em síntese, que no dia 03 de outubro de 2023, na EN ...16, ao Km 47, em ..., ocorreu um acidente de viação entre a viatura ..-OB..., pesado de mercadorias, conduzido por AA, sob as ordens e instruções da A., e a viatura ..-EG..., conduzida pelo seu proprietário BB, segurada na ré.

O acidente ocorreu por culpa exclusiva do condutor do EG, porquanto ambos os veículos circulavam na indicada EN ...16, e quando o veículo OB iniciou, de forma atempada, com sinal de pisca ligado, e com o cuidado devido, a manobra de ultrapassagem do EG, este, repentina, inopinadamente, sem sinalização adequada, e sem qualquer atenção e cuidado, mudou de direção para a esquerda, obrigando o OB, sem possibilidade de evitar o acidente, a sair da via de circulação para a sua esquerda, ficando aí imobilizado.

Os danos no OB ascendem a 11.878,57€, com mão-de-obra e peças.

Acresce que, da data do acidente (incluindo a da peritagem/vistoria) e até hoje, o veículo afeto à atividade transportadora da A encontra-se paralisado, sendo que a mesma necessita permanente e diariamente de utilizar aquele veículo para os diversos serviços de transporte aos seus clientes. A falta do veículo causou-lhe um prejuízo diário por paralisação durante aqueles 180 dias, valor que deve ser apurado em ato de liquidação em execução de sentença.

Acresce ainda que mercê do acidente, o veículo OB sofreu uma desvalorização comercial de valor nunca inferior a € 250,00, sendo a ré a responsável por todos os danos sofridos pela A, por força do contrato de seguro que celebrou com o proprietário do EG.

*

A ré veio contestar a ação, aceitando a ocorrência do acidente, na data e local mencionados pela A, assim como a transferência da responsabilidade do condutor do EG para si, por força de contrato de seguro obrigatório, titulado pela Apólice nº ...53, válido e eficaz à data do evento.

Considera, porém, que a culpa na produção do acidente é de atribuir em exclusivo ao condutor do OB, porquanto o local do embate é precedido de uma

curva de visibilidade reduzida, para quem segue no sentido de ambos os veículos.

Assim, ligeiramente antes do km 47km, e porque pretendesse virar à esquerda para um caminho vicinal que aí entronca na EN ...16, o condutor do EG, antes de tal entroncamento, abrandou a sua marcha, sinalizou a manobra com o sinal luminoso intermitente, aproximando-se do centro da via.

Quando já se encontrava em plena manobra, e na faixa de rodagem contrária, é embatido pelo veículo pesado de mercadorias na sua parte lateral esquerda, nas portas do condutor e passageiro, e arrastado por aquele em cerca de 20m até ao talude que ladeia o início e entrada, lado direito, do aludido caminho vicinal, onde o OB embateu frontalmente.

Conclui assim pela improcedência da ação, com a sua absolvição do pedido.

*

Tramitados regularmente os autos, foi proferida, a final, a seguinte decisão:

“Nestes termos e pelos fundamentos expostos, decide o Tribunal julgar a acção instaurada pela Autora, contra a Ré, parcialmente procedente, por provada e, em conformidade, decide condenar a Ré a pagar à Autora as seguintes quantias

a) € 5.939,28 a título de danos patrimoniais atinentes à reparação do veículo pesado de mercadorias;

b) € 100,00/dia desde a data do sinistro até efectiva reparação, e até ao montante máximo de € 5.939,29, acrescidas de juros, à taxa de 4%, contados desde a data da citação da Ré até integral pagamento.

c) absolver a Ré no mais peticionado;

d) Custas a cargo da Autora e Ré, na proporção do decaimento, que se fixa em 90% para a Ré e 10% para a Autora...”

*

Não se conformando com a sentença proferida, dela veio a ré “EMP02..., - Sucursal em Portugal”, interpor RECURSO DE APELAÇÃO, apresentando alegações, e formulando as seguintes conclusões:

“A) - Pela procedência da impugnação da matéria de facto deverão aditar-se aos factos Provados: - O condutor do OB circulava, na manobra de ultrapassagem, a velocidade de cerca de 85-90 Km/hora; - A curva referida em 5º apresenta visibilidade reduzida.

B) - Face à factualidade apurada, a culpa na produção do acidente é de atribuir em exclusivo ao condutor do veículo pesado de mercadorias, já que: -

quando iniciou a manobra de ultrapassagem não cuidou de se certificar que à sua frente circulava um veículo ligeiro que abrandou a marcha e que não estavam reunidas as condições de segurança para realizar tal ultrapassagem;- na mesma altura, o condutor do veículo ligeiro sinalizou a sua intenção de mudar de direcção à esquerda, através do respectivo sinal luminoso; - o condutor do veículo ligeiro abrandou a sua marcha e dirigiu-se para o centro da via, pretendendo aceder a um caminho vicinal, não asfaltado e sem sinalização; - o condutor do veículo pesado de mercadorias no momento da ultrapassagem circulava a uma velocidade de cerca de 85-90 Km/h, quando o limite máximo legal é de 70Km; - as circunstâncias do local - cruzamento seguido de curva; sinal do ligeiro/intenção de virar à esquerda e abrandamento da marcha, limites de velocidade, - aconselhavam o condutor do OB a não iniciar qualquer manobra de ultrapassagem.

C) - A Autora não formula na sua p.i. qualquer pedido concreto relativamente à indemnização pela privação do uso do veículo.

D) - Verifica-se ineptidão da petição inicial por falta de pedido quando o Autor, invocando que sofreu danos, não integra na conclusão da sua petição inicial qualquer pedido de condenação do Réu no pagamento de uma quantia certa, seja em liquidação de execução de sentença.

E) - O que determina, a absolvição da instância do Réu, neste item.

F) - Ao provar-se que a reparação do veículo ficou concluída em Janeiro de 2024, e que a responsabilidade na produção do acidente é de atribuir 50% a A. e Réu, não pode condenar-se este no valor calculado por Juízos de equidade - 100,00 € - desde a data do sinistro até efectiva reparação e até ao montante máximo de 5.939,29 €.

G) - Pois que existe oposição entre os fundamentos e a decisão, tornando parcialmente nula a sentença.

H) - Em virtude de o valor para a indemnização pela privação do uso haver sido calculado por aplicação do critério normativo da equidade, e, por conseguinte actualizado, não são devidos juros sobre tal montante desde a citação, mas tão-só desde a decisão final.

I) - A douta sentença ora em crise não julgou correctamente a matéria de facto vertida nos articulados e documentos juntos aos autos, devendo a correspondente impugnação ser havida como procedente e aditarem-se os concretos pontos de facto supra enunciados.

J) - Doutro modo, violou, e /não aplicou correctamente as seguintes normas legais: - Código da Estrada: artigos 27º, nº 1; 38º, nºs 1 e 2; 25º, nº 1, 4; e 35º, nº 1. - Código Proc. Civil: artigos 186º, nº 2, a); e 577º, b); 493º, nº 2 e 3, nº 1. - Código Civil: 483º, nº 1; 487º; 506º, 804; 805º e 806º

NESTES TERMOS (...), deve o presente recurso merecer provimento, dando-

se procedência à impugnação da matéria de facto, e julgando-se a acção improcedente por não provada atenta a culpa exclusiva do condutor do veículo pesado de mercadorias na produção do acidente.

Se assim se não entender, sempre a proporção respectiva na produção do sinistro deverá ser bastante superior a imputada ao veículo pesado mercadorias, nunca abaixo de 80%.

Quanto aos demais itens recursivos supra referidos em IV, V e VI desta Alegação devesse decidir-se como neles se consignou...”.

*

Dos autos não consta que tenha sido apresentada Resposta ao recurso.

