

## ACERCA DA RESPONSABILIDADE CIVIL OBJECTIVA POR DANOS CAUSADOS POR VEÍCULOS DE CIRCULAÇÃO TERRESTRE\*

*Raul Guichard*

1. Nas avulsas anotações que se seguem esboça-se, nos seus traços mais gerais, e fazendo apelo ao que de algum modo se pode considerar o “património adquirido” em ambos os ordenamentos, o sistema de responsabilidade civil objectiva por danos causados por veículos de circulação terrestre nos direitos português e espanhol. Favoreceu-se uma visão geral, em detrimento de questões de pormenor (com as quais de resto o autor mal está familiarizado). Não surpreenderá que a comparação das duas ordens jurídicas acabe por revelar, apesar de pontos de partida de direito positivo algo diferentes, uma substancial harmonia nos resultados (embora, porventura, obtidos estes por diferentes vias ou meios).

2. Os arts. 503.º a 508.º do Código Civil português (doravante, os preceitos legais citados sem outra menção pertencem ao Código Civil) contêm o essencial do regime da responsabilidade objectiva pelos danos ocasionados por veículos de circulação terrestre. Um tratamento autónomo desta matéria, dada a importância prática que assume, conhecem quase todas as legislações nacionais europeias. Porventura constará de legislação especial, como é o caso espanhol, onde deparamos com a «Ley sobre a responsabilidade civil y seguro en la circulación de vehículos a motor», cujo texto refundido resulta agora do Real Decreto legislativo 8/2004, de 29/10 (e que doravante referiremos por LRCSCVM).

\* O autor agradece o trabalho de revisão amavelmente levado a cabo e as correcções sugeridas pelo Dr. Francisco Calvão.

A par de uma tal responsabilidade pelo risco, existe na generalidade dos países um seguro obrigatório de responsabilidade civil, cobrindo os danos (não todos, eventualmente) emergentes da circulação de veículos automóveis.

Em Portugal, o regime do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel consta (ainda hoje) do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12, sucessivamente alterado pelo Dec.-Lei n.º 122-A/86, de 30/5, Dec.-Lei n.º 436/86, de 31/12, Dec.-Lei n.º 81/87, de 20/2, Dec.-Lei n.º 394/87, de 31/12, Dec.-Lei n.º 415/89, de 30/11, Dec.-Lei n.º 122/92, de 2/7, Dec.-Lei n.º 18/93, de 23/1, Dec.-Lei n.º 358/93, de 14/10, Dec.-Lei n.º 130/94, de 19/5, Dec.-Lei n.º 3/96, de 5/1, Dec.-Lei n.º 68/97, de 3/4, Dec.-Lei n.º 368/97, de 23/12, Dec.-Lei n.º 301/2001, de 23/12, Dec.-Lei n.º 72-A/2003, de 14/4, e Dec.-Lei 83/2006, de 3/4 (que transpõe a Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11/5; mas falta, nomeadamente, a transposição dos montantes do seguro obrigatório – art. 2.º –, o que se repercutirá no art. 508.º do Código Civil, prevendo, no entanto, a própria Directiva um generoso período de «vacatio»).

A obrigação de seguro recai, de acordo com o art. 2.º, n.º 1, do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12, sobre o proprietário do veículo, exceptuando-se os casos de usufruto, venda com reserva de propriedade e regime de locação financeira, em que deverão subscrever o contrato de seguro, respectivamente, o usufrutuário, o adquirente ou o locatário. Segundo o art. 2.º, n.º 3, do mesmo diploma «[e]stão ainda obrigados os garagistas, bem como quaisquer pessoas ou entidades que habitualmente exercem a actividade de fabrico, montagem ou transformação, de compra e/ou venda, de reparação, de desempanagem ou de controle do bom funcionamento de veículos, a segurar a responsabilidade civil em que incorrem quando utilizem, por virtude das suas funções, os referidos veículos no âmbito da sua actividade profissional».

Nos termos do art. 8.º, o contrato garante a responsabilidade do tomador do seguro, dos sujeitos da obrigação de segurar e dos legítimos detentores e condutores do veículo. Incluem-se ainda os danos provocados pelos autores de furto, roubo, furto de uso do veículo ou em acidentes de viação dolosamente provocados, conquanto exista então um direito de regresso da seguradora, previsto no art. 19.º. O seguro não cobre, porém, as indemnizações devidas pelos respectivos autores e cúmplices ao proprietário, usufrutuário, adquirente com reserva de

propriedade ou locatário em regime de locação financeira, nem para com os autores ou cúmplices ou para com os passageiros transportados que tivessem conhecimento da posse ilegítima do veículo e de livre vontade nele fossem transportados (cfr. n.º 3 do art. 8.º, cuja redacção é, de resto, bastante deficiente).

Conforme dispõe o art. 7.º – e contrariamente ao que sucede noutros ordenamentos, como o suíço e o neozelandês, em que o seguro abarca quaisquer danos sofridos no âmbito de acidentes de viação, estando portanto concebido como um «seguro de acidentes» e não como um seguro de responsabilidade civil –, excluem-se da garantia os danos decorrentes de lesões corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro e ainda aqueles decorrentes de lesões materiais causadas ao condutor do veículo e titular da apólice e ao cônjuge, ascendentes, descendentes ou adoptados; de fora da cobertura ficam ainda os passageiros, quando transportados em contravenção às regras relativas a transporte de passageiros constantes do Código da Estrada. Igualmente exceptuados estão os danos causados no próprio veículo seguro e nos bens por ele transportados.

O capital mínimo seguro é, em geral, de € 600.000 por sinistro, subindo para € 1.197.500 no caso de transportes colectivos e € 4.788.500 tratando-se de provas desportivas, com o limite por lesado de € 600.000 (art. 6.º).

Advertir-se-á que, em caso de alienação do veículo, o contrato de seguro não se transmite (art. 13.º, n.º 1; sem prejuízo da sucessão *mortis causa*). Trata-se, pois, de um seguro pessoal e não real.

Por outro lado, o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel não compreende todos o veículos de circulação terrestre, mas apenas cobre os veículos terrestres a motor, seus reboques ou semi-reboques, não se aplicando nomeadamente aos veículos de caminho de ferro, bem como às máquinas agrícolas não sujeitas a matrícula (art. 1.º, n.ºs 1 e 2, do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12). E, também por isso, não diz respeito a todos os danos indemnizáveis ao abrigo dos arts. 503.º e ss. do Código Civil.

A falta de seguro implica a proibição de circulação do veículo, podendo ainda acarretar a apreensão do mesmo e o pagamento de uma coima (arts. 30.º e ss. do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12).

Ocorre referir que, quanto à legitimidade passiva nas acções de efectivação da responsabilidade civil, quer exercidas em processo civil

quer em processo penal, segundo o art. 29.º do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12, o princípio é o da legitimação exclusiva da seguradora se o pedido não ultrapassar os limites fixados para o seguro obrigatório (a solução legal de não permitir demandar o lesante não será muito feliz), e do litisconsórcio necessário, quando o pedido ultrapasse os limites apontados. No primeiro caso, a seguradora pode fazer intervir o tomador do seguro (o que terá interesse para efeito dos arts. 14.º e 19.º, ou para melhor articulação da defesa).

Excepcionalmente, à seguradora cabe um direito de regresso nas hipóteses enunciadas nas várias alíneas do art. 19.º: contra quem tenha provocado dolosamente o acidente; contra os autores e cúmplices de roubo ou furto do veículo causador do acidente; em face do condutor que não esteja habilitado legalmente a conduzir ou tiver agido sob influência de álcool (o Acórdão de Uniformização de Jurisprudência 6/2002, 28/4, determinou que o direito de regresso da seguradora exige a prova, pela mesma, do nexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito de álcool e o acidente) ou outras drogas ou produtos tóxicos; ou quando haja sido abandonado o sinistrado; no caso de queda da carga devida a deficiente acondicionamento; perante o responsável pela apresentação do veículo à inspecção periódica, se este o não tiver feito e não conseguir provar que o sinistro não foi provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo.

No sentido da plena e efectiva cobertura da indemnização das vítimas, instituiu ainda o legislador português (em 1979) um Fundo de Garantia Automóvel que assegura, nos termos do art. 21.º do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12, e até ao limite do seguro obrigatório (art. 23.º do mesmo diploma que remete, a este propósito, para o art. 6.º) a satisfação das indemnizações por morte ou lesões corporais, quando o responsável seja desconhecido (caso clássico de atropelamento com fuga do condutor) ou não beneficie de seguro válido ou eficaz ou a seguradora abra falência (al. a) do n.º 2), e por lesões materiais, quando o responsável, sendo conhecido, não beneficie de seguro válido ou eficaz (al. b) do n.º 2; nestes últimos casos, existe uma franquia de € 299,28 – cfr. n.º 3 do mesmo artigo).

Porém, na garantia do Fundo não se incluem os prejuízos sofridos quer pelas pessoas do causador doloso do acidente, dos autores, dos cúmplices e encobridores de roubo, furto ou furto de uso de qualquer veículo que intervenha no acidente, quer pelos passageiros nele trans-

portados conhecendo estes a posse ilegítima do veículo e sendo nele livremente transportados (art. 24.º, n.º 2).

Em Espanha, a matéria do seguro obrigatório está no essencial regulada pelo «Reglamento sobre a responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor» (doravante RRCSCVM; para os meios de transporte público colectivo de pessoas, existe legislação especial), aprovado pelo Real Decreto 7/2001, de 12/1, e modificado pelo Real Decreto 299/2004, de 20/2.

A obrigação de seguro recai sobre o proprietário do veículo a motor que «tenga su estacionamiento habitual» em Espanha (art. 2, n.º 1, da LRCSCVM e arts. 1, n.º 1, e 16, n.º 1, do RRCSCVM; presume-se proprietário aquele em cujo nome esteja inscrito no registo o veículo). Para além das sanções administrativas e penais (de que seguidamente se dá conta), sobressai a nova «sanção civil» (de validade duvidosa, na falta de suporte legal) que o art. 1, n.º 3, 2, do RRCSCVM faz recair sobre o proprietário de um veículo sem seguro: na ausência de seguro, o proprietário não condutor só poderá eximir-se à responsabilidade se provar que o veículo lhe foi furtado ou roubado (em termos gerais, como veremos, ele é responsável quando o uma ao condutor alguma das relações previstas nos arts. 1903 do Código Civil e 120, 5, do Código Penal, e não possa provar que usou a diligência devida para evitar o dano).

A inexistência de seguro determina ainda a proibição da circulação do veículo, a sua apreensão («depósito») e uma coima (ou «sanção pecuniária»), segundo o art. 3, n.º 1, da LRCSCVM e o art. 29, n.º 1, do RRCSCVM.

O seguro cobre, porém, tanto a responsabilidade do proprietário como a do condutor do veículo (cfr. art. 2, n.º 1, da LRCSCVM, que remete para o art. 1). Estranhamente, a lei espanhola não regula de modo expresse e específico o caso de alienação do veículo. Vale portanto a solução geral prevista no Ley de Contrato de Seguro (arts. 34 e ss.), da qual resulta (ao contrário do que se viu suceder em Portugal) uma sub-rogação automática e, aparentemente, imperativa do adquirente do bem transmitido nos direitos e obrigações que no contrato de seguro correspondiam ao anterior titular.

Os limites quantitativos máximos (dentro de Espanha) da cobertura do seguro obrigatório estão fixados no art. 12 do RRCSCVM: por danos corporais (parece, por conseguinte, os danos pessoais não corporais ficam relegados, e submetidos aos respectivos limites, para

a categoria dos danos materiais), € 350.000, e por danos materiais, € 100.000, compreendendo ainda, sem limites, gastos de assistência médica, farmacêutica e hospitalar e gastos de enterro e funeral.