*

II - DELIMITAÇÃO DO OBJETO DO RECURSO

Tendo em consideração que o objeto do recurso é delimitado pelas conclusões das alegações da recorrente (acima transcritas), sem prejuízo da apreciação de eventuais questões de conhecimento oficioso (artigos 635º e 639º do CPC), **as questões a decidir no presente recurso de Apelação** são as seguintes, pela ordem invocada pela recorrente:

- A) - Se é de alterar a matéria de facto, no sentido pretendido pela recorrente;
- B) - Se perante a alteração da matéria de facto, é de alterar a decisão em conformidade, atribuindo-se a culpa na produção do acidente, em exclusivo, ao condutor do veículo pesado;
- C) - Se a decisão recorrida é nula (parcialmente), por inexistência de pedido, e por contradição entre os fundamentos e a decisão; e
- D) - Se não são devidos juros desde a citação - quanto à indemnização fixada a título de dano da privação do uso da viatura -, mas tão-só desde a decisão final.

*

III- FUNDAMENTAÇÃO DE FACTO:

“FACTOS PROVADOS:

1.º - No dia 3 de Outubro de 2023, cerca das 12 horas, na Estrada Nacional ...16, da União de Freguesias ..., ..., ... e ..., no sentido Sul/Norte - .../..., AA, sob as ordens e direcção da Autora, conduzia o veículo pesado de mercadorias, com a matrícula ..-OB-., propriedade da Autora;

2.º - Era de dia e o tempo estava seco.

3.º - A via, com piso alcatroado, esta seca e limpa.

4.º - A referida via possui dois sentidos de trânsito, inexistindo, à data, qualquer linha longitudinal a delimitar os aludidos sentidos de trânsito.

- 5.º - Após o cruzamento com a estrada municipal que liga ..., existe uma curva que permitia avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de cerca de 50m e,
- 6.º - Ao Km 47, a EN ...16 caracteriza-se por ter um traçado recto.
- 7.º - A faixa de rodagem mede, em largura, cerca de 7,60m.
- 8.º - No mesmo sentido, imediatamente à frente, seguia o veículo automóvel, com a matrícula n.º ..-EG-.., conduzido e propriedade de BB;
- 9.º - O veículo ligeiro é segurado pela Ré, com a Apólice nº ...53.
- 10.º - Antes de alcançar o km 47 da EN ...16, o condutor do veículo pesado de mercadoria OB encetou a manobra de ultrapassagem do supra referido veículo ligeiro EG, indicando a sua intenção de ultrapassar, em via permitida para o efeito, mediante o uso atempado de pisca.
- 11.º - Quando iniciou a manobra de ultrapassagem o condutor do veículo pesado de mercadorias não cuidou de se certificar que à sua frente existia um veículo ligeiro que abrandou a sua marcha, e que estavam reunidas as condições de segurança para realizar tal ultrapassagem.
- 12.º - Na mesma altura, o condutor do veículo ligeiro EG sinalizou a sua intenção de mudar de direcção à esquerda, através do respectivo sinal luminoso,
- 13.º - (...) abrandou a sua marcha e dirigiu-se para o centro da via, pretendendo aceder a um caminho vicinal, não asfaltado e sem sinalização.
- 14.º - O condutor do veículo ligeiro EG não cuidou de se certificar que não havia qualquer veículo a iniciar ou a efectuar manobra para o ultrapassar, e iniciou a manobra de mudança de direcção à esquerda, invadindo a faixa de rodagem onde já se encontrava o veículo pesado de mercadorias OB.
- 15.º - O veículo pesado de mercadorias OB já se encontrava na hemi-faixa esquerda a realizar a ultrapassagem quando se deparou com o veículo ligeiro EG que invadiu aquela faixa de rodagem.
- 16.º - O veículo pesado de mercadoria embateu, com a parte frontal/lateral direita do veículo pesado, no veículo ligeiro, na lateral esquerda deste, mais precisamente na zona do rodado dianteiro e porta do condutor,
- 17.º - (...) acto contínuo, o condutor do veículo pesado de mercadoria OB guinou para a sua esquerda,
- 18.º - (...) até que ambos os veículos ficaram, lado a lado, imobilizados com a frente virada para o talude com cerca de 2m de altura que ladeia a entrada/lado direito do caminho vicinal e,
- 19.º - (...) no qual, o veículo pesado de mercadorias embateu com a frente.
- 20.º - Em consequência do embate, o veículo pesado de mercadorias OB sofreu estragos na chapa e parte mecânica;
- 21.º - O valor da reparação do veículo pesado de mercadorias estimou-se em €

11.878,57.

22.º - A reparação do veículo ficou concluída em Janeiro de 2024.

23.º - A Ré ordenou a vistoria ao veículo pesado de mercadorias OB, tendo concluído pela perda total e fixado como valor indemnizatório o montante de € 11.000,00 e o valor do salvado de € 5.355,00, o qual seria deduzido e por referência à data de 23 de Outubro de 2023.

24.º - À data, o veículo pesado de mercadorias OB encontrava-se afecto à actividade de transporte de mercadorias, que constitui o objecto social da Autora.

25.º - A Autora utilizava (o) diariamente nos serviços de transporte que presta aos seus clientes.

26.º - Os condutores dos veículos omitiram os deveres de cuidado adequados a evitar o evento produzido, que devia ter sido previsto, e que segundo as circunstâncias do caso, e as capacidades pessoais de cada um, eram capazes de prever.

FACTOS NÃO PROVADOS:

Com relevância para a decisão da causa, não se consideram provados os seguintes factos:

A- A curva referida em 5.º apresenta reduzida visibilidade.

B- O condutor do veículo ligeiro decidiu repentinamente mudar de direcção à esquerda.

C- Quando iniciou a manobra de ultrapassagem, o veículo ligeiro já tinha iniciado a viragem à esquerda.

D- O veículo pesado de mercadorias encontrava-se em bom estado de conservação e com permanente assistência e manutenção.

E- A companhia de seguros do veículo pesado de mercadorias, no dia 1 de Fevereiro de 2024, ressarciu o proprietário do veículo ligeiro EG pelos danos sofridos.

F- O veículo pesado de mercadoria sofreu uma desvalorização no montante de € 250,00”.

*

A) - Da impugnação da matéria de facto:

Alega a recorrente que a A, no item 14º da petição inicial, alegou, embora genericamente, “... que conduzia de acordo com todas as regras de trânsito...” , onde se incluem as regras sobre a velocidade, plasmadas nos artigos 24º a 28º do Código da Estrada.

Também a Ré, no item 17º da sua Contestação, articulou que “... só a manifesta imprudência, falta de atenção às características da via, distração e até a velocidade excessiva para o local e circunstâncias do mesmo, revelados

pelo condutor do OB, levaram à eclosão do sinistro”.

E que, em qualquer ação declarativa que tenha por objeto a apreciação da culpa na eclosão de um acidente de viação, é fundamental e pertinente apurar a velocidade de circulação dos veículos intervenientes, mormente em situações de ultrapassagem e outras manobras perigosas previstas e reguladas no código da Estrada.

Que a velocidade dos veículos constitui um facto que sempre se deve apurar, por inerente à circulação rodoviária do veículo.

Ora, segundo a recorrente, da produção de prova sobre tal facto resultou que o condutor do veículo pesado admitiu em audiência que circulava a cerca de 85-90Km/hora.

Acresce que do registo do tacógrafo junto aos autos consta, perto das 12 horas (e onde termina a marcha e se dá o acidente), uma velocidade entre os 80 e os 100 km/h, com picos sensivelmente acima do meio de tal linha (80-100), o que revela uma velocidade aproximada de 90 Km/h.

Face a tal prova, a que, segundo a recorrente, o tribunal não atendeu, mas que se revela pertinente ao mérito da causa, deverá aditar-se aos factos provados, que *“O condutor do OB circulava, na manobra de ultrapassagem, a velocidade de cerca de 85 - 90 km/hora”*.

Vejamos:

Na petição inicial, a A alega, no essencial, para imputar a culpa na produção do acidente ao condutor do EG, que o veículo OB, de sua propriedade, circulava no sentido Sul/Norte, imediatamente atrás daquele. E quando tinha iniciado, de forma atempada, com sinal de pisca ligado, e com o cuidado devido, a manobra de ultrapassagem do EG, este, repentina, inopinadamente, sem sinalização adequada, e sem qualquer atenção e cuidado, muda de direção para a sua esquerda, obrigando o OB, sem possibilidade de evitar o acidente, a sair da via de circulação para a sua esquerda, ficando aí imobilizado.

Na sua contestação, a ré contrapõe ao alegado, que a culpa na produção do acidente sempre será de atribuir em exclusivo ao condutor do OB, porquanto o local de embate é precedido de uma curva de visibilidade reduzida, para quem segue no sentido de ambos os veículos, e que ligeiramente antes do 47km, e porque pretendesse virar à esquerda para um caminho vicinal que aí entronca na EN ...16, o condutor do EG, antes de tal entroncamento, abrandou a sua marcha, sinalizou a manobra com o sinal luminoso intermitente, e aproximou-se do centro da via.

Quando já se encontrava em plena manobra, e na faixa de rodagem contrária,

é embatido pelo veículo pesado de mercadorias na sua parte lateral esquerda, nas portas do condutor e passageiro, sendo arrastado por aquele, em cerca de 20m até ao talude que ladeia o início e entrada, lado direito, do aludido caminho vicinal, onde o OB embateu frontalmente.

É assim de atribuir a responsabilidade pela eclosão do acidente ao condutor do OB, já que **não se assegurou de que podia realizar em segurança a manobra de ultrapassagem, sem perigo de colidir com o veículo que transitava à sua frente, e que já havia iniciado a viragem à esquerda, infringindo desse modo o disposto nos artigos 38, nº1 e 35º do Código da Estrada.**

Acrescenta a ré, que só a manifesta imprudência, falta de atenção às características da via, distração, *e até a velocidade excessiva para o local* e circunstâncias do mesmo, relevadas pelo condutor do OB, levaram à eclosão do sinistro.

E que a exigência de prudência no exercício da condução deve aumentar na proporção das características do veículo, enquanto produtor de um risco maior para a circulação rodoviária, o que acontece com um veículo pesado e características do OB.

Por outro lado, diz que os condutores que pretendam fazer uma ultrapassagem de veículos, devem assegurar-se previamente de que poderão efetuar essa manobra sem perigo de colidir com qualquer veículo que transite no mesmo sentido; e que devem prever todos os riscos que se podem dar durante a manobra, e tomar as medidas adequadas a evitá-los.

Conclui assim pela improcedência da ação, e pela sua absolvição do pedido.

*

Consabidamente, nas ações destinadas a efetivar a responsabilidade civil extra-contratual, a causa de pedir é complexa, sendo constituída pelo facto ilícito, pela culpa, pelos danos, e pelo nexo de causalidade entre o facto e os danos (Antunes Varela, Das Obrigações em Geral, vol. I, pág. 562; José Alberto dos Reis, Cód. Proc. Civil Anot., vol. V, pág. 56; e Lopes Cardoso, Rev. Trib. , ano 93º, pág. 387), sendo que o facto ilícito gerador da responsabilidade civil é a violação do direito de outrem, ou de norma legal destinada a proteger interesses alheios (art.º 483º do CC).

No caso dos autos, não há dúvida de que o facto ilícito invocado pela A para fundamentar a responsabilidade civil da ré, foi a forma (incorreta) como foi efetuada a manobra de mudança de direção à esquerda pelo condutor do EG, em contravenção ao que vem disposto nos artºs 35º e 44º do Código da Estrada.

A ré, na sua contestação, impugnando os factos alegados, afirma, pelo contrário, **que foi a forma (incorreta) como o condutor do OB efetuou a**

manobra de ultrapassagem, que levou ao embate, convocando para o efeito ao artºs 35º e 38º do Código da Estrada, como as normas jurídicas violadas.

Referem-se tais preceitos legais, invocados pela ré, à forma como a manobra de ultrapassagem deve ser efetuada, que no caso era o dever do OB se certificar que a podia realizar em segurança, sem perigo de colidir com o EG, que transitava no mesmo sentido, e também ele a realizar uma manobra de mudança de direção para a esquerda, com total respeito pelas regras estradais.

Foi esse o facto ilícito invocado pela ré, para imputar a responsabilidade pelo acidente ao condutor do OB.

Claro que vem também por ela invocada a possível “*causa remota*” dessa conduta - “a velocidade excessiva para o local” (a par das características da via, que na ótica da recorrente não permitiam a realização da manobra de ultrapassagem) -, que o poderá ter levado à “*causa próxima*” e determinante do acidente, objetivamente verificada, e expressamente invocada pela ré - a manobra de ultrapassagem do veículo EG, em contravenção ao disposto nos artºs 35º e 38º do CE.

Ora, como é evidente, essa causa remota, não sendo a causa determinante do acidente, não carece de ser indagada, mostrando-se mesmo irrelevante para apreciar a conduta ilícita, objetivamente verificada, que esteve na origem do acidente.

Como se disse, essa conduta ilícita foi expressamente invocada pela ré na contestação - a forma (incorreta) como foi efetuada pelo OB a manobra de ultrapassagem -, tendo sido (apenas) a essa conduta ilícita que o tribunal recorrido atendeu, e bem, em nosso entender, já que a ré vem alegar na contestação a *eventual velocidade excessiva do OB*, não como causadora do acidente - como sua causa imediata -, mas como *potencial causadora da manobra de ultrapassagem ilegal*, essa sim, a verdadeira causa do embate. No fundo, verificamos que a ré não elege a velocidade excessiva da viatura pesada como o facto ilícito gerador do acidente, mas sim a manobra de ultrapassagem realizada pelo condutor daquela.

Não havia por isso razão para que o tribunal recorrido indagasse da velocidade a que circulava o OB, nem havia sequer matéria de facto alegada pela ré que lhe permitisse sujeitar tal questão a produção de prova, limitando-se aquela, como se referiu, a aludir à *eventual velocidade excessiva do OB* (como resulta da proposição *até*, vertida na alegação), como estando na origem da manobra de ultrapassagem efetuada (de forma ilegal, na versão daquela).

Aderimos por isso ao que ficou a constar da motivação da matéria de facto, de

que “...a restante factualidade alegada, constante da petição inicial e da contestação, não foi reconduzida ao elenco de factos provados ou não provados por ser conclusiva, conter matéria de direito, **ou não revestir relevância para a decisão dos presentes autos**”, encontrando-se nessa situação, a nosso ver, a matéria alegada pela ré no art.º 14º da contestação.

Improcede assim a impugnação daquela matéria de facto invocada pela recorrente.

*

Insurge-se também a recorrente contra a matéria de facto vertida na alínea A), onde consta como não provado que “A curva referida em 5º apresenta reduzida visibilidade”, considerando que tal facto deverá ser levado aos factos provados, apelando para tal ao que revelam as fotografias obtidas pelo tribunal na inspeção ao local, juntas aos autos, bem como as fotografias juntas pela Autora com a p.i. (docs. 2 e 4), as quais permitem afirmar que a curva que precede o local do embate tem visibilidade reduzida.

Mais alega a recorrente, que o condutor do OB admitiu em audiência que a visibilidade da curva é “média”.