A cobertura do seguro não abarca, quanto aos danos pessoais (e quanto à morte), o condutor do veículo segurado (mas já abrange os danos pessoais do proprietário; cfr. art. 5, n.º 1, da LRCSCVM e art. 11, al. a), do RRCSCVM). Nem, no que concerne aos danos em coisas, os sofridos pelo próprio veículo seguro, e tão-pouco os bens transportados, nem aqueles que pertençam ao proprietário do veículo ou tomador do seguro ou aos seus familiares mais próximos (cfr. art. 5, n.º 2, da LRCSCVM e art. 11, al. b), do RRCSCVM).

No caso de roubo (mas já não, em termos gerais, na circunstância de uso ilegítimo) do veículo, está afastada por inteiro a cobertura dos danos causados (cfr. art. 5, n.º 3, da LRCSCVM e art. 11, al. c), do RRCSCVM; o que do ponto de vista da vítima não constitui relevante desprotecção pois intervirá o «Consortio de Compensación de Seguros» – art. 11, n.º 1, al. c), da LRCSCVM).

As causas de exclusão da cobertura do seguro são taxativas, não podendo ser ampliadas.

Até aos limites do seguro obrigatório, o lesado (ou os seus herdeiros) dispõem de uma «acción directa» face à seguradora (art. 7, n.º 1, da LRCSCVM).

Por seu lado, a seguradora tem um direito de regresso («derecho de repetición») nas hipóteses previstas no art. 15 do RRCSCVM, nomeadamente quando os danos tenham sido causados devido à condução sob a influência de bebidas alcoólicas ou drogas tóxicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, no caso de danos causados dolosamente, e contra o terceiro responsável pelos danos.

Finalmente, o «Consortio de Compensación de Seguros» será chamado a intervir, respondendo até ao limite do seguro obrigatório, como Fundo de Garantia, nos termos do art. 11 da LRCSCVM e do art. 30, n.º 1, do RRCSCVM, no caso de danos pessoais sendo o responsável desconhecido, e ocorrendo danos pessoais e materiais causados por um veículo sem seguro. À intervenção do «Consortio» na hipótese de roubo ou roubo de uso (nos termos dos arts. 237 e 244 do Código Penal) já aludimos. Deve ainda assinalar-se uma tendência cada vez mais generalizada para assegurar a indemnização de danos materiais causados por veículos não identificados (segundo a orientação preconizada a nível

comunitário).

3. Observado isto, começar-se-á por dizer que a responsabilidade instituída pelos arts. 503.º e ss. do Código Civil português configura uma responsabilidade objectiva, que cobre a generalidade dos danos, apenas com pontuais excepções.

Este é, de resto, um domínio de eleição, desde há muito e até hoje, para tal forma de responsabilidade. Assim sucede, actualmente, na generalidade dos Estados europeus. Não obstante, podem encontrar-se algumas excepções: a Bélgica, alguns Países nórdicos e, sobretudo, o Reino-Unido seguem ainda no essencial um regime que repousa na responsabilidade por culpa (com matizes e «atenuações» a que não podemos aqui aludir).

Porém, não deve inserir-se entre estes o caso da Espanha. Desde logo, porque está aí consagrada uma responsabilidade pelo risco para os danos pessoais (art. 1, n.º 1, 1 e 2, da LRCSCVM), cabendo aliás frisar que, actualmente, o regime de responsabilidade por danos pessoais (isto é, «daños a las personas») está unificado, seguindo-se sempre o mesmo critério de imputação – independentemente de existir culpa ou não, do alcance dos danos, da existência de seguro, o condutor responde de forma objectiva, nos termos do art. 1 da LRCSCVM (cfr., no entanto, art. 1, n.º 1, 4, da LRCSCVM e art. 4, n.º 3, do RRCSCVM; além disso, tratando-se da responsabilidade do proprietário, e não do condutor, exige-se culpa, embora esta se presuma).

Depois, porque a indemnização dos danos materiais («daños en los bienes»), se aparentemente se baseia em culpa (presumida; uma «responsabilidade por culpa agravada», como se usa dizer na doutrina espanhola; atente-se ainda ao que a seguir se expõe) ao estar regulada por remissão para os arts. 1902 e ss. do Código Civil espanhol (e para os arts. 109 e ss., do Código Penal), realmente aproxima-se muito de uma responsabilidade objectiva – uma «responsabilidade objectiva atenuada» – pela interferência das regras sobre a «culpa automobilística», um dos domínios onde predomina, por via de desenvolvimento jurisprudencial, uma «culpa quasi-objectiva», isto é, um dever de diligência tão exacerbado que se torna praticamente impossível a prova da sua observância. Como já alguém escreveu, trata-se de uma verdadeira «redefinição do conceito de culpa», assente em princípios como o da «confiança e segurança do tráfego» e o da «condução defensiva». Que vem, afinal, a

desembocar numa «teoria da culpa virtual», paralela à regra *res ipsa loquitur*: a ocorrência do dano faz presumir a existência de culpa. Daí poder mesmo perguntar-se (e já ter sido efectivamente questionado) se o próprio princípio da presunção de inocência não está posto em causa.

No entanto, face ao «duplo regime de responsabilidade» que vigora em Espanha (mas que não existia na redacção originária da LRCSCVM), diferenciando os danos pessoais dos danos materiais, sempre subsistirão algumas diferenças (sem se atinar com um fundamento ou justificação sólida que lhes possa servir de base). Será viável, por exemplo, responsabilizar o proprietário com base em culpa presumida por um acidente causado por falha de travões tendo o veículo saído da «Inspección Técnica de Vehículos – ITVs»? Deverá entender-se a «concorrência de culpas» de maneira idêntica no domínio da responsabilidade pelo risco e no da responsabilidade por culpa (presumida)? Na repartição da responsabilidade, no caso de colisão de veículos, a presunção de culpa operará nos mesmos termos? Observe-se ainda que a «moderação» da indemnização em caso de mera culpa, segundo o art. 1903 CC, só se aplicará (segundo opinião maioritária) em matéria de responsabilidade com base em culpa por danos materiais (ocorridos em acidentes de viação). E que neste domínio (diferentemente do que sucede no âmbito do risco) releva, em termos gerais, exoneratoriamente o caso fortuito (associado à ideia de imprevisibilidade).

Cabe aqui explicar que os «daños a las personas» não são estritamente os danos corporais, mas todos os danos pessoais, sejam corporais, morais ou patrimoniais – entre estes últimos incluem-se os lucros cessantes, os gastos de assistência médica, farmacêutica e hospitalar, e os do enterro e funeral (cfr. art. 1, n.º 2), cuja fixação se fará de acordo com o Anexo da LRCSCVM, que contém um «sistema para valoração dos danos e prejuízos causados às pessoas em acidentes de viação». Por oposição, os «daños en los bienes» abrangem todos os demais danos patrimoniais (não compreendidos nos danos pessoais).

Dentro do sistema português, diferentemente do que sucede no espanhol, a responsabilidade pelo risco pode concorrer com a responsabilidade subjectiva (dependente de culpa). Ao lesado, a eventual (prova da) culpa do lesante interessará, no fundamental, para que a responsabilidade deste (e da respectiva seguradora) não se confine aos limites do art. 508.º, previstos especificamente para a indemnização com base no risco fundada em acidentes de viação.

E desde já convém referir que, segundo entendimento jurisprudencial firmado desde o Assento STJ, 21/11/1979 (BMJ 291, 285), a presunção de culpa (cuja ilisão é, observe-se, exigente) prevista no art. 493.º, n.º 2, para danos causados no exercício de uma actividade perigosa, não se aplica em matéria de acidentes de viação (o argumento principal aqui invocado – mas curiosamente não considerado pertinente para outras hipóteses de responsabilidade pelo risco – assenta na “relação de especialidade” da disciplina específica dos acidentes de viação prevista nos arts. 503.º e ss. com o regime geral da responsabilidade pelos danos provenientes do exercício de actividades perigosas fixado no art. 493.º, n.º 2).

Já no sistema Espanhol, existirão apenas limites para a indemnização dos danos pessoais, segundo o art. 1, n.º 2, da LRCSCVM (limites decorrentes dos critérios de fixação da responsabilidade previstos no Anexo da LRCSCVM); mas não para a responsabilidade por danos materiais (baseada em culpa presumida, nos termos expostos). No entanto, os limites do n.º 2 do art. 1 da LRCSCVM (cfr. ainda art. 4, n.º 1, do RRCSCVM), para os danos pessoais, aplicar-se-ão mesmo que se faça prova da culpa do lesante.

4. Tentemos, em primeiro lugar, delimitar os danos indemnizáveis da perspectiva da especificidade do risco ou dos riscos subjacentes à consagração de uma responsabilidade objectiva ou quase-objectiva neste domínio. Trata-se, afinal, de saber o que se entende por um acidente de viação e quais os veículos abrangidos, determinando o âmbito de aplicação dos correspondentes preceitos.

Começando por esta última questão, em termos muito gerais, temos que aqui, no direito português, como a letra do art. 503.º logo sugere, se inclui tendencialmente qualquer veículo de circulação terrestre (inclusive, no entendimento da jurisprudência, uma empilhadora – cfr. Acórdão STJ, 20/3/1990, AJ 18, 16). Além dos automóveis, estão abrangidos veículos que circulem sobre carris: os comboios (como resulta do n.º 3 do art. 508.º, ao aí se preverem limites máximos de indemnização próprios para danos causados por caminhos-de-ferro – cfr. Acórdão STJ, 13/5/1986, BMJ 357, 399, e Acórdão STJ, 18/1/2001, CJ/STJ 2001, 1, 70), o «metro», etc. O veículo não tem de ser motorizado: pode, por exemplo, tratar-se de uma bicicleta ou carros de tracção manual (também o art. 2054 do Codice Civile italiano segue caminho seme-

lhante quanto a este último aspecto, tendo porém de estar em causa um veículo «senza guida di rotaie»). Hão-de, todavia, exceptuar-se aquelas viaturas que não representam um risco ou perigo especial (v. g., carrinho de bebés ou de supermercado, «skate», trotinete, cadeira de rodas; menos clara é a situação se tais veículos forem motorizados). Talvez a lei devesse, neste ponto, conter um concreto critério, como sucede na Alemanha, onde a responsabilidade pelo risco só existe se o veículo é capaz, por si, de atingir uma velocidade superior a 20 km/h.

Diferentemente, a LRCSVM (à semelhança, por exemplo, do direito alemão onde há-de tratar-se de um «Kraftfahrzeug», que não circule por trilhos) apenas diz respeito a veículos a motor (*rectius*, a danos produzidos por estes, e já não, por exemplo, quando o veículo não for o «agente» do dano mas apenas o seu objecto), cuja definição, criticavelmente, se faz aliás por remissão para normas regulamentares – cfr., nomeadamente, art. 2 do RRCSVM, onde n.º 1 estabelece que «[t]ienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y de la obligación de estar asegurados, todo vehículo, especial o no, idóneo para circular por la superficie terrestre e impulsado por motor, incluidos los ciclomotores, así como los remolques y semirremolques, estén o no enganchados, con exclusión de los ferrocarriles, tranvías y otros que circulen por vías que les sean propias».

No essencial, a diferença na extensão do conceito de veículo a motor prende-se com a exclusão em Espanha dos comboios e outros veículos similares. Em ambas as ordens jurídicas, caberão aí veículos destinados ao transporte de pessoas e/ou bens (automóveis, camiões, camionetas, etc.; mas também reboques e semi-reboques) e a outras finalidades (tractores, por exemplo, enquanto circulem na via pública).

Mas o RRCSVM, no seu art. 3, n.º 2, 2, afasta expressamente os danos derivados da realização de tarefas industriais e agrícolas por veículos a motor especialmente destinados a esse fim. E ainda os prejuízos causados por veículos a motor eléctrico que se destinem a actividades lúdicas e por cadeiras de rodas (art. 2, n.º 2).