Vejamos:

Consta do ponto 5.º da matéria de facto provada (ao qual se faz referência na alínea A) - e que a recorrente aceita como correto -, que “Após o cruzamento com a estrada municipal que liga ..., existe uma curva que permitia avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de cerca de 50 m” - o que nos permite concluir desde logo, que objetivamente, uma curva que permite avistar a faixa de rodagem em toda a sua largura numa extensão de 50 metros, não apresenta reduzida visibilidade.

Isso mesmo resulta também da análise das fotografias do local do acidente juntas com o auto de inspeção ao local, assim como as que foram juntas pela A com a petição inicial - das quais resulta que a aludida curva se apresenta pouco acentuada, e com boa visibilidade.

Ainda assim, o que ficou provado nos pontos 6º e 10º - factos que a recorrente também aceita como verdadeiros -, foi que o acidente se deu, não na aludida curva, mas na reta a seguir a essa curva, ao Km 47, sendo que “Ao Km 47, a EN ...16 caracteriza-se por ter um traçado reto” (ponto 6), e que o condutor do OB (apenas) *encetou* a manobra de ultrapassagem, indicando a sua intenção de ultrapassar, mediante o uso atempado do pisca, antes de alcançar aquele Km 47 (ponto 10).

Ou seja, o local do embate (segundo a participação do acidente), foi na EN ...16, ao Km 47, num local em que o traçado da via é reto, sendo nela permitida a manobra de ultrapassagem, tendo o condutor do OB apenas

encetando a manobra de ultrapassagem (ou mostrando a sua intenção de o fazer, ao acionar o pisca do lado esquerdo) antes de atingir esse Km, ocorrendo já a ultrapassagem em local onde a via é reta, como se constata pela análise dos registos fotográficos existentes nos autos.

Quanto ao depoimento da testemunha AA, condutor do veículo pesado de mercadorias (convocado pela recorrente para dar o facto como provado), do mesmo resulta apenas que a seguir ao cruzamento .../... existe uma curva, com média visibilidade, seguida de uma reta, e que indicou a manobra de ultrapassagem (cerca de 30/40 metros antes do caminho vicinal para o qual o condutor do EG pretendia dirigir-se), sendo que *foi logo que terminou a curva e começou a reta, que iniciou a manobra*, o mais rapidamente possível.

Conclui-se assim do exposto, que contrariamente ao defendido pela recorrente, a prova por si indicada não permite concluir com segurança que a aludida curva apresentasse visibilidade reduzida, a impedir que o condutor do OB encetasse a manobra de ultrapassagem do EG, como veio a acontecer.

Nenhum reparo temos assim a fazer à decisão tomada pelo tribunal recorrido quanto à inclusão do facto impugnado na alínea A) dos factos não provados, “...face à ausência de qualquer prova segura da sua veracidade por quem lhe incumbia, segundo as regras de distribuição do ónus de prova, ou à existência de prova em sentido contrário aos mesmos”.

*

B) No que se refere à fundamentação jurídica da decisão, como se constata pela análise das Conclusões de recurso, a recorrente parte da fundamentação de facto que pretendia ver aditada/alterada - quanto à velocidade excessiva da viatura pesada, e à reduzida visibilidade da curva que antecedeu o acidente -, para alterar aquela fundamentação, e ver a ação dada como improcedente.

Mas perante a matéria de facto provada (e não provada) - que permaneceu inalterada -, consideramos que a decisão recorrida não poderia ser outra que não a que foi proferida.

*

Ainda assim, alega a recorrente, que apesar da factualidade apurada também nos itens 14º - do qual consta que o condutor do EG não se certificou que não havia qualquer veículo a iniciar ou efetuar a ultrapassagem -, e 15º - do qual consta que o OB já se encontrava na faixa esquerda a ultrapassar quando se deparou com o EG -, **a culpa na produção do acidente deve ser atribuída, se não em exclusividade, em grande proporção e bem superior a 50%, ao condutor do OB.**

Diz que o condutor do OB ao iniciar a manobra de ultrapassagem não cuidou de se certificar que à sua frente existia um veículo ligeiro que abrandou a sua

marcha e sinalizou a sua intenção de mudar de direção para a esquerda através do respetivo sinal luminoso, o que impunha ao OB não prosseguir, e muito menos tentar finalizar a manobra de ultrapassagem. Tanto mais que, tendo acabado de sair de um cruzamento e de uma curva, tudo o aconselhava a moderar a velocidade e não proceder a aceleração, quando à sua frente seguia, no mesmo sentido, o veículo ligeiro, sendo certo que, pelas circunstâncias em que ocorreu o acidente, o OB iniciou a manobra em plena curva, e sendo um veículo pesado de mercadorias deveria tomar especiais cuidados, atento não só o comprimento do mesmo, como os limites legais de velocidade a que se encontra sujeito.

*

Mas não aderimos ao entendimento da recorrente.

Aderimos antes ao entendimento da sentença recorrida, que a nosso ver fez uma apreciação muito correta da participação de ambos os condutores na produção do acidente.

Assim, e após ter feito um enquadramento legal da situação *sub judice* na responsabilidade civil extracontratual, e de ter analisado os pressupostos desse tipo de responsabilidade, plasmados no art.º 483º do Código Civil, a Sra. juiz fez uma análise da conduta de ambos os condutores, à luz da matéria de facto provada, que lhe permitiu concluir pela participação de ambos, em partes iguais, na produção do acidente, com a qual concordamos em absoluto, e que, com a devida permissão, ousamos reproduzir:

“No caso sob análise, resultou provado que no dia 3 de Outubro de 2023, pelas 12 horas, AA conduzia o veículo pesado de mercadorias com a matrícula ..-OB-., propriedade da Autora, na EN ...16 (...) no sentido Sul/Norte – .../.... No mesmo sentido e à sua frente circulava o veículo ligeiro, com a matrícula ..-EG-., propriedade e conduzido por BB.

Ademais, o embate ocorre quando o condutor do veículo ligeiro EG, inicia a manobra de mudança de direcção para a sua esquerda, no momento em que já quase em posição paralela à sua circulava o veículo pesado de mercadorias OB.

No caso em apreço, como resultou da factualidade provada, verifica-se que a dinâmica do acidente apurada, no essencial, situa-se a meio termo da posição assumida pelas partes, na medida em que, os dois intervenientes neste sinistro violaram normas estradais.

Efectivamente, não existem dúvidas que o condutor do veículo pesado de mercadoria, ao agir como descrito, infringiu o disposto no artigo 38.º, n.º 1 do Código da Estrada, que estabelece que, «[o] condutor de veículo não deve iniciar a ultrapassagem sem se certificar de que a pode realizar sem perigo de colidir com veículo que transite no mesmo sentido ou em sentido contrário», e

ainda o n.º 2 alínea b) do mesmo preceito legal que, antes de iniciar a manobra de ultrapassagem, obriga que «o condutor deve, especialmente, certificar-se de que pode retomar a direita sem perigo para aqueles que aí transitam» (...).

Por sua vez, o condutor do veículo ligeiro, ao actuar conforme apurado, infringiu o disposto no artigo 35.º, n.º 1 do Código da Estrada, que prevê o seguinte: «[o] condutor só pode efetuar as manobras de ultrapassagem, mudança de direção ou de via de trânsito, inversão do sentido de marcha e marcha atrás em local e por forma que da sua realização não resulte perigo ou embaraço para o trânsito.» (...)

Destarte, ambos os condutores praticaram factos ilícitos, cuja modalidade de ilicitude integra a segunda modalidade prevista no artigo 483.º, n.º 1 do Código Civil, isto é, a violação de normas – neste caso, estradais – destinadas a proteger interesses alheios (...).

Assim, ao violar as normas do Código da Estrada supra citadas, os condutores dos dois veículos fizeram recair sobre si uma presunção de culpa na produção do respectivo facto ilícito, pois os preceitos que regulamentam o trânsito na estrada, já contêm normas de prudência, de diligência na condução, de providência e, por isso, a infracção material das regras de trânsito que são consequência daquelas normas, pressupõe que houve violação destas e que, portanto, o respectivo infractor agiu com culpa (...)

Ora, tendo presente este critério, e face aos elementos e às circunstâncias em que ocorreu o sinistro, o Tribunal tem de concluir que os dois condutores dos veículos não actuaram de acordo com a diligência de um homem normal colocado no caso concreto.

Assim, a conduta de ambos os condutores merece, pois, este juízo de reprovabilidade, dado que nas circunstâncias concretas do caso, deviam e podiam ter agido de outro modo.

Conclui-se, portanto, que (...) os condutores dos veículos violaram ilicitamente e de forma culposa as normas estradais supra mencionadas sobre a ultrapassagem e mudança de direcção (...).

Conclui-se, portanto, que existe concorrência de culpas na produção dos danos sofridos pela Autora, face aos factos ilícitos e culposos praticados, o que é de conhecimento oficioso pelo tribunal, nos termos do disposto no artigo 572.º do Código Civil.

*Nesta situação, prescreve o artigo 570.º do Código Civil que «quando um facto culposo do lesado tiver concorrido para a produção ou agravamento dos danos, cabe ao tribunal determinar, com base **na gravidade das culpas de ambas as partes, e nas consequências que delas resultaram**, se a indemnização deve ser totalmente concedida, reduzida ou mesmo excluída».*

Ora, no caso sub judice o veículo da autora é um veículo pesado de mercadorias, sendo que o condutor conduzia no exercício da sua profissão, pelo que sobre ele impendia um dever especial de cuidado acrescido de condução com segurança, o mesmo não acontecendo com o condutor do veículo ligeiro, que conduzia o referido veículo a título particular. Por outro lado, o perigo causado com as condutas foi maior para o veículo ligeiro, contribuindo este para a produção do acidente e, conseqüentemente, dos danos provocados pelo embate (...). Face ao exposto, ponderando a gravidade das culpas de todas as partes, e as conseqüências que delas resultaram, decide o tribunal imputar em 50%, cada um, a responsabilidade na produção do acidente...”.

*

E nada mais temos a acrescentar ao que ficou a constar da sentença recorrida, no que toca à participação igualitária de ambos os condutores para a produção do acidente, **sendo de manter, nessa parte, a decisão recorrida.**

*

C) Da Nulidade da sentença:

Considera também a recorrente que a sentença recorrida é nula, **no que se refere ao pedido (inexistente) de indemnização pela paralisação da viatura**, alegando no essencial que a A formula o seu pedido, no final da petição, pedindo a condenação da ré a pagar-lhe a quantia de 12.128.57 €, acrescida de juros à taxa legal desde a citação e até integral pagamento, sendo que a referida quantia diz respeito ao somatório do valor da reparação - 11.878,57 € - acrescido do valor da desvalorização - computado em 250,00 €. Ou seja, segundo a recorrente, **a Autora não formulou qualquer pedido de condenação da Ré pela privação do uso do veículo**, referindo-se apenas factualmente aos danos relativos à privação do uso do mesmo, factos que a Ré impugnou por desconhecimento.

Conclui assim a recorrente pela Ineptidão da petição inicial por falta de pedido, e pela sua absolvição da instância nesta parte.

E considera também que **é nula a sentença, por oposição entre os fundamentos e a decisão**, porquanto, ao provar-se que a reparação do veículo ficou concluída em janeiro de 2024, e que a responsabilidade na produção do acidente é de atribuir 50% a A. e Ré, não pode condenar-se esta última no valor calculado por Juízos de equidade - 100,00 € - desde a data do sinistro até efetiva reparação, e até ao montante máximo de 5.939,29 €.

*

Começamos por dizer que a recorrente faz um enquadramento incorreto (a nosso ver) da nulidade da sentença quanto ao pedido

formulado, apelidando-a de ineptidão da petição inicial por falta de pedido, e concluindo pela sua absolvição da instância nessa parte, facto que não invalida que o tribunal aprecie a nulidade invocada, enquadrando-a corretamente, dado que não estamos vinculados à qualificação jurídica dos factos apresentada pela recorrente (art.º 5º nº 3 do CPC).

Assim sendo, perante a alegação da recorrente, consideramos que o que se pretende “atacar” é a decisão recorrida, na qual se apreciou o pedido formulado (considerando-se o mesmo bem deduzido), pelo que, **a existir nulidade da sentença, ela ocorrerá por condenação além do pedido**, conforme vem previsto no art.º 615º nº 1, alínea e) do CPC, nos termos da qual é nula a sentença quando o juiz condene em quantidade superior ou em objeto diverso do pedido.

Isto posto,

No final da petição inicial, conclui assim a A: “...Termos em que deve a presente acção ser julgada provada e procedente e, por via disso, ser a Dda. condenada a pagar à Dte., a quantia de 12.128,57€, acrescida de juros à taxa legal desde a citação e até integral pagamento, em custas e o que demais seja de lei...”.

E na parte narrativa do seu articulado, na identificação dos Danos/ Indemnização, alega a A que os danos no OB ascendem a 11.878,57€, com mão-de-obra e peças, ao que acresce uma desvalorização comercial daquele, de valor nunca inferior a € 250,00.

Mais alega que da data do acidente (incluindo a da peritagem/vistoria) e até hoje (data da petição inicial), o veículo afeto à atividade transportadora da A encontra-se paralisado, sendo que a mesma necessita permanente e diariamente de utilizar aquele veículo para os diversos serviços de transporte aos seus clientes. A falta do veículo causou-lhe um prejuízo diário por paralisação durante aqueles 180 dias, valor que deve ser apurado em ato de liquidação em execução de sentença.

E na fundamentação jurídica da sentença consta o seguinte:

“Veio ainda a Autora peticionar uma indemnização pela privação do uso do seu veículo durante 180 dias, desde a data do sinistro até à data da instauração da presente acção, a fixar em sede de liquidação de sentença. Ora, resultou efetivamente demonstrado que, por força dos danos sofridos pelo veículo na sequência do acidente de viação, o veículo encontrou-se imobilizado desde a data do sinistro até Janeiro de 2024, altura em que foi reparado (cf. facto provado n.º 22), sendo certo que a Autora nada mais alegou, para além da privação do veículo (...).

No caso em apreço, a Autora não concretizou os prejuízos concretos sofridos,

relegando tal tarefa para liquidação de sentença, mas tal como vimos, não julgamos necessário, uma vez que, configuramos a privação do uso como um dano indemnizável em si mesmo. Assim, e tal como vem sendo entendido pela jurisprudência, sendo este dano de difícil quantificação, será de recorrer à fixação por critérios de equidade, nos termos do disposto no artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil.

Com relevo para a fixação do quantum indemnizatório, que é operado segundo critérios de equidade, haverá que ponderar, designadamente, o grau de culpabilidade do responsável, a situação económica do lesado e do demandado, os padrões de indemnização geralmente adotados pela jurisprudência e as flutuações do valor da moeda¹⁸, não olvidando o valor médio do aluguer de uma viatura semelhante à imobilizada “por corresponder ao valor que, em termos correntes, alguém teria que despende para lograr obter pelo menos o gozo e fruição de uma viatura média e ainda o tipo de utilização que o requerente fazia da viatura (mais ou menos intensa) de utilidade (para fins laborais ou familiares) ou de lazer e o período de privação do uso”.