Quanto à segunda questão atrás colocada, saber em que consiste um acidente de viação, compreende-se que não estejam aqui em tela de juízo todos os danos onde de algum modo interfira um veículo, não bastará até que o prejuízo se encontre, de alguma maneira, causalmente a ele ligado. Por outro lado, ocorrerão situações nas quais falta qualquer con-

tacto físico ou material entre o veículo e o lesado ou o objecto a este pertencente mas que cairão nas malhas da responsabilidade objectiva (a hipótese do peão que fractura uma perna ao lançar-se para o solo para escapar a ser colhido por um automóvel; ou o caso de um automóvel que, para evitar uma colisão ou encandeado pelos faróis de outro veículo, desgovernado, acaba por embater numa árvore). Há, pois, que circunscrever os «factos ou acidentes de viação».

O n.º 1 do art. 503.º do Código Civil português refere-se, segundo a sua letra, apenas aos «danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação». Mostra-se, portanto, imprescindível que os danos traduzam de algum modo a especificidade dos riscos induzidos pelo veículo, o «perigo típico ou específico» que este envolve. Não se trate, pois, da concretização de riscos totalmente estranhos ao veículo e ao seu funcionamento (os quais ficam fora da responsabilidade objectiva, sem prejuízo de poderem ser indemnizados no âmbito dos factos ilícitos e culposos). E notar-se-á, desde já, que o art. 505.º indica como razão de exclusão da responsabilidade a «causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo».

Mas tanto se abarcam os danos provocados por veículos em circulação na via pública, como num recinto privado, ou mesmo fora de qualquer via (por exemplo, um jipe que transita em «todo o terreno» e capota; ou um acidente ocorrido num cais – cfr. Acórdão STJ, 15/6/1989, AJ 0/89, 553). Excepto quando se trate de competições desportivas, que conhecem uma regulamentação específica e seguro obrigatório próprio (cfr. art. 9.º do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12).

Abrangidos estão os acidentes provocados por veículos rebocados ou empurrados. E ainda por veículos estacionados ou parados (por exemplo, prejuízos causados pela explosão do depósito de gasolina ou por um automóvel parado numa curva sem visibilidade; mas não porventura o incêndio ateado ao carro pelo ladrão que depois se propaga a outras viaturas). No caso de veículos estacionados em parques, porém, a responsabilidade do proprietário do parque poderá afastar a do detentor do veículo.

No Acórdão STJ, 5/12/1969 (BMJ 192, 231) entendeu-se até que um acidente mortal provocado pelo rebentamento de um pneu sobresselente, que estava a ser enchido de ar, caía no âmbito da responsabilidade por acidentes de viação.

À hipótese do art. 503.º pertencem igualmente os danos resultantes

de partes do automóvel que se soltem ou de coisas transportadas que tombem para a via. Contudo, por regra, propende-se para excluir os danos causados em consequência de operações de carga e descarga de veículos. Pesará a circunstância de tais danos não estarem abrangidos na garantia do seguro obrigatório (cfr. art. 7.º, n.º 4, al. c), do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12; note-se que nos termos da al. c.) do n.º 1 do mesmo preceito excluem-se ainda «[o]s danos devidos, directa ou indirectamente, a explosão, libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioactividade»).

E não importa que os acidentes estejam ligados ao maquinismo (o travão que falha, a coluna da direcção que se parte, o pneu que rebenta, ou até o «capot» que se abre – cfr., quanto a esta última hipótese, Acórdão RL 22/4/1999, CJ 1999, 2, 119), ao condutor (que sofre, por exemplo, uma síncope cardíaca, um ataque epiléptico ou um acesso de febre alta – cfr. Acórdão STJ, 4/5/1971, BMJ 207, 134, e Acórdão STJ, 27/6/1971, BMJ 209, 120), ou à própria via de circulação (óleo nela derramado que provoca derrapagem – Acórdão STJ, 25/2/1982, BMJ 314, 298; piso escorregadio por se encontrar molhado e nele haver barro espalhado por outros veículos – Acórdão STJ, 21/2/1980, BMJ 294, 321: um buraco que provoca rebentamento de um pneu). Ou mesmo devido a outros “factores” (condutor “encandeado” pelo sol – Acórdão RC, 29/11/1974, BMJ 242, 366). De uma maneira geral, o caso de força maior, relativo à viatura, ao condutor ou à via, não exclui a responsabilidade pelo risco.

De fora ficam apenas aqueles danos sem qualquer conexão com os riscos específicos do veículo e com a sua circulação (cfr., por exemplo, Acórdão STJ, 30/5/1967, BMJ 167, 474 – um automóvel foi arrastado por uma vaga marítima, morrendo um dos ocupantes afogado), ou que poderiam ser igualmente causados por qualquer coisa móvel (alguém entala a mão na porta do automóvel ao fechá-la, tropeça no veículo recolhido na garagem ou agride outrem com uma manivela do veículo).

Hesitações têm surgido, noutros países, a propósito de saber se os danos causados por reacções de pânico de animais, provocadas por exemplo, pelo barulho de um travagem brusca ou por um buzinar mais forte, são da responsabilidade (objectiva) do condutor. Também no direito português (e porventura no direito espanhol) se colocarão tais dúvidas.

Em tudo isto, porém, a jurisprudência portuguesa perfilha um entendimento bastante latitudinário e, correspondentemente, interpreta de modo restritivo a noção de «causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo».

Caberão inclusive na responsabilidade objectiva danos causados com dolo directo ou necessário (cfr. Acórdão STJ de 18/12/1996, onde se entendeu que o homicídio doloso cometido por meio de atropelamento com viatura automóvel não deixa de constituir acidente de viação; aliás, o art. 19.º, al. a), do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12, consagra um direito de regresso da seguradora “contra o causador do acidente que o tenha provocado dolosamente”). Embora nalguns casos se possa questionar a justeza de tal interpretação: haja em vista, entre outros exemplos, a destruição de uma montra com um veículo, a fim de roubar os objectos aí expostos.

Não anda muito distante, a propósito de tudo isto, o entendimento das coisas em Espanha.

De fora da responsabilidade objectiva ficam também, desde logo, segundo o art. 3, n.º 2, do RRCSCVM, as provas desportivas oficiais ou autorizadas (onde, portanto, não caberão as provas clandestinas realizadas na via pública). Já se considerou, deste modo, estarem excluídos os danos causados num circuito fechado de karts (Audiencia Provincial de Múrcia, Sección 4.ª, Sentencia de 15/3/1996, RA 1996, 771).

A realização de tarefas industriais ou agrícolas não constitui em si um «hecho de circulación», mas já o representará, identicamente ao direito português, a circulação dos mesmos veículos em terrenos ou vias aptos para a circulação ou que sejam de uso comum (art. 3, n.º 2, do RRCSCVM).

Por regra, não existirá responsabilidade civil por acidente de viação se o veículo se encontra em repouso (assim o art. 1, n.º 1, da LRCS-CVM fala em «conducción» e «circulación»). Mas julgamos que, no resultado, as soluções não serão substancialmente diferentes das que se alcançam no direito português, onde a lei contudo não estabelece semelhante restrição.

Vejamos alguns exemplos da jurisprudência espanhola. Aí já se entendeu que o falecimento de dois jovens no interior de um carro estacionado numa garagem por inalação de monóxido de carbono não era um «hecho de circulación» (Sentencia Tribunal Supremo - STS, 4/7/2002, RJ 2002, 5900); nem o acidente em cuja origem esteve um acto de vandalismo de uma pessoa que deslocou um sinal de trânsito (Audien-

cia Provincial de Palencia, 31/3/1998, RA 1988, 545); nem a morte do condutor de um camião esmagado pela cabine do motor que estava a reparar (STS, 27/7/1996, RJ 1996, 6406); ou o incêndio, de origem desconhecida, de um automóvel parado, coberto com um manto de protecção, que depois se propagou a outro carro e, por fim, a um prédio (STS, 10/10/2000, RJ 2000, 9192); ou, tão-pouco, o dano causado por um carro que estava a ser rebocado (STS, 28/4/1972, RJ 1972, 1939); e também a queda do passageiro estando o veículo em repouso não constituirá acidente de viação. Todos estes casos (os dois últimos são os que porventura suscitam alguma vacilação) conheceriam provavelmente solução idêntica em face do direito português, por não haver uma conexão directa ou específica com o risco do veículo.

Por outro lado, defende-se, no direito espanhol, existir responsabilidade por acidente de viação se um veículo, mesmo em repouso, constitui um elemento causal do dano ocasionado por outro (veículo mal estacionado que impede a visibilidade de outros veículos e obriga a manobra perigosa). Partindo de dados legislativos diferentes, os resultados em Portugal e em Espanha tendem, pois, a aproximar-se também neste ponto.

Em termos gerais, o condutor é responsável pelos danos causados «con motivo de la circulación» por força do «riesgo creado por la conducción» (art. 1, n.º 1, 1, da LRCSCVM). Igualmente aqui predomina uma interpretação muito ampla de tais conceitos, praticamente só contida pelas «causas de exclusão de responsabilidade».

Contudo, a LRCSCVM, no n.º 4 do art. 1, afasta expressamente do âmbito dos «hechos de circulación» aqueles factos danosos que derivem da utilização do veículo para o cometimento de delitos dolosos. O que do ponto de vista da protecção do lesado poderá suscitar reservas. Por isso, propende a maior parte da doutrina espanhola, para uma interpretação do preceito que apenas afaste a utilização do veículo com único e exclusivo propósito de cometer o acto delitual (mas já não se o veículo é utilizado como meio de transporte e ocasionalmente se emprega para causar danos a outra pessoa ou agredi-la).

##### 5. Consideremos agora as pessoas responsáveis.

De uma maneira geral, tratando-se de uma responsabilidade pelo risco ou quase objectiva, é pensável responsabilizar o condutor, o proprietário, ou o «detentor» (noutras línguas: *Halter, gardien, detentore, keeper, custode, besitter* – será todavia difícil que o possuidor em nome

próprio não coincida com o detentor –, *exploitant*). Mas a ideia de risco parece apontar para este último, para aquele que detém o poder de disposição (fático) sobre o veículo e em cujo interesse ocorre a sua utilização: trata-se de responsabilizar quem cria o risco especial da utilização do veículo, pode tomar as providências para que ele funcione sem causar danos e retira o correspondente benefício da sua utilização. No entanto, as várias legislações europeias adoptam soluções diferenciadas.

No direito português, de acordo com o n.º 1 do art. 503.º, responde «aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse». Logo se acrescenta, no n.º 2, que «as pessoas não imputáveis respondem nos termos do artigo 489.º». E, no n.º 3, que «aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte; se, porém, o conduzir fora do exercício das suas funções de comissário, responde nos termos do n.º 1».

Assim, responderá pelos danos ocasionados pelo veículo a pessoa que tenha o poder real sobre ele, acompanhado ou não da «legitimação jurídica», e o utilize em proveito próprio, mesmo através de comissário. Enveredou-se, portanto, pela solução de responsabilizar o detentor. Todavia, apesar de se tratar de uma responsabilidade pelo risco, a lei parece exigir a imputabilidade do agente – ao considerar que os inimputáveis não estão em condições de exercer poderes de facto sobre o veículo, apenas os responsabiliza nos termos do art. 489.º.

Mostra-se, para o efeito, irrelevante a licitude ou ilicitude da detenção. Considerar-se-á ainda detentor quem furtou o veículo, o condutor abusivo ou sem carta. Não sendo também decisivo, para efeito, a inscrição no registo automóvel.