Neste sentido, considerando por um lado as características do veículo com matrícula ..-OB-..., um veículo pesado de mercadorias, a sua utilização no âmbito do objecto social da sociedade e o período de imobilização, reputa-se adequado e justo fixar a quantia em 100,00€ (cem euros) por cada dia de paralisação, desde o dia do sinistro até à concretização da reparação do veículo, até ao montante máximo de € 5.939,29, tomando-se em consideração a imputação de 50 % de responsabilidade à Ré, na obrigação de ressarcir a Autora e o disposto no artigo 609. n.º 1 do Código de Processo Civil...”.

E conclui-se a final:

“Nestes termos e pelos fundamentos expostos, decide o Tribunal julgar a acção instaurada pela Autora, contra a Ré, parcialmente procedente, por provada e, em conformidade, decide condenar a Ré a pagar à Autora as seguintes quantias

a) € 5.939,28 a título de danos patrimoniais atinentes à reparação do veículo pesado de mercadorias;

b) € 100,00/dia desde a data do sinistro até efectiva reparação, e até ao montante máximo de € 5.939,29, acrescidas de juros, à taxa de 4%, contados desde a data da citação da Ré até integral pagamento...”.

Considera a recorrente desde logo, que o pedido formulado a final pela A apenas engloba o valor dos danos na viatura (no total de 12.128,57€ - 11.878,57€ + € 250,00), nada sendo pedido a título de dano pela paralisação

da viatura, pelo que, ao fixar uma indemnização pela paralisação da viatura, a sentença recorrida é nula nessa parte.

Vejamos:

A nulidade da sentença, tendo por fundamentos os taxativamente elencados pelo legislador no art.º 615.º do CPC, reporta-se a atos ou omissões praticadas pelo tribunal, no âmbito do processo decisório, referindo-se, por natureza, à própria decisão.

Como é por demais sabido, as nulidades da sentença apenas sancionam vícios formais, de procedimento, e não patologias que eventualmente possam ocorrer no plano do mérito da causa, como vem sendo reiteradamente decidido pelos tribunais da Relação e do Supremo (como vem referido, entre muitos outros, pelo Ac. do STJ de 24-01-2024, disponível em www.dgsi.pt).

Ora, uma das causas de nulidade da sentença prevista na alínea e) do n.º 1 do art.º 615º do CPC, é a condenação em quantidade superior ou em objeto diverso do pedido, preceito que se mostra em sintonia com o disposto no art.º 609.º n.º 1 do CPC, onde se dispõe que *“1. A sentença não pode condenar em quantidade superior ou em objeto diverso do que se pedir...”*

Tal regime decorre do **princípio do pedido**, consagrado no art.º 3.º do CPC, no qual se dispõe que *“O tribunal não pode resolver o conflito de interesses que a ação pressupõe sem que a resolução lhe seja pedida por uma das partes e a outra seja devidamente chamada para deduzir oposição.”*

Como corolário lógico deste princípio do pedido, um dos requisitos da petição inicial é precisamente a formulação do pedido, conforme resulta do art.º 552.º, n.º 1, al. e), do CPC, sendo o mesmo caracterizado no artigo 581º n.º 3 do CPC, como correspondendo ao efeito jurídico que o autor pretende obter.

Efetivamente, as partes, através do pedido concretamente formulado, circunscrevem o *thema decidendum* do processo; indicam qual a sua pretensão.

Como o juiz não pode condenar em quantidade superior ou em objeto diverso do que se pedir, sob pena de nulidade da decisão, o pedido tem de reunir determinadas características que permitam ao julgador observar a referida regra quanto aos limites da decisão.

Deste modo, o juiz não pode conhecer, por regra, senão das questões que lhe tenham sido apresentadas pelas partes, como também não pode proferir decisão que ultrapasse os limites do pedido formulado, quer no tocante à quantidade, quer no que respeita ao seu próprio objeto, isto sob pena de a sentença ficar afetada de nulidade.

Isto posto,

A primeira questão que se coloca nos autos, é a de saber se a Autora formulou um verdadeiro pedido nos artºs 18º e ss. da petição, ou seja, **se é admissível, face à nossa lei processual, a formulação de pedidos na narrativa da petição, e não apenas na conclusão da petição inicial.**

Diremos à partida que que sim, que vem sendo defendido na jurisprudência, tese à qual aderimos, que embora seja comum referir-se que o pedido deve ser formulado na conclusão da petição, a letra da lei não exige que a petição inicial contenha uma “conclusão”, e que a mesma corresponda ao pedido formulado (Ac. desta RG, de 02.10.2025, disponível em www.dgsi.pt).

Efetivamente, o artigo 552º, nº 1, al. e) do CPC, apenas impõe a obrigação ao A de «formular o pedido» na petição inicial.

Ademais, a lei apenas comina com a nulidade de todo o processo a petição inepta por falta ou ininteligibilidade do pedido (art.º 186º/2-a) do CPC); não por o pedido ter sido formulado na parte narrativa e não na conclusão.

Ou seja, a lei não considera inepta a petição inicial se o pedido não constar no final daquela, sendo apenas exigível que o autor formule o pedido na petição inicial, mesmo que se entenda como conveniente a sua dedução no final da petição, ao jeito de uma conclusão, o que representa apenas uma questão de forma e não de conteúdo.

Ou seja, em nosso entender (como já temos vindo a defender), nada obsta a que o pedido seja deduzido na parte narrativa da petição inicial.

Como se refere no acórdão da Relação de Coimbra de 10.09.2013

(www.dgsi.pt), «O pedido formulado pelo autor na petição inicial (...) deve, em regra, ser feito na conclusão. Contudo, tal não obsta a que possa também ser expresso na parte narrativa do articulado, desde que se revele com nitidez a intenção de obter os efeitos jurídicos pretendidos.» (no mesmo sentido se pronunciaram os acórdãos daquela Relação de 27.01.1987; de 03.02.1993; de 20.03.2007; e de 03.12.2013, todos disponíveis no mesmo sítio).

Donde, a essa luz, **em termos formais, nenhuma objeção temos em considerar o pedido formulado nos artºs 18º e ss. da petição como um verdadeiro pedido** - mesmo não vindo o mesmo reproduzido no final da petição, a par dos restantes.

*

Questão diferente, é se tal pedido foi expresso e suficientemente individualizado.

No que respeita ao pedido, enquanto conclusão lógica do alegado na petição, e manifestação da tutela jurídica que o autor pretende alcançar com a demanda, **é de grande importância o modo como se mostra formulado**, por o juiz não poder proferir decisão que não se contenha nos estritos limites em que ele

foi delineado pelo autor.

Assim,

Alega a A. nos artºs 18º e 19º da p.i., que *“Da data do acidente (incluindo a da peritagem/vistoria) e até hoje (data da petição) o veículo afecto à actividade transportadora da Dte. encontra-se paralisado (...) o que perfaz 180 dias.”*

Mais alega no art.º 20º, que *“A Dte. é uma empresa de transporte de mercadorias, necessitando permanente e diariamente de utilizar o veículo automóvel para os diversos serviços de transporte aos seus clientes.”*

Rematando no art.º 21º, que ***“A falta do veículo causou-lhe um prejuízo diário por paralisação durante aqueles 180 dias, valor que deve ser apurado em acto de liquidação em execução de sentença, já que no momento não é possível a sua liquidação e apuramento, tendo em conta que a Dte. não é associada de qualquer associação sectorial, não podendo recorrer-se das tabelas existentes para aquelas, assim como o período de paralisação ainda se encontra pendente”***.

*

Estamos nitidamente perante a formulação de um pedido genérico.