Por não ter a direcção efectiva do veículo, não será responsável, nomeadamente: o aluno da escola de condução durante a aprendizagem; o passageiro de táxi; o dono ou usufrutuário a quem a viatura foi furtada ou roubada (mesmo existindo negligência sua), ou, simplesmente, a deixou na oficina para reparação (duvidoso: em sentido contrário, por exemplo, Acórdão STJ, 28/06/1979, BMJ 288, 394; em sentido afirmativo, Acórdão STJ, 21/10/1992, BMJ 420, 531 e Acórdão STJ, 28/9/2004); alguém que cedeu, por um período muito longo, desinteressando-se do veículo, o seu carro a um amigo (cfr. Acórdão STJ, 25/10/1983: um carro tinha sido emprestado, sem qualquer contrapar-

tida, por doze dias, para um casamento e lua-de-mel; mas o aresto considerou que existia um comodato e que não se tinha provado efectivamente que o comodante perdera a direcção efectiva).

O segundo elemento, utilização no próprio interesse, pretende, reconhecidamente e no fundamental, excluir a responsabilidade objectiva daqueles que, como o comissário, utilizam o veículo no interesse ou às ordens de outrem; mas já não servirá para arredar liminarmente a responsabilidade do detentor se o veículo não estiver, naquele momento, a ser utilizado de modo imediato ou exclusivo no seu interesse.

O interesse na utilização do veículo tanto pode revestir natureza patrimonial ou económica, como não patrimonial ou moral (no limite, tal interesse estará ainda presente se alguém, querendo ser agradável a outrem, lhe empresta o carro; cfr., por exemplo, Acórdão RP, 25/1/1974, BMJ 234, 340), ser um interesse legítimo ou reprovável (ver, por exemplo, Acórdão STJ, 25/10/1983, BMJ 330, 511, e Acórdão STJ, 27/10/1988, BMJ 380, 469). Todavia terá de se tratar de um interesse próprio, embora porventura não exclusivo.

Correntemente, o detentor será o dono do veículo (no sentido de que a propriedade do veículo faz presumir a direcção efectiva e utilização no próprio interesse, Acórdão STJ, de 6/12/2001, CJ-ASTJ 9, 3, 141, falando de uma «presunção natural» em tal sentido, e Acórdão STJ, 17/12/1985; note-se que o proprietário pode ainda responder como comitente, nos termos do art. 500.º, «garantindo» a obrigação de indemnizar do comissário).

Mas também se considerará detentor o usufrutuário ou o adquirente com reserva de propriedade. E a responsabilidade objectiva pode ainda recair sobre um locatário, um comodatário, ou um mero possuidor em nome próprio do veículo (e ainda o «adquirente» do veículo no caso de «leasing» e o detentor num aluguer de longa duração). Ao lado destes, responderá, solidariamente, o proprietário se existir também um interesse seu na utilização (aqui, as opiniões dividem-se na doutrina, defendendo Vaz Serra, numa orientação restritiva, que o comodante só será responsável se houver cedência de condutor, se beneficiar com a utilização do veículo ou se o acidente se ficar a dever a uma negligente conservação ou manutenção – hipótese esta última em que haverá culpa; o pai que emprestou o veículo ao filho será normalmente considerado responsável nos termos do art. 500.º, n.º 1 – cfr., por exemplo, Acórdão STJ, 21/3/1991).

Por responsável ter-se-á ainda o candidato que faz o exame de condução, o instrutor de condução, desde que não seja um mero comissário da Escola, e o amigo a quem, por obséquio, se cede o automóvel.

Em termos gerais, o condutor responde (pelo risco) quando se possa dizer detentor. E o proprietário do veículo ou a pessoa por conta de quem o veículo é normalmente dirigido só responderá se mantiver a direcção efectiva e o interesse na utilização do veículo. O que quase sempre acontece tendo o veículo sido alugado. Mas não no caso de furto ou roubo, mesmo que este tenha sido facilitado por o dono ou possuidor não ter tomado as precauções necessárias; com efeito, mesmo em tal hipótese, não existe qualquer facto ilícito da sua parte, nem existe uma relação de causalidade adequada entre o seu acto de «negligência» e os danos, como observa Antunes Varela. Em termos muito gerais, pode dizer-se que quando o veículo for autonomamente conduzido por terceiro, o detentor não responde se o veículo circular contra ou sem a sua vontade.

Se o veículo for conduzido por conta de outrem, no âmbito de uma relação de comissão (cfr. art. 500.º), o condutor responde apenas pelos danos que culposamente causar. A sua responsabilidade é solidária com a do “detentor”, tendo este último direito de regresso contra aquele, nos termos do n.º 3 do art. 500.º.

A lei consagra, aliás, a este respeito, uma presunção (ilidível) de culpa (art. 503.º, n.º 3, 1.ª parte) que onera quem conduzir o veículo na qualidade de comissário. E o Assento do STJ de 14/4/1983, DR, I, de 28/6/1983 (que foi tirado com onze votos de vencido!) veio firmar o entendimento de que semelhante presunção de culpa se aplica no plano das suas relações com os lesados titulares do direito de indemnização.

Assim, os condutores por conta de outrem («meros trabalhadores», por exemplo, camionistas de empresas, *chauffeurs* particulares, motoristas de táxis pertencentes a outra pessoa) respondem mais severamente do que quem conduz por conta própria (já se viu que a presunção de culpa consagrada no art. 493.º, n.º 2, para danos causados no exercício de uma actividade perigosa, não se aplica em matéria de acidentes de viação). Respondem com base em culpa, que se presume, e sem qualquer limite (a sua responsabilidade não está sujeita aos limites do art. 508.º, como dispôs expressamente o Assento 7/94 do STJ, 2/3/1994, DR I-A, de 28/4/1994, e pode desse modo ir para além do montante coberto pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil).

No caso de colisão de veículos, sendo um deles conduzido por um comissário, muitas vezes, chegar-se-á, percorrendo essa via, a atribuir àquele a exclusiva responsabilidade (o que ainda se tentará explicar aduzindo que os condutores por conta de outrem são geralmente condutores profissionais e que há em tais casos uma tendência para facilitar a condução e afrouxar a vigilância do veículo – cfr. Assento 3/94 do STJ, de 26/1/1994, DR I-A, de 19/3/1994; a questão da constitucionalidade da norma da 1.<sup>a</sup> parte do n.º 3 do art. 503.º, com o sentido que lhe ficou o Assento já referido do STJ, já foi suscitada várias vezes, tendo o Tribunal Constitucional entendido que tal disposição não ofende o princípio constitucional da igualdade dos cidadãos perante a lei – cfr. Acórdãos 226/1992 e 439/1994).

Depois, o que também é difícil de justificar, como a presunção de culpa do art. 503.º, n.º 3, se aplica indubitavelmente no plano das relações internas, pode o comitente exigir ao comissário, em via de direito de regresso, tudo quanto haja pago (para além do montante coberto pelo seguro).

A soluções iníquas, que daqui resultem, poderá, obstar a aplicação do art. 494.º (enquanto aí se prevê a moderação equitativa da indemnização).

A este propósito, há-de ainda observar-se que, como já ficou registado, se o comissário agir fora do exercício das suas funções, é ele, e só ele, que responde (se tiver agido com culpa, com base no art. 483.º; senão, pelo risco, segundo o art. 503.º, n.º 1). Ressalvem-se as situações em que conduza com autorização ou permissão do comitente (onde também este responderá objectivamente).

Por último, assinale-se que responsável pelos danos decorrentes de acidente de viação pode ainda ser a empresa fabricante do veículo quando o acidente resulte de vício de concepção ou fabrico (cfr. art. 13.º do Dec.-Lei n.º 383/89, de 6/11, alterado pelo Dec.-Lei n.º 131/2001, de 24/4).

No direito espanhol, segundo a letra da lei – art. 1, n.º 1, 1, da LRCSCVM (e já era assim antes da alteração introduzida pelo Real Decreto Legislativo 8/2002), a responsabilidade recai em primeira linha sobre o condutor.

Mas o proprietário responderá quando entre ele e o condutor exista uma relação nos termos do art. 1903 do Código Civil ou do art. 120.5 do Código Penal (que prescreve, na parte que aqui interessa, «[s]on tambi-

én responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente: [... ] las personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros, por los delitos o faltas cometidos en la utilización de aquellos por sus dependientes o representantes o personas autorizadas»; notar-se-á que a remissão para tal norma alcança apenas a parte respeitante à delimitação da vinculação própria da relação de dependência), se não conseguir provar que empregou «toda a diligência de um bom pai de família para prevenir o dano» (art. 1, n.º 1, 5, da LRCSCVM, o qual, vale a pena observar, não fez mais do que consagrar legalmente uma já consolidada tese jurisprudencial).

A responsabilidade do proprietário está, por conseguinte, configurada como uma responsabilidade indirecta por facto de outrem, com base em culpa (em culpa presumida, embora a ilisão da presunção se mostre extremamente difícil). Muitas vezes, porém, a jurisprudência recorre ao art. 1902 CC para responsabilizar (directamente) o proprietário. O que, apesar da letra do art. 1, n.º 1, 5, da LRCSCVM, desde logo se impõe se o proprietário ou detentor do veículo não o conservaram convenientemente (ficando todavia exonerados se ocorrer um caso fortuito ou de força maior).

Para além disso, pela via de uma «Gesamtanalogie» ex art. 1903 CC (também com recurso ao art. 1908), a jurisprudência espanhola instituiu uma responsabilidade directa, solidária e quase-objectiva do proprietário, baseada num «dever de controlo do risco», quando ele tenha a disposição e o uso do veículo (e também responderá em termos semelhantes quem, sem ser proprietário, exerça um controle directo sobre o veículo, como sucede com o usufrutuário ou no caso de “aquisição” sob reserva de propriedade ou por «leasing»). Assim, nos tribunais espanhóis já foi considerado responsável o proprietário que empresta o veículo a um amigo ou ao seu namorado (STS, 23/2/1976). Por vezes, tende a matizar-se tal responsabilidade, atendendo, por exemplo, à finalidade lucrativa ou não do empréstimo, e à natureza da «cedência».

A evolução para uma responsabilidade desprendida da culpa, quase-objectiva, é fácil de documentar. Como «leading case» inicial apontar-se-á a STS, 3/3/1972, RJ 1972, 1042, onde se considerou responsável o proprietário de um veículo que o entregou a um mecânico para compor os travões; culminando e sintetizando essa tendência, a STS, 22/4/1989, RJ 1989, 4238.

Em todo o caso, do ponto de vista do lesado, a relevância da respon-

sabilidade do proprietário é diminuta, pois a pretensão indemnizatória será dirigida contra a seguradora ou contra o «Consortio de Compensación de Seguros» (a estes, sim, pode interessar a responsabilidade do proprietário, para efectivar o seu eventual direito de regresso, «facultad de repetición» – cfr. arts. 10 e 11, n.º 3, da LRCSCVM).

Ressalta na lei espanhola, por um lado, considerar-se, segundo a sua letra, sempre responsável pelo risco o condutor mesmo quando este conduz por conta de outrem. E, por outro, não se mencionam juntamente com o proprietário outras pessoas, que, não sendo condutores, detenham um «controlo directo sobre o veículo» (detentores). Por exemplo, os casos já conhecidos do direito português do usufrutuário e do adquirente com reserva de propriedade (ou por «leasing»).

Apesar disso, como já se aludiu, não se deixa de responsabilizar tais pessoas e de isentar de responsabilidade o proprietário (formal) do veículo que não detém sobre ele qualquer domínio ou controlo (se, porém, ele está obrigado à manutenção e conservação do veículo, responderá, claro, se o acidente tiver origem no deficiente cumprimento de tal dever). Assim, na jurisprudência (STS, 30/12/1992, RJ 1992, 10565) já se considerou que não é responsável a empresa que adquiriu um automóvel para o ceder a um seu empregado com o intuito de facilitar as suas funções de cobrança, tendo este «emprestado» o veículo a um filho seu, que veio a provocar um acidente gravíssimo. Em geral, o proprietário (ou detentor) não será responsabilizado quando o veículo deixe de estar sob o seu controlo (por exemplo, no caso de cedência ilimitada ou indefinida), quando seja utilizado sem a sua autorização, expressa ou tácita, por pessoas pelas quais ele não deva responder, mormente no caso de roubo ou furto do veículo (excepto, nesta última situação, se tiver havido grave negligência sua).

Hipóteses especiais controvertidas, que têm ocupado os tribunais espanhóis, são, por exemplo, aquelas onde, tratando-se de um veículo articulado, a «cabeça» do veículo e o reboque pertencem a proprietários diferentes, tendo ocorrido danos causados pela carga transportada e deficientemente acondicionada. Discute-se também se existe responsabilidade do proprietário, ao lado da oficina de reparação, por danos causados a terceiros por um empregado desta ao experimentar o veículo.

Como no âmbito do direito português, não se atribui valor decisivo ao registo para a determinação do proprietário (o que vale tanto para a determinação do responsável como para a obrigação de seguro; cfr. o

disposto no art. 16, n.º 1, do RRCSCVM, onde se presume como proprietário do veículo a pessoa cujo nome figure no registo público e STS, 14/2/1998, RJ 1998, 9432).

6. Passemos aos beneficiários da responsabilidade. No Código Civil português, ocupa-se deste aspecto o art. 504.º (cuja redacção actual resulta do Dec.-Lei 14/96, de 6/3, harmonizando o direito interno com a Directiva 90/232/CEE, de 14/5/1990). Determina-se aí que «a responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas» (n.º 1); «no caso de transporte em virtude de contrato, a responsabilidade abrange só os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas» (n.º 2); «no caso de transporte gratuito, a responsabilidade abrange os danos pessoais da pessoa transportada» (n.º 3; na versão originária, no caso de transporte gratuito era excluída a responsabilidade pelo risco); «são nulas as cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade do transportador pelos acidentes que atinjam a pessoa transportada» (n.º 4).

Como se verifica, desenham-se nestes preceitos diferentes situações.

Titulares do direito de indemnização são, conforme já está implícito no art. 503.º, os terceiros afectados nas suas pessoas ou bens pelo acidente (art. 504.º, n.º 1). Observe-se que o conceito de terceiros abrange, desde logo, os que se encontravam fora do veículo. Este é, de resto, o domínio por antonomásia da responsabilidade pelo risco por acidentes de viação. A lei portuguesa não faz aqui qualquer distinção quanto aos tipos de danos, pessoais ou materiais, ou conforme se trate de condutores de outro veículo ou peões, ou estejam em causa outros veículos ou demais coisas.

E também se consideram terceiros as pessoas ocupadas na actividade funcional do veículo, designadamente, o condutor (*scl.*, não detentor – cfr., por exemplo, Acórdão STJ, 25/2/1975, BMJ 244, 269; cfr. ainda as exclusões de garantia do seguro obrigatório previstas no art. 7.º do Dec.-Lei n.º 522/85; notar-se-á que vários outros ordenamentos, por exemplo, o alemão e o austríaco, persistem em excluir dos beneficiários da responsabilidade objectiva o condutor), maquinista, cobrador ou fiscal de transportes colectivos, assistente de viagem, sempre que o acidente se relacione com os riscos que são próprios daquele. No entanto, a responsabilidade objectiva em face de tais pessoas, quando as ligue à

entidade transportadora um contrato de trabalho, há-de ter o mesmo em linha de conta (desde logo para determinação do tribunal competente).

Relativamente aos sujeitos transportados em virtude de contrato (*scl.*, contrato de transporte, mas entendido aqui num sentido amplo, de modo a abranger, por exemplo, o médico, o engenheiro ou o advogado ao serviço do transportador, embora não utilizados na actividade do veículo; o transporte constitui, nesse caso, uma das contrapartidas ou remunerações dos serviços prestados), terão eles direito a ver ressarcidos apenas os danos que atinjam as próprias pessoas e as coisas por elas transportadas: objectos de uso pessoal ou bagagens, e, sem dúvida, quer transportadas junto ou em mão, quer noutros lugares da viatura. Consequentemente, excluem-se as coisas não transportadas com a pessoa e ainda os danos reflexos, patrimoniais e não patrimoniais, sofridos pelas pessoas enumeradas nos n.ºs 2 e 3 do art. 495.º e no n.º 2 do art. 496.º, que só têm um direito autónomo a indemnização, desde que exista culpa do condutor (esta última restrição da responsabilidade afigura-se contestável).

Além das normas da responsabilidade objectiva, intervêm evidentemente as regras do contrato de transporte. E, sendo caso disso, aplica-se o regime da responsabilidade por factos ilícitos. Repare-se ainda que os passageiros, quando transportados em contravenção do Código da Estrada, não estão incluídos na cobertura do seguro obrigatório de responsabilidade civil (art. 7.º, n.º 2, al. f), do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12).

Na hipótese de transporte gratuito (de natureza contratual ou por mera cortesia ou benevolência; a caracterização do transporte gratuito não é incontroversa – embora hoje, na nova redacção do art. 504.º, a distinção tenha, claro, um campo de aplicação menor –, havendo quem queira fazer relevar um mero interesse do transportador, considerando assim um transporte não gratuito, por exemplo, o do advogado que vai inspeccionar o local do litígio, o do padre que vai ministrar a extrema unção, o do eventual comprador do veículo que o experimenta), a responsabilidade apenas engloba os danos pessoais da pessoa transportada. No concernente aos demais, inclusive quanto às coisas transportadas com a própria pessoa, valem os termos gerais da responsabilidade por factos ilícitos culposos.

O n.º 4 do art. 504.º consagra um princípio de ordem pública ao estatuir a nulidade das cláusulas que afastem ou limitem a responsabilidade quanto às pessoas transportadas. Visa-se a protecção da vida e

da integridade física dessas pessoas e evitar que o transportador abra-nde o cumprimento dos seus deveres de diligência e cuidado para com elas. Mas não se põe em causa a validade das cláusulas que excluam ou restrinjam a responsabilidade relativamente às coisas transportadas.

O direito espanhol, por seu lado, revela-se «mais generoso» quanto aos beneficiários da responsabilidade.

Tratando-se de danos pessoais (já atrás circunscrevemos o seu conceito), não importará a pessoa em que se verifiquem – terceiros, passageiros transportados gratuitamente ou não, etc. (inclusive o proprietário – cfr., aliás, art. 5, n.º 1, da LRCSCVM e art. 10., al. a), do RRCSCVM, onde apenas se exclui da cobertura do seguro os danos causados na pessoa do condutor, mas não do proprietário). O condutor do veículo (e, portanto, a seguradora, mas esta dentro dos limites assinalados) responderá por tais danos, nos termos que já conhecemos (podendo a sua responsabilidade, fixada segundo os critérios do Anexo da LRCSCVM, exceder os limites do seguro obrigatório; ou até não estar de todo coberta por este, no caso de ele conduzir veículo roubado, art. 5, n.º 3, da LRCSCVM). Ao lado do condutor, poderá ainda responder, como também já se disse, segundo o art. 1, n.º 1, 5, da LRCSCVM, o proprietário, nos mesmos moldes e em face das mesmas pessoas que aquele. Se o proprietário, porém, for chamado a responder directamente *ex vi* do art. 1902, então os danos sofridos pelo condutor não estarão excluídos (conquanto não compreendidos no seguro obrigatório).

No que respeita aos danos em coisas, seguem-se critérios parecidos. Não distinguindo a lei, estarão abrangidos todos os bens, transportados ou não transportados, pertencentes a outra pessoa que não o condutor (conquanto o seguro obrigatório não cubra, conforme se viu, os bens transportados, nem aqueles que pertençam ao proprietário do veículo ou tomador do seguro, nem aos seus familiares mais próximos, segundo o art. 5, n.º 2, da LRCSCVM e o art. 11, al. b), do RRCSCVM). A indemnização dos bens do proprietário não condutor há-de, obviamente, atender à relação contratual ou doutro tipo existente entre ele e o condutor. Também aqui, se o proprietário responder directamente por força do art. 1902, os danos em coisas sofridos pelo condutor não estarão excluídos (não obstante, mais uma vez, estarem arredados do seguro obrigatório).

7. Cabe aludir agora às causas de exclusão da responsabilidade. No direito português, dispõe o art. 505.º que, «sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo».

Apreciemos uma a uma as causas de exclusão da responsabilidade objectiva previstas no art. 505.º (a enumeração aí contida ter-se-á por taxativa, salvaguardada a exigência de umnexo de causalidade adequada).

Assim, em primeiro lugar, a responsabilidade está afastada se o acidente resultar, unicamente, de facto do próprio lesado, culposo ou não (o peão que atravessa a rua a correr fora da passadeira ou quando o semáforo está vermelho para os peões, o indivíduo que se aproxima imprevidentemente do veículo em chamas, etc.). E ainda quando o acidente se deva, exclusivamente, a facto de terceiro, com ou sem culpa sua. O mesmo se deve, em regra (e seguramente, no caso de o acidente se dar fora de uma via de circulação), entender se o acidente foi provocado por um animal em termos que responsabilizam quem o utiliza no seu interesse, segundo o art. 502.º.

Terceiro, para efeito do art. 505.º, pode ser inclusive o condutor de outro veículo (que, por exemplo, encandeia o lesante), ou ainda um passageiro (que deita imprevisamente a mão ao volante). Caso concorram a culpa do condutor e a responsabilidade de terceiro, ambos responderão solidariamente (arts. 497.º e ss.).

Cabe, aliás, notar que a palavra «imputável» é utilizada no art. 505.º no sentido de o acidente se apresentar como consequência de facto atribuível ou devido ao lesado ou a terceiro. É irrelevante que estes se mostrem ou não «capazes» de culpa, que a sua conduta geradora do sinistro mereça ou não censura (Acórdão STJ, 31/10/1978, BMJ 280, 306). Com efeito, o problema nada tem a ver com a verificação da imputabilidade em sentido técnico (arts. 488.º e 489.º; mas, claro, o condutor que vê crianças a brincar ao pé da estrada ou um ébrio que nela transita deve tomar precauções especiais, incorrendo em culpa se não as adoptar). Trata-se, sim, como já se deu a entender, de um problema de ligação causal dos danos verificados ao facto do lesado ou do terceiro, ou seja, dever-se o acidente tão-só a este.

Nesta ordem de ideias, afastarão ainda a responsabilidade compor-

tamentos automáticos, ditados por medo invencível ou reacções instintivas, ou casos fortuitos atinentes ao lesado (desmaio, queda, ataque epiléptico, etc.). Num caso julgado antes da entrada em vigor do Código Civil de 1966, isentou-se de responsabilidade o condutor de um táxi que atropelou um peão obrigado a saltar duma esplanada junto ao mar para a faixa de rodagem pela violenta vaga que se abateu sobre ele (Acórdão STJ, 5/12/1967).

Quando houver concorrência de causalidade, em relação ao dano, entre o facto do lesante e o do lesado, embora a lei não o diga, parece que a responsabilidade não estará afastada, aplicando-se todavia o art. 570.º. Havendo um «contributo causal» de um terceiro (sem que exista culpa deste, nem ele responda pelo risco, onde valeria porventura o disposto no art. 507.º, n.º 1) preconiza-se igualmente que não se exclua a responsabilidade do detentor do veículo (porventura mitigada nos termos do art. 494.º).

Junte-se ainda que, a existir culpa do condutor e do lesado, valerão as regras do art. 570.º. Se com a culpa do condutor concorrer a culpa do terceiro, ambos responderão solidariamente, segundo o art. 497.º, n.º 1, existindo direito de regresso entre os responsáveis na medida das respectivas culpa (art. 497.º, n.º 2).