Efetivamente, nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 552.º do CPC, compete ao autor formular o pedido, que deve em princípio ser certo e determinado no seu quantitativo ou conteúdo, **admitindo-se, no entanto, nas situações taxativamente elencadas no artigo 556.º do mesmo diploma legal, a formulação de pedidos genéricos.**

A noção de pedido encontra-se consagrada no art.º 581.º, n.º 3, do CPC, e corresponde ao efeito jurídico que o autor pretende retirar da ação interposta, traduzindo-se, em concreto, na providência que aquele solicita ao Tribunal. Constitui assim o pedido um elemento fundamental, que emerge da circunstância de se ter colocado na disposição dos interessados o acionamento dos mecanismos jurisdicionais, e a escolha das providências que os invocados direitos garantem.

Resulta daí a necessidade de **indicação precisa do pedido**, tendo em vista, em primeira linha, que o Réu tenha conhecimento do pedido contra si formulado e respetivo fundamento, e consequentemente que esteja em condições de se defender capazmente (Anselmo de Castro, Direito Processual Civil Declaratório, Vol. I, pág. 220).

Enquanto pretensão processual, releva essencialmente o meio de tutela jurisdicional pretendido pelo autor (Antunes Varela, J. Miguel Bezerra e Sampaio da Nora, Manual de Processo Civil, 2.ª Edição, Coimbra Editora, pág. 245, e Miguel Teixeira de Sousa, Introdução ao Processo Civil, pág. 23), mas, como defende Anselmo de Castro (ob. citada), mais importante que a qualificação jurídica dada pelo A, deve atender-se **ao efeito prático que se**

pretende alcançar, o que releva sobretudo para determinar o conteúdo da decisão final.

Em suma, a formulação do pedido – dentro do qual se vai desenvolver toda a lide, e que circunscreve de forma impositiva o âmbito da decisão final -, é uma necessidade que resulta da consagração do princípio do dispositivo, princípio ainda bem presente na atual lei processual civil, como decorre, entre outros, dos artºs 3º e 5º do CPC.

Mas a lei não se basta com a formulação do pedido. A lei processual impõe que **o pedido seja formulado de modo claro e inteligível e que seja preciso e determinado** – art.º 186.º do CPC (Abrantes Geraldès, in “Temas da Reforma do Processo Civil”, vol. 1, pág. 107), compreendendo-se que assim seja, por forma a assegurar à contraparte o exercício do direito de defesa na sua plenitude.

Assim, e de acordo com o A citado (pág. 108), sem prejuízo de outras características, genericamente o pedido deve reunir, entre outros, os seguintes requisitos: Ser expressamente referido na petição inicial (existência); Ser apresentado de forma clara e inteligível (inteligibilidade); Ter um conteúdo determinado e determinável em fase de liquidação ou execução de sentença (determinação); Ser coerente relativamente à causa de pedir ou pedidos cumulados (compatibilidade); Ser lícito, isto é, representar uma forma de tutela de direitos ou interesses protegidos e admitidos pela ordem jurídica (licitude); Ser viável, correspondendo ao corolário lógico dos factos alegados e correspondentes normas jurídicas (viabilidade); Representar uma forma de atuação do autor caracterizada pela boa fé e cumprimento de deveres de probidade (probidade); e Representar uma forma de tutela de um direito ou de um interesse juridicamente relevante (juridicidade) (cfr. ainda Ac. RL de 20.02.2025 in www.dgsi.pt).

Ora, a esta luz, podemos afirmar com alguma segurança, que o pedido formulado pela A no art.º 21º da petição inicial reúne as características enunciadas: existência; inteligibilidade; determinação; compatibilidade; licitude; viabilidade; probidade; e juridicidade.

A característica que se poderia apresentar mais duvidosa seria a da sua inteligibilidade ou deficiente explicitação, no segmento em que se refere ao valor exato do pedido, “...**valor que deve ser apurado em acto de liquidação em execução de sentença**, já que no momento não é possível a sua liquidação e apuramento, tendo em conta que a Dte. não é associada de qualquer associação sectorial, não podendo recorrer-se das tabelas existentes para aquelas, **assim como o período de paralisação ainda se encontra pendente**”.

Ainda assim, cremos que ficou bem expressa na redação transcrita, a

manifestação inequívoca da vontade da A, de que pretendia ser ressarcida dos danos que a paralisação da viatura lhe causou, desde a data do acidente até efetiva reparação, que segundo alega, ainda não se havia concretizado na data da petição.

Invoca efetivamente a A nos artºs 18º e 19º da p.i. os danos sofridos com a paralisação da viatura, ou seja, os factos integrantes da causa de pedir do pedido formulado - que da data do acidente até à data da petição, o veículo pesado, que se encontrava afeto à sua atividade transportadora, se encontra paralisado; e que necessita permanente e diariamente de utilizar aquele veículo para os diversos serviços de transporte aos seus clientes -, factos que ficaram demonstrados.

E formula o pedido quanto a tais danos no art.º 21º, afirmando que *“A falta do veículo causou-lhe um prejuízo diário por paralisação durante aqueles 180 dias, valor que deve ser apurado em ato de liquidação (...), já que no momento não é possível a sua liquidação e apuramento (...), assim como o período de paralisação ainda se encontra pendente.”*

Como referimos, cremos poder afirmar com alguma segurança, que o pedido formulado, ainda que de forma não inteiramente correta, **corresponde ao efeito jurídico que o autor pretende retirar da ação interposta**, que é ser ressarcido dos danos sofridos com a paralisação da viatura (nos termos consagrados no art.º 581.º, n.º 3, do CPC), solicitando ainda ao tribunal, embora de forma implícita, **a providência concreta que pretende ver realizada**: uma condenação da ré em valor a liquidar em incidente de liquidação.

E contrariamente ao defendido pela recorrente, a ré teve oportunidade de se defender da alegação da A na contestação, como veio a fazer, impugnado os factos alegados por desconhecimento (art.º 24º da contestação).

Ademais, nos termos do art.º 556.º n.º 1 al. b) e n.º 2 CPC, *“É permitido formular pedidos genéricos nos casos seguintes: (...) Quando não seja ainda possível determinar, de modo definitivo, as consequências do facto ilícito, ou o lesado pretenda usar da faculdade que lhe confere o artigo 569.º do Código Civil”*.

Prevê por sua vez o art.º 569.º do CC, que *“Quem exigir a indemnização não necessita de indicar a importância exata em que avalia os danos, nem o facto de ter pedido determinado quantitativo o impede, no decurso da ação, de reclamar quantia mais elevada, se o processo vier a revelar danos superiores aos que foram inicialmente previstos”*.

Ora, como se vê, podia a A deduzir contra a ré aquele pedido genérico, alegando que o período de paralisação da viatura ainda se encontrava pendente, o que se mostra compatível com a sua alegação anterior (nos artºs

16º e 17º da p.i.), de que a ré seguradora ordenou vistoria ao OB e concluiu pela sua perda total, tendo fixado como valor indemnizatório, à data do acidente, o valor de 11.000,00€, e o valor do salvado de 5.355,00€.

Resulta daqui, que tendo a ré recusado assumir a reparação da viatura, por considerar a mesma em estado de perda total, só com o efetivo pagamento da indemnização – que permitisse à A a aquisição de uma nova viatura -, poderia pôr fim à paralisação, e aos danos que a mesma ia gerando (Acs. da RC, de 7.9. 2021 e de 8.3.2022, ambos disponíveis em www.dgsi.pt).

Isto no entendimento, cremos que pacífico, na jurisprudência, de que a A. tem direito, a título de privação do uso da viatura, a uma indemnização por cada dia de paralisação, desde a data do acidente até à disponibilização do equivalente pecuniário necessário para a sua substituição, pois no caso de perda total do veículo, operando-se uma indemnização ou restituição por equivalente, traduzida na entrega de uma quantia em dinheiro, a privação do uso subsiste até ao momento em que ao lesado seja satisfeita a indemnização correspondente, pois só neste momento é que o lesado ficará habilitado a adquirir um veículo que o substitua (cfr. a título de exemplo, o Ac. do STJ de 21.4.2005, disponível em www.dgsi.pt).