Mas pode admitir-se a concorrência entre o risco e a culpa do lesado, aplicando (analogicamente) o art. 570.º? Não é, evidentemente, aqui o local para aprofundar tal problema muito discutido na doutrina e na jurisprudência. Mas propendemos, contra a maior parte da doutrina (Antunes Varela e Almeida Costa, e ainda Acórdão STJ, 11/12/1970, BMJ 202, 190; no sentido aqui propugnado, Brandão Proença), para uma resposta afirmativa, malgrado o argumento de maioria de razão que se pode extrair do art. 570.º (onde a culpa do lesado exclui o dever de indemnizar no caso de culpa presumida). Move-nos sobretudo a intenção de protecção do lesado; em muitos casos, lesados «frágeis», crianças e idosos, que justamente carecem de especial protecção. Deverá inclusive manter-se a responsabilidade pelo risco do detentor do veículo, existindo culpa de terceiro (que haja contribuído para os danos), sendo porém, a sua responsabilidade, também aqui, susceptível de ser atenuada, por considerações de equidade, de acordo com o art. 494.º (um direito de regresso em face do terceiro resultará do art. 497.º, n.º 2, *ex vi* do art. 499.º; invocar-se-á ainda uma analogia com o disposto no art. 507.º, n.º 2).

Excluída estará a responsabilidade pelo risco se o acidente for produzido por causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo (cfr. art. 505.º). Contudo, tal restrição – e sem discutir a exacta noção de força maior (segundo Antunes Varela, tratar-se-ia de um acontecimento imprevisível cujo efeito danoso não é evitável com as precauções normalmente exigíveis ao condutor) e a sua distinção em relação ao caso fortuito (no critério tradicional, no caso fortuito releva a ideia de imprevisibilidade, e no caso de força maior a ideia de inevitabilidade; cfr., aliás, o conceito de força maior contido no n.º 2 do art. 291.º do Código do Trabalho) – não reveste aqui, na maior parte dos casos, um significado especial: de um modo geral, as hipóteses aí incluídas já não decorrerão do perigo especial da utilização do veículo (ou, se se quiser, quebrar-se-á então o nexo de causalidade). Assim, o art. 505.º parece ter, em determinada medida (pois, note-se, só nas hipóteses do art. 505.º é que não haverá que questionar se os danos resultaram da culpa do condutor), uma função aclaradora do art. 503.º, n.º 1, parte final. E por outro lado, *a contrario*, estende até a responsabilidade aos casos de força maior que não sejam estranhos ao funcionamento do veículo e aos casos fortuitos (se se entender que estes se devem separar dos de força maior) fora desse âmbito.

Seja como for, representam reconhecidamente casos de força maior estranhos ao funcionamento do veículo, por exemplo, uma “força da natureza” (um raio que provoca um incêndio no carro, um ciclone ou uma enxurrada que arrastam o veículo, etc.). Mas já não vícios ou defeitos de construção do veículo, nem tão-pouco ocorrências inerentes ao seu funcionamento. Igualmente não caberão aí «vicissitudes» atinentes à via onde circula o veículo, por exemplo, uma lomba, um buraco, ou um animal que nela irrompe (cfr. tudo o que já dissemos atrás sobre o entendimento do risco específico do veículo). Mas já se encarou, na jurisprudência, como uma causa de força maior exoneratória o facto de o veículo ter escorregado por força de uma camada de azeite espalhada na via (Acórdão STJ, 11/12/1970, BMJ 202, 190).

Havendo culpa do detentor ou condutor do veículo, o caso de força maior, que com aquela porventura concorra, não evita a sua responsabilidade (com fundamento em culpa). Configura, todavia, uma circunstância atendível para efeitos de limitação equitativa da indemnização (art. 494.º).

Em Espanha, também nesta matéria, não se seguem critérios muito

distintos. Com efeito, o art. 1, n.º 1, 1, da LRCSCVM, considera como causas exoneratórias da responsabilidade, no caso de danos pessoais, a conduta ou negligência do prejudicado ou a força maior estranha à condução ou ao funcionamento do veículo (cfr. ainda art. 1105 CC), onde, esclarece a lei, não se incluem os defeitos do veículo, nem a ruptura ou falha de alguma peça ou mecanismo.

Tem – sublinhe-se – que se estar na presença de um contributo único ou decisivo para os danos. Doutro modo, a responsabilidade apenas será atenuada.

Como exemplo de causa de força maior exoneratória aponta-se a hipótese, muito próxima de outra que conhecemos do direito português, de um veículo arrastado por uma enxurrada ou enchente (STS, 1/7/1986, RJ 1986, 4559). Ou a colisão com animais fora de controlo que invadem a via (STS, 8/12/1992, RJ 1992, 1198). Também os exemplos de caso fortuito não exoneratório não andam muito longe dos que em Portugal assim se consideram: enfarte do condutor; quebra da coluna de direcção; ruptura nos travões; rebentamento de um pneu; nevoeiro; eclosão de um vento forte que levou um condutor de motociclo a colidir com um camião (STS, 22/12/1992, RJ 1992, 10639).

Note-se que, no âmbito da responsabilidade pelo risco, portanto, por danos pessoais, a doutrina espanhola (nomeadamente, L. Fernando Reglero Campos) tende a apreender a causa de força maior como uma interrupção ou ruptura do nexos causal. Porém, de modo diferente são colocadas as coisas havendo culpa (exclusiva) do lesado – esta constituiria uma causa exoneratória autónoma. Pelo que já se disse quanto ao direito português, melhor seria colocar a questão, em ambas as hipóteses, no plano da causalidade (como o mostra também a discussão acerca da posição do inimputável, de que mais adiante damos notícia).

No que respeita ao facto de terceiro, que a lei espanhola, diferentemente da lei portuguesa, não menciona entre as causas de exoneração, entende-se (na doutrina, nomeadamente L. Fernando Reglero Campos) que em princípio não (inter)romperá o nexos causal, excepto se ele próprio for «alheio à circulação» (situações em que se poderá considerar um «facto de força maior»). Costuma também figurar-se vários grupos ou tipos de hipóteses, que aqui exemplificaremos com ajuda de um caso que cai dentro de cada um: um carro embate noutro carro que, por sua vez, vai colhar um peão; um carro é encandeado pelas luzes de outro, ou quer evitar um veículo mal estacionado, e embate num terceiro; alguém, para se

desviar de um carro desgovernado, faz-se atropelar por outro.

O que se referiu acima vale evidentemente no que concerne aos danos pessoais. Já estando em causa danos materiais, há-de apurar-se se, segundo os critérios gerais da responsabilidade por culpa, se mantém o nexo de causalidade (adequada) ou este foi «quebrado» (ou «atenuado») pelo facto de terceiros.

Observar-se-á ainda que, nas primeiras hipóteses, fica imprejudicado o direito de regresso (a «faculdade de repetición») do lesante ou da companhia de seguros em relação ao terceiro (art. 10, al. b), da LRCS-CVM).

Convém igualmente advertir que, onde a anterior redacção falava em «culpa do lesado», se fala agora, no art. 1, n.º 1, 1, da LRCS-CVM, de «conduta ou negligência». Tal alteração, que parece de louvar, ao deslocar o problema para o domínio da causalidade, leva a aí incluir o comportamento dos inimputáveis (cfr. aliás art. 1, 2, do Anexo à LRCS-CVM, onde se equipara à culpa da vítima a conduta do inimputável).

A doutrina espanhola (por exemplo, L. Fernando Reglero Campos) defronta-se aqui com a contradição que decorre de, desse modo, se tratar de maneira mais rigorosa os inimputáveis (para um imputável haveria que fazer prova da sua culpa). Quanto a nós, o problema está mal colocado, pois, mesmo perante um imputável, o que releva é a sua contribuição causal. E seja como for, não pode deixar de se entender que o comportamento do inimputável só arredará a responsabilidade nos termos em que o faria a mesma conduta se praticada por um imputável. Eliminar-se-á deste modo qualquer aporia.

Repete-se que a conduta do lesado só afasta a responsabilidade se apenas ela, exclusivamente, provocou o dano. Sendo concorrente, a sua contribuição diminuirá (moderará equitativamente) o montante indemnizatório.

Se existir concorrência de culpas (a expressão «compensação de culpas», ainda muito usada na doutrina, é evidentemente pouco rigorosa) entre o condutor e o terceiro, reparte-se a responsabilidade. Assim preceituam expressamente o art. 4, n.º 3, do RRCS-CVM, (tanto para danos pessoais como para danos materiais) e o art. 1, n.º 1, 4, da LRCS-CVM, mandando proceder a uma atenuação equitativa da responsabilidade e, conseqüentemente, à «repartição da quantia da indemnização». Objecto de controvérsia é se a culpa do condutor e do terceiro se devem aferir segundo o mesmo critério, ou se se deve ponderar ser o primeiro

quem cria o risco (ponderação que caberia na expressão legal «equitativa atenuação»).

Por último, *a latere*, mencione-se que outras legislações, mormente a francesa, a belga, a holandesa (e, embora noutra medida, a alemã, ao fixar a imputabilidade no tráfego rodoviário a partir dos dez anos), seguiram o caminho de atribuir muito limitadamente eficácia exonatória ou atenuante à «culpa do lesado». Assim, em França, através da chamada lei Badinter, no domínio dos danos pessoais e quanto a terceiros, isto é, não quanto ao condutor, só se atribui relevância a uma «faute inexcusable» da vítima e quando ela represente a causa exclusiva do acidente (a «faute inexcusable» da vítima permanece assim irrelevante se houve culpa do condutor ou detentor do veículo). Mais, tal relevância da «culpa do lesado» está, de todo (com a excepção, que opera em todos os casos, de «faute volontaire» – *rectius* «faute intentionnelle» –, por exemplo, tentativa de suicídio), afastada para as «victimes irréprochables», isto é, os menores de 16 anos, idosos com mais de 70 e incapacitados permanentes ou com invalidez superior a 80%.

8. A lei portuguesa, ao contrário da espanhola, ocupa-se expressamente da colisão de veículos.

Nestas hipóteses (não havendo culpa exclusiva de um dos condutores) são pensáveis (e até adoptadas noutras legislações) várias soluções: considerar cada um dos condutores responsável pelos danos causados no outro veículo; nenhum dos lesados poderia exigir indemnização do outro, tendo de assumir os próprios danos; tomar a totalidade dos danos resultantes da colisão e repartir a responsabilidade (total) na proporção em que cada um dos veículos contribuiu para a produção dos danos (ou na proporção das culpas de cada condutor).

Ora, o art. 506.º, n.º 1, do Código Civil português preceitua, adoptando a última das vias apontadas, que, «se da colisão entre dois veículos resultarem danos em relação aos dois ou em relação a um deles, e nenhum dos condutores tiver culpa no acidente, a responsabilidade reparte-se na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos; se os danos forem causados somente por um dos veículos, sem culpa de nenhum dos condutores, só a pessoa por eles responsável é obrigada a indemnizar». E acrescenta, no n.º 2, que, «em caso de dúvida, considera-se igual a medida da contribuição de cada um dos veículos para os danos, bem como a contribuição da culpa de cada

um dos condutores».

O art. 506.º encara *expressis verbis* a colisão de veículos (choque, quando ambos estão em movimento em sentido diferente, ou abalroamento do veículo parado ou que circule com menor velocidade) e os danos neles causados. Todavia, a sua doutrina poderá aplicar-se analogicamente a outras situações em que colaborem na produção do dano coisas diversas, subordinadas ao regime da responsabilidade pelo risco. Considere-se, por exemplo, a colisão entre um animal e um veículo, sem culpa da pessoa que utiliza o primeiro e da que conduz o segundo (assim, Vaz Serra). Além disso o preceito aplicar-se-á (analogicamente) a *todos* os prejuízos (não apenas os relativos aos veículos).

Igualmente se advertirá que o art. 506.º, n.º 1, integrado no contexto das normas sobre a responsabilidade pelo risco, se dirige directamente à hipótese de ausência de culpa dos condutores (o seu n.º 2 regula no entanto um problema de colisão culposa).

De facto, havendo culpa de um dos condutores, só ele responderá (duvidoso é se a sua culpa não pode ser «atenuada» em atenção ao risco do outro veículo). Na hipótese de ambos terem culpa (ambos seguiam com velocidade excessiva ou fora de mão), responderão os dois. Contudo, nesta última hipótese, mercê do concurso recíproco de culpas – ou seja, porque se verifica conculpabilidade do lesado –, deve atender-se, para fixação da indemnização, ao que dispõe o art. 570.º. Em caso de dúvida, reputa-se igual a contribuição da culpa de cada um dos condutores (art. 506.º, n.º 2).

No âmbito da responsabilidade pelo risco há, então, que distinguir se os danos são produzidos por um só ou por ambos os veículos. No primeiro caso, apenas o detentor do veículo que originou os danos é obrigado a indemnizar. No segundo, a responsabilidade divide-se na proporção em que o risco de cada um dos veículos tenha contribuído para os danos (a disparidade das respectivas contribuições pode resultar de vários factores, mas os casos mais frequentes prendem-se com a colisão de automóveis com motorizadas ou de pesados com ligeiros), sendo indiferente que estes se verifiquem nos dois veículos ou só num deles (demais, já atrás se observou que não estão aqui em jogo apenas os danos nos veículos, mas de um modo geral todos os danos, exceptuados apenas, porventura, os danos não pessoais das pessoas transportadas gratuitamente, caso em que só responderá o condutor ou detentor do outro veículo – cfr. art. 504.º, n.º 3). Se existirem dúvidas a respeito

da medida da contribuição de cada um dos veículos para os danos, considera-se que os produziram por igual (art. 506.º, n.º 2).

Figuremos a seguinte hipótese: dois veículos colidiram, tendo sofrido, respectivamente, danos no valor de € 6.000 e de € 30.000 (deve aqui partir-se dos danos reais, mesmo que superiores aos limites do art. 508.º; e, parece, tais limites valem para o conjunto de responsáveis – doutro modo, dado o regime de responsabilidade solidária estabelecido no art. 507.º, poderia suceder que um dos responsáveis tivesse de indemnizar para além dos limites legais). Sendo o primeiro um automóvel e circulando a maior velocidade, o tribunal apurou que, para esses danos, ele contribuiu em 2/3 e o outro veículo, uma motorizada, apenas em 1/3. A responsabilidade reparte-se então da seguinte forma: somam-se os danos derivados da colisão (6.000 + 30.000) e reparte-se o montante global de responsabilidade assim obtido (36.000) proporcionalmente à participação dos veículos na produção desses danos ( $2/3 = 24.000$  e um  $1/3 = 12.000$ ). Em conclusão, o responsável pelo veículo pesado suporta o prejuízo de € 6.000 nele ocasionado e deve satisfazer € 18.000 ao dono do outro veículo.

No direito espanhol, apesar do silêncio da lei (cfr., no entanto, art. 1, n.º 1, da LRCSCVM), no caso de colisão de veículos, quanto aos danos nas pessoas, reina relativa unanimidade (ver, com indicações, Esther Monterroso Casado) em torno da tese de que cada uma das partes deve ressarcir a outra dos danos pessoais por ela sofridos (o sistema espanhol protege aqui melhor que o português os lesados). Face a «terceiros», a sua responsabilidade parece dever considerar-se solidária pela totalidade dos danos, sem prejuízo de direito de regresso na proporção da respectiva contribuição.

Quanto aos danos materiais, a verificar-se culpa de apenas um dos condutores, a responsabilidade impenderá somente sobre ele. Se ambos têm culpa (efectiva), a jurisprudência (embora só tardiamente) e a maioria da doutrina adoptam um critério de distribuição dos danos em proporção da gravidade da culpa (aplicando-se ainda porventura o art. 1, n.º 1, 4, da LRCSCVM).

A resposta afigura-se menos líquida não tendo lugar a prova da culpa de qualquer dos condutores. Grande parte da jurisprudência entendia (e entende ainda) que não se aplica a tal hipótese a inversão do ónus da prova (nem a responsabilidade objectiva), sobretudo pela ideia da «neutralização das presunções de culpas» (ou «anulação dos riscos de cada

veículo»). Mais recentemente, pode porém constatar-se uma marcada tendência para fazer intervir, também aqui, a presunção de culpa (em detrimento do princípio do art. 1214 CC) ou uma responsabilidade quase-objectiva, impondo a cada uma das partes a obrigação de indemnizar em metade os danos sofridos pela outra parte (cfr., por exemplo, SAP de Baleares, de 28/4/1998; o sistema assim adoptado revela-se, porém, em parte menos satisfatório que o sistema português já exposto).

9. No direito português, identificando-se uma pluralidade de responsáveis (pense-se, por exemplo, na concorrência de responsabilidade do dono do veículo e do condutor, do locador e do locatário, dos diversos proprietários de um mesmo veículo ou dos detentores de dois veículos quando da colisão resultem danos para terceiro), em face de terceiros ou das pessoas transportadas – nas relações externas, portanto –, eles responderão solidariamente (art. 507.º, n.º 1).

Nas relações internas, segundo o art. 507.º, n.º 2, tem de se distinguir duas hipóteses: se apenas um dos responsáveis teve culpa, somente ele responde, dispondo o responsável pelo risco, que satisfaça a indemnização, de direito de regresso na totalidade do que haja pago; não se verificando culpa de qualquer dos responsáveis, isto é, se existe apenas concorrência de riscos, «a obrigação de indemnizar reparte-se de harmonia com o interesse de cada um na utilização do veículo» (em caso de dúvida, considera-se igual o interesse de cada um dos responsáveis na utilização do veículo, por analogia com o disposto no n.º 2 do art. 506.º) – critério que vale, tanto no caso de os danos terem resultado de um veículo utilizado por diversas pessoas, como no caso de serem produzidos por mais do que um veículo.

No direito espanhol, depois de uma longa evolução doutrinal e jurisprudencial, que aqui não cabe narrar, estabeleceu-se, de maneira relativamente concorde o carácter solidário da obrigação extracontratual que recaia sobre duas ou mais pessoas. Ou seja, vigora o regime da solidariedade (porventura trata-se de obrigação *in solidum*, de uma solidariedade imprópria, não sendo aplicáveis todas as regras da solidariedade dos arts. 1144 e ss. do Código Civil) não o da conjunção (natureza «mancomunada»). Isto, não obstante inexistir no Código Civil qualquer ponto de apoio para tal solução (o regime-regra é o da «mancomunidade» – cfr. arts. 1137 e 1138; cfr., porém, art. 116 do Código Penal). Contudo deve assinalar-se que na legislação «avulsa» mais recente, em

matéria de responsabilidade extracontratual, sobretudo de carácter objectivo – Ley da Navegación Aérea, Ley da Energía Nuclear, Ley da Caza –, consagra-se predominantemente a solução da solidariedade.

A regra da solidariedade valerá, portanto, em matéria de acidentes de viação e independentemente do título de imputação (culpa ou risco), havendo pluralidade de responsáveis. De resto, a responsabilidade do proprietário não condutor, regulada, por remissão para o art. 1903, já segue, nos termos desse preceito, os moldes da solidariedade (cfr. ainda art. 1904, quanto ao direito de regresso – «repetición»).

10. Como se referiu, o art. 508.º do Código Civil português prevê limites para a responsabilidade pelo risco proveniente de acidentes de viação.

Na sua versão originária, os limites aí contidos estavam estabelecidos em montantes fixos (valores numéricos), que rapidamente se mostraram desactualizados. Mas só muito tempo decorrido, pelo Dec.-Lei 190/85, de 24/6, foram substituídos por critérios de referência, tomando como base a alçada da Relação. Solução igualmente pouco feliz, porque notoriamente inexistente uma correlação directa entre limites de responsabilidade e tal valor. Actualmente (já antes se pusera a questão de se o art. 508.º, na versão anterior, não teria sido tacitamente revogado pelo art. 1.º, n.º 2, da Segunda Directiva 84/5/CEE do Conselho, de 30/12/1983), por força do Dec.-Lei 59/2004, de 19/3, os limites estão fixados em função do capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (que já ficaram acima referidos).

Com efeito, de acordo com o n.º 1 do art. 508.º, «a indemnização fundada em acidente de viação, quando não haja culpa do responsável, tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel». Junta o n.º 2 do referido artigo que, «se o acidente for causado por veículo utilizado no transporte colectivo, a indemnização tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel estabelecido para os transportes colectivos». E conclui o seu n.º 3 que, «se o acidente for causado por veículo utilizado em transporte ferroviário, a indemnização tem como limite máximo o capital mínimo do seguro automóvel estabelecido para essa situação em legislação especial».

Compreende-se que o legislador tenha estabelecido limites para a indemnização dos danos causados por veículos de circulação terrestre,

nas situações de responsabilidade pelo risco. Seria pouco razoável ou pelo menos disputável impor, em tais hipóteses, uma responsabilidade ilimitada (portanto, para além do seguro de responsabilidade civil obrigatório). No fundo, jogam aqui razões de justiça distributiva. Note-se, aliás, que os quantitativos máximos não variam consoante o número de responsáveis, nem em função do número de lesados.

Os referidos limites só vigoram «quando não haja culpa do responsável» (art. 508.º, n.ºs 1 e 2), não valem pois no âmbito dos arts. 483.º ss. No campo da responsabilidade por culpa, a «limitação» da responsabilidade (*rectius*, poder ficar esta aquém dos danos) só advirá da consideração da «culpa do lesado», nos termos do art. 570.º, a que já aludimos, ou do regime do art. 494.º, que prevê a gradação da responsabilidade, por motivos de equidade, atendendo nomeadamente ao grau de culpa, à situação económica do agente e do lesado, quando (apenas) tenha existido mera culpa (de fora ficam, portanto, as hipóteses de actuação dolosa).

Discute-se, porém, se o preceituado no art. 494.º vigorará também no âmbito da responsabilidade pelo risco por acidentes de circulação terrestre. Nesse sentido depõe o art. 499.º, que declara extensivos, em princípio, à responsabilidade pelo risco, na parte aplicável, os preceitos reguladores da responsabilidade por factos ilícitos. Só que, pretendendo aplicar o disposto no art. 494.º, não estará, evidentemente, em causa o grau de culpa do lesante («por definição», porque estamos no domínio da responsabilidade objectiva) e dificilmente haverá que atender à sua situação económica, porquanto a indemnização será satisfeita integralmente pela seguradora, visto que o limite do 508.º coincide com o seguro mínimo obrigatório (contudo, no sentido de que em geral não há que atender, na fixação da indemnização, ao facto de uma sociedade de seguros estar obrigada a pagar em lugar do responsável, Acórdão STJ, 14/1/1969, BMJ 183, 225, e Acórdão STJ, 24/4/1973, BMJ 226, 208; a justificação para tal solução apresentada por Vaz Serra – é o segurado e não o segurador que é directamente responsável perante o lesado –, vale menos nas hipóteses de seguro obrigatório e é de acentuado cariz formal). Restam outras circunstâncias, «as demais circunstâncias do caso» referidas no art. 499.º, que o juiz possa ponderar dentro de um juízo de equidade.

Em Espanha, no caso de danos materiais, não se prevêem limites indemnizatórios (trata-se de resto, como já sabemos, de uma responsa-

bilidade com base em culpa presumida, embora «quase-objectivada»). A moderação da indemnização (em montante inferior aos danos) pode, no entanto, resultar da consideração da culpa do lesado e do art. 1103 CC (agindo o lesante de modo meramente negligente).