Claro que, havendo reparação da viatura, seja pela ré, seja pela parte lesada, será esse o momento a atender para efeitos de cessação da paralisação (Ac. do STJ de 15.11.2011, também disponível em www.dgsi.p.t).

Na verdade, **só com a reparação ou com a indemnização cessará o dano**, e por isso, só nessa altura pode deixar de falar-se em privação do uso.

No caso dos autos, apesar da alegação da A – de que a paralisação da viatura ainda se encontrava pendente -, veio a provar-se que a mesma procedeu à reparação da viatura em janeiro de 2024, data a partir da qual deixou de ter danos com a paralisação, mesmo que se encontrasse privada da indemnização pela perda total da viatura.

Nenhum reparo temos assim a fazer à decisão recorrida, por ter considerado que a A formulou contra a ré um pedido, de “...

indemnização pela privação do uso do seu veículo durante 180 dias, desde a data do sinistro até à data da instauração da presente acção, a fixar em sede de liquidação de sentença”.

No mais,

A A não concretizou os prejuízos concretos sofridos com a paralisação da viatura, relegando tal tarefa para liquidação de sentença.

No entanto, na sentença recorrida fixou-se o valor dos danos, com recurso à equidade, nos termos do disposto no artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil, nos seguintes termos: “*Neste sentido, considerando por um lado as características do veículo (...), um veículo pesado de mercadorias, a sua*

*utilização no âmbito do objeto social da sociedade e o período de imobilização, reputa-se adequado e justo fixar a quantia em 100,00€ (cem euros) por cada dia de paralisação, **desde o dia do sinistro até à concretização da reparação do veículo, até ao montante máximo de € 5.939,29, tomando-se em consideração a imputação de 50 % de responsabilidade à Ré, na obrigação de ressarcir a Autora e o disposto no artigo 609. n.º 1 do Código de Processo Civil...***”.

Ora, sem pôr em causa o valor diário da paralisação, insurge-se a recorrente contra a decisão recorrida, que apelida de **nula nessa parte, por oposição entre os fundamentos e a decisão**, considerando que, ao provar-se que a reparação do veículo ficou concluída em janeiro de 2024, e que a responsabilidade na produção do acidente é de atribuir 50% a A. e Ré, não pode condenar-se esta última no valor calculado por Juízos de equidade - 100,00 € - desde a data do sinistro até efectiva reparação e até ao montante máximo de 5.939,29 €.

E aqui com inteira razão.

Aliás, quando se refere na sentença recorrida que a quantia de 100,00€ por cada dia de paralisação deve computar-se **desde o dia do sinistro até à concretização da reparação do veículo**, está a balizar-se a indemnização do dano até à efetiva reparação, não se levando em conta que a mesma já ocorreu - em janeiro de 2024 -, como ficou provado no ponto 22.

Donde, só por mero lapso se proferiu uma condenação genérica daquela quantia, nos termos previstos no art.º 609.º, n.º 2 do CPC.

Assim sendo, determinando-se o valor diário de 100€ pela paralisação da viatura, **a indemnização deve ser fixada em € 4.450,00**, levando-se em conta a repartição da culpa de ambos os veículos, em 50% (89x€100:2).

*

D) Da questão dos juros de mora:

Condenou-se ainda a ré, no final da sentença, a “*€ 100,00/dia desde a data do sinistro até efectiva reparação, e até ao montante máximo de € 5.939,29, **acrescida de juros, à taxa de 4%, contados desde a data da citação da Ré até integral pagamento***”.

Considera a recorrente, que em virtude de o valor da indemnização pela privação do uso haver sido calculado por aplicação do critério normativo da equidade, e, por conseguinte, atualizado, não são devidos juros sobre tal montante desde a citação, mas tão-só desde a decisão final.

E também aqui com razão.

Nos termos do art.º 805º n.º 1 do Código Civil, intitulado “Momento da constituição em mora”, *“O devedor só fica constituído em mora depois de ter sido judicial ou extrajudicialmente interpelado para cumprir”*, acrescentando o n.º 3 do mesmo preceito legal, que *“Se o crédito for ilíquido, não há mora enquanto se não tornar líquido, salvo se a falta de liquidez for imputável ao devedor; tratando-se, porém, de responsabilidade por facto ilícito ou pelo risco, o devedor constitui-se em mora desde a citação, a menos que já haja então mora, nos termos da primeira parte deste número”*.

Estipula por sua vez o art.º 806º n.º 1 do mesmo Código, que tratando-se de uma obrigação pecuniária, a indemnização corresponde aos juros a contar do dia de constituição em mora, sendo os juros devidos, na falta de estipulação em contrário, os juros legais (n.º 2), que são contabilizados à taxa legal de 4% ao ano (por aplicação da Portaria n.º 291/03, de 8 de abril).

À luz das normas citadas, a ré ficou constituída em mora desde a data da citação – data da sua interpelação judicial para cumprir.

Esta é a regra.

No entanto, o Acórdão de Uniformização de Jurisprudência n.º 4/2002 de 9 de maio de 2002 (proferido no processo n.º 01A1508, e disponível em www.dgsi.pt), uniformizou jurisprudência no seguinte sentido: *“Sempre que a indemnização pecuniária por facto ilícito ou pelo risco tiver sido objeto de cálculo atualizado, nos termos do n.º 2 do artigo 566.º do Código Civil, vence juros de mora, por efeito do disposto nos artigos 805.º, n.º 3 (interpretado restritivamente), e 806.º, n.º 1, também do Código Civil, a partir da decisão atualizadora, e não a partir da citação”*.

Ora, conforme tem sido entendido pelo STJ, as indemnizações calculadas com base na equidade têm de ser entendidas, salvo expressa menção em contrário, como atualizadas (cfr. Acórdãos do STJ de 30/10/2008; de 9/10/2008; de 18/03/2010; de 8/04/2010; e de 24/05/2018, todos disponíveis em www.dgsi.pt).

Como se refere no referido Acórdão de 30/10/2008, *“Uma quantia fixada segundo a equidade, é-o atendendo aos padrões atuais de justiça do julgador. Deste modo, ainda que nada se diga, há que entender que tal montante é fixado de forma atualizada”*; e como se refere também no referido Acórdão de 24/05/2018, *“Ainda que não tenha sido declarada expressamente tal atualização, a aplicação do critério da equidade para a determinação do quantum indemnizatório evidenciaria tacitamente a mesma”*.

Assim, à luz do exposto, e tendo em conta que a indemnização pela privação do uso da viatura pesada foi fixada com recurso à equidade – logo, de forma atualizada -, sendo certo que nada se disse em contrário, **tal quantia não**

vence juros a partir da citação, mas sim e apenas, como sustenta a Apelante, a partir da data da sentença recorrida.

*

Procede assim, ainda que em parte, a Apelação da recorrente.

*

IV- DECISÃO:

Por todo o exposto, **Julga-se parcialmente procedente a Apelação, e revoga-se parcialmente a sentença recorrida, condenando-se a ré a pagar à A a quantia de € 4.450,00**, a título de indemnização pela paralisação da viatura, acrescida de juros de mora, desde a data da sentença recorrida até efetivo pagamento.

Mantém-se, no mais, a decisão recorrida.

Custas da Apelação por ambas as partes, na proporção do decaimento (art.º 527º nº 1 e 2 do CPC).

Notifique e DN.

*

*

Guimarães, 22.1.2026

Relatora: Maria Amália Santos

1º Adjunto: João Paulo Pereira

2ª Adjunta: Paula Ribas