Nos danos pessoais, os limites indemnizatórios derivam dos critérios (pré-estabelecidos) de determinação da indemnização – o chamado «baremo» (de B. F. Barrême, 1640-1703, matemático francês), ou seja, o responsável responde sempre, independentemente de culpa ou até dolo seu, nos termos e dentro dos limites quantitativos do Anexo à LRCSCVM (segundo o seu art. 1, n.º 2; porém, a responsabilidade por gastos de assistência médica, farmacêutica e hospitalar e gastos de enterro e funeral não conhece máximos).

Um sistema como o espanhol para a determinação dos danos (pessoais), seguindo tabelas e critérios relativamente rígidos, suscita vários e difíceis problemas (que, evidentemente, na curta dimensão deste trabalho não cabe sequer mencionar; mas basta pensar, por exemplo, e confinando-nos aos acidentes de viação, na questão da sua força ou do seu carácter vinculativo, do seu carácter «meramente presuntivo» ou rígido, e nas dificuldades na avaliação por tal método dos lucros cessantes).

Aquí apenas se fará uma referência à problemática da sua eventual inconstitucionalidade, tal como foi suscitada e decidida em Espanha.

Com efeito, o Tribunal Constitucional espanhol (STC 181/2000, RTC 2000, 181) julgou que, na sua actual formulação (diferente seria o entendimento se os valores fixados se mostrassem módicos ou irrisórios ou se alcançassem os prejuízos económicos em caso de culpa do lesante), os valores estipulados no Anexo da LRCSCVM eram suficientes e válidos, da perspectiva constitucional, quer para os danos pessoais quer quanto aos danos materiais. E declinou considerar inconstitucional o «baremo» por eventual violação do princípio da igualdade de tratamento, ao diferenciar os danos (*rectius*, os lesados por tais danos) derivados de acidentes de viação daqueles que tenham outra origem. Tão-pouco entendeu arbitrária a sujeição a um regime de valoração especial dos danos resultantes de acidentes de viação, nem a sujeição dos danos pessoais a um «baremo» vinculativo. Nem que através de um tal sistema se interferisse, de modo inadmissível, no poder jurisdicional cometido exclusivamente aos tribunais. Por último, manteve que o «baremo» não viola o direito a uma tutela judicial efectiva (ao não permitir ao lesado

provar danos superiores aos determinados no «baremo»).

No entanto, o Tribunal Constitucional espanhol declarou inconstitucionais «el inciso final "y corregido conforme a los factores que expresa la propia tabla" del apartado c) del criterio segundo (explicación del sistema), así como el total contenido del apartado letra B) "factores de corrección", de la tabla V, ambos del Anexo que contiene el "Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación", de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro de Circulación de Vehículos a Motor, en la redacción dada a la misma por la Disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados».

A sentença do Tribunal Constitucional tem, todavia, sido entendida (veja-se, por todos, L. Fernando Reglero Campos e Medina Crespo) no sentido de apontar (numa interpretação conforme à Constituição) para uma aplicação obrigatória pelos tribunais do «baremo», mas destituído este do seu carácter rígido e fechado, devendo ser-lhe atribuído mero alcance presuntivo (*iuris tantum*), ao aceitar-se que o lesado ou até o responsável possam vir, excepcionalmente, a fazer a demonstração de danos de valor diferente do que resulta da sua estrita aplicação.

11. Por fim, abordemos a prescrição do direito de indemnização pelos danos derivados de acidentes de viação, assunto que aqui consideramos muito perfunctoriamente.

Em termos preliminares, ocorre notar que existem discrepâncias acentuadas nas várias legislações europeias. Assim, deparamos com prazos de um ano em Espanha, dois anos em Itália, três na Alemanha, na Áustria e em Portugal, cinco na Bélgica, dez na França; sendo também muito distintos os momentos do começo da sua contagem. Há inclusive o propósito de unificar a legislação comunitária nesta matéria, preconizando-se um prazo de quatro anos a partir do momento do acidente (Relatório Rothley).

No direito português, o prazo de prescrição do direito de indemnização no âmbito da responsabilidade extracontratual é, de um modo geral, de três anos (art. 498.º do Código Civil; sem prejuízo do prazo ordinário de vinte anos, desde a ocorrência do dano, estabelecido no art. 309.º). O *dies a quo* será «a data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete». Tal prazo aplica-se à responsabilidade pelo risco, *ex vi* do art. 499.º; e, portanto, também aos acidentes de

viação. Acrescente-se, quanto aos incapazes lesados, a possibilidade de suspensão da prescrição nos termos do art. 320.º.

Não se requer, para o começo da contagem, que o lesado tenha o conhecimento integral do dano (nem, embora haja que entender habilmente tal referência da lei, que se conheça o responsável), o que releva é o conhecimento do direito (n.º 1 do art. 498.º).

Se o facto ilícito constituir crime, intervém o prazo de prescrição para este previsto, se for mais longo, nos termos do n.º 3 do art. 498.º (mesmo que o crime tenha sido amnistiado). Para o efeito, não é imprescindível que o lesado intente procedimento criminal contra o lesante, apresentando a correspondente queixa. Em regra, porém, o pedido de indemnização será deduzido no processo penal respectivo, vigorando o chamado princípio da adesão – art. 71.º do Código do Processo Penal (CPP) (ver ainda art. 72.º do CPP, quanto ao pedido em separado), constituindo a decisão penal, absolutória ou não, que conheça do pedido cível, caso julgado (art. 84.º CPP; ver ainda arts. 73.º, 82.º e 377.º do CPP).

Perante um caso de mera responsabilidade objectiva, estará todavia excluída a possibilidade de alongamento do prazo prescricional, pois não existe, então, qualquer crime (Acórdão STJ 24/10/1975, BMJ 250, 172; diferente é a questão, que merecerá resposta afirmativa, de saber se o alongamento do prazo se aplica às pessoas que respondem, pelo risco, solidariamente com o autor do facto criminoso).

Por fim, note-se que a responsabilidade da seguradora se mantém desde que subsista a responsabilidade do segurado (lesante), mesmo que se possa entender que a responsabilidade daquela teria prescrito, conquanto não a deste (cfr. art. 14.º do Dec.-Lei n.º 522/85, de 31/12).

Em Espanha, segundo o art. 1968, n.º 2, do Código Civil, o prazo de prescrição da acção de responsabilidade civil (extracontratual) é de um ano, contando-se «desde que lo supo el agraviado» (e não, simplesmente, da altura da possibilidade de intentar a acção, como se prevê, em termos gerais, no art. 1969 CC). Assim, uma vez ocorrido o dano real, com o conhecimento do lesado, começa a correr o prazo de prescrição (quanto às causas de interrupção, cfr. art. 1973 CC). Contudo, tal conhecimento supõe aqui, segundo entendimento jurisprudencial largamente dominante, a possibilidade de determinação do alcance do dano e da correspondente indemnização (*o dies a quo* para a contagem do prazo de prescrição tem de ser referido ao momento em que se apurem

de modo definitivo as consequências do dano sofrido, por exemplo, segundo a alta médica – cfr., entre muitas decisões, a STS, 22/06/2001, RJ 2001, 5071).

Com a generalidade da doutrina e jurisprudência espanholas, não se deixará todavia de registar que tal prazo se mostra demasiado curto. E assinalar a grande importância prática (também por virtude da anterior circunstância) da vicissitude da prescrição da acção indemnizatória por acidentes de viação no direito espanhol.

Como no ordenamento português (conquanto neste, como se disse, as mais das vezes, a existir acção penal, o pedido indemnizatório tenha aí de ser necessariamente exercido), concede-se ao lesado a possibilidade de exercitar a acção indemnizatória na acção penal. Mais: enquanto está pendente a acção penal, em qualquer das suas fases, não pode exercitar-se separadamente a acção cível (ou esta suspende-se se já tiver sido intentada) – arts. 111 y 114 da Ley de Enjuiciamiento Criminal (cfr., porém, para os crimes dependentes de acusação particular, art. 112, 2).

Assim, e desde a STS, 14/7/1982 (RJ 1968, 1594), é entendimento geral que o começo da contagem do prazo de prescrição da acção de indemnização supõe, em tais casos, a notificação aos interessados da sentença ou a decisão que põe fim ao processo penal (tratando-se, claro, de sentença de absolvição, ou tendo o queixoso reservado o exercício posterior da acção civil; havendo sentença condenatória, esta terá de pronunciar-se necessariamente sobre a responsabilidade civil).

Põe-se ainda o problema do exercício da acção indemnizatória (ou cível) no processo penal, uma vez prescrita aquela (por o processo penal só se ter iniciado depois da prescrição da acção civil ou ter-se suspenso, abrindo o caminho à acção cível entretanto prescrita, e reabrindo-se posteriormente). Neste caso – responsabilidade civil *ex delicto* –, a jurisprudência superior, sobretudo movida pela necessidade de protecção do lesado, cujos direitos indemnizatórios doutro modo estariam sujeitos a um prazo muito curto, aplica o prazo de quinze anos do regime geral do art. 1964 CC (para o qual se entende, não sem violentar um pouco a lei, remeter o art. 117 do Código Penal).

Finalmente, note-se que o prazo de prescrição da acção directa contra a seguradora é de um ano (art. 7, 2, da LRCSCVM). Tal disposição mostra-se porém inadequada e contraproducente, pois a acção contra a seguradora deveria estar sujeita ao mesmo regime de prescrição que a

pretensão face ao segurado (que pode conhecer um prazo de prescrição diferente, como já se viu, ou então, embora sendo este um ano, por virtude das regras da interrupção, não coincidir no seu cômputo com o do prazo que vigora para a seguradora). Em todo o caso, a seguradora garante, até ao limite do seguro obrigatório, a responsabilidade do lesante (art. 7, 3, da LRCSCVM).

**BIBLIOGRAFIA**

- Almeida Costa, Mário Júlio, *Direito das Obrigações*, 8.<sup>a</sup> ed., 2001
- Antunes Varela, João de Matos, *Das Obrigações em geral*, vol. I, 10.<sup>a</sup> ed., 2000
- Bar, Christian v., *Gemeineuropäisches Deliktsrecht*, Band I, II, 1996, 1999
- Becker/Böhme, *Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden*, 20.<sup>a</sup> ed., 1997
- Brandão Proença, José Carlos, *A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual*, 1977
- Caballero Gea, José Alfredo, *Las responsabilidades penal y civil dimanantes del accidente de circulación*, 2002
- Heitor Consciência, Eurico, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, 2003
- Lasarte, Carlos, *Principios de Derecho civil*, tomo II, 8.<sup>a</sup> ed., 2003
- Marcelino, Américo, *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*, 7.<sup>a</sup> ed., 2005
- Martins de Almeida, Dario, *Manual de Acidentes de Viação*, 3.<sup>a</sup> ed., 1987
- Menezes Leitão, Luís Manuel Teles, *Direito das Obrigações*, vol. I, 4.<sup>a</sup> ed., 2005
- Monteiro, Jorge Sinde, *Estudos sobre a responsabilidade civil*, 1983
- Monterroso Casado, Esther, *La colisión recíproca de vehículos*, <http://civil.udg.es/cordoba/Comunicaciones.htm>
- Pires de Lima / Antunes Varela, *Código Civil Anotado*, vol. I, 4.<sup>a</sup> ed., 1987
- Reglero Campos, L. Fernando, *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro. Estudio del nuevo Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: RDleg 8/2004, de 29 de octubre*, 2004
- Sáinz-Cantero Caparrós, María Belén, *Imputación, Valoración y Reclamación de los Daños derivados de la Circulación de Vehículos a Motor*, 2001

Os acórdãos do STJ (Supremo Tribunal de Justiça) português citados podem ser consultadas em <http://www.dgsi.pt>; e as sentenças do TS (Tribunal Supremo) espanhol, em <http://www.poderjudicial.es/jurisprudencia>.