



**UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA**

**CONCURSO ENTRE A RESPONSABILIDADE PELO RISCO E  
A CULPA DO LESADO NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO**

**Análise jurisprudencial**

Sara Carvalho Serra

Mestrado em Direito

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2024





**UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA**

**CONCURSO ENTRE A RESPONSABILIDADE PELO RISCO E  
A CULPA DO LESADO NOS ACIDENTES DE VIAÇÃO**

**Análise jurisprudencial**

Sara Carvalho Serra

Orientador: José Carlos Brandão Proença

Mestrado em Direito

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2024

*Aos meus pais e irmão*

## **Agradecimentos**

Ao Senhor Professor Doutor José Carlos Brandão Proença, pela orientação, por toda a ajuda e disponibilidade.

Aos meus pais, Maria e António Joaquim, e ao meu irmão, Pedro, pelo seu incessante apoio.

À Universidade Católica Portuguesa, em particular à Faculdade de Direito, por todos os conhecimentos e oportunidades que me enriqueceram durante o Mestrado de Direito Privado.

## **Resumo**

No âmbito da questão sobre a concorrência entre a responsabilidade pelo risco no âmbito dos acidentes de viação e a conduta do lesado, o contributo jurisprudencial é o mais variado, sendo um ponto de viragem o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 4.10.2007, por influência do Direito e Jurisprudência Europeias, principalmente, pela sua pretensão de proteger os lesados mais vulneráveis. Com o presente estudo, procede-se a uma tentativa de tipificação das situações consideradas pelos nossos tribunais como dissuasoras da aplicação do disposto no art. 505º em conjugação com o art. 570º do Código Civil na sua interpretação tradicional.

**Palavras-chave:** responsabilidade pelo risco; concorrência da culpa com o risco; culpa do lesado; lesados mais vulneráveis.

## **Abstract**

Within the scope of the controversy about the strict liability in the context of road accidents and the conduct of the injured, the jurisprudential contribution varies, being a turning point the decision of Supremo Tribunal de Justiça of 04.10.2007, by influence of the European Law and Jurisprudence, mainly, by the intention to concede protection to the most vulnerable victims. With the present study, an attempt is made to typify the situations considered by our courts as dissuasive of the application of the established in article 505.º in conjunction with the article 507.º of Código Civil, in its traditional interpretation.

**Keywords:** strict liability, contributory negligence and comparative negligence, victim's fault;

## Índice

<b>1. Introdução e delimitação do objeto de estudo</b>	<b>10</b>
<b>2. Considerações introdutórias</b>	<b>12</b>
<b>3. Responsabilidade civil pelos danos causados por veículos</b>	<b>13</b>
<b>4. A Culpa do lesado</b>	<b>15</b>
<b>5. Concorrência da culpa do lesado</b>	<b>16</b>
<b>6. Decisão do Supremo Tribunal de Justiça de 4 de outubro de 2007</b>	<b>20</b>
<b>7. Jurisprudência do TJUE</b>	<b>21</b>
<b>8. Consequências do debate doutrinal e jurisprudencial</b>	<b>23</b>
<b>9. Lesados vulneráveis</b>	<b>24</b>
a. A vulnerabilidade enquanto conceito jurídico	24
b. Delimitação dos lesados vulneráveis	25
i. Menores	30
ii. Idosos	32
iii. Portadores de deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida	32
iv. Ciclistas	33
<b>10. Tentativa de identificação de critérios de ponderação da relevância da culpa do lesado e dos riscos próprios do veículo</b>	<b>33</b>
<b>11. Conclusão</b>	<b>41</b>
<b>12. Bibliografia</b>	<b>44</b>
<b>13. Jurisprudência</b>	<b>48</b>

## **Siglas e Abreviaturas**

§ - Parágrafo

ac. – Acórdão

al. – Alínea

als. – Alíneas

art. – Artigo

arts. – Artigos

BGB – Bürgerliches Gesetzbuch

BMJ – Boletim do Ministério da Justiça

CC – Código Civil

CEE - Comunidade Económica Europeia

CE – Código da Estrada (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 03/05, cuja última alteração foi introduzida pelo Decreto - Lei n.º 84-C/2022, de 09/12)

CE- Conselho Europeu

Cfr. - Conforme

DL – Decreto-Lei

ed. – Edição

FGA – Fundo de Garantia Automóvel

n.º – Número

Op. Cit.- Obra citada

p. – Página

pp.– Páginas/páginas

proc. – Processo

SORCA – Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21/08, cuja última alteração foi introduzida pela Lei n.º 32/2023, de 10/07)

ss. – Seguintes

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TJUE – Tribunal de Justiça da União Europeia

TRG – Tribunal da Relação de Guimarães

TRP – Tribunal da Relação do Porto

UE – União Europeia

vol.– volume

## 1. Introdução e delimitação do objeto de estudo

A questão jurídica do concurso entre a responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e a culpa do lesado compõe a panóplia de temas estruturantes da responsabilidade civil por acidente de viação. Como tal, é inegável que seja uma questão amplamente trabalhada tanto pela doutrina, como pela jurisprudência nacional. Não obstante, os acidentes de viação e as suas consequências são objeto de inúmeras ações judiciais, cuja alusão permitirá aprofundar este tema doutrinário e jurisprudencial tradicional.

Deparando-nos com um contínuo afastamento da doutrina da posição doutrinária tradicional, no sentido de que, na verificação de culpa do lesado, exclui-se a responsabilidade pelo risco, adotando-se uma posição de admissibilidade do concurso entre a culpa do lesado e os riscos próprios da circulação de veículos. Neste trabalho, não se vai proceder à análise detalhada das várias posições doutrinárias em torno desta questão, embora seja necessário inevitavelmente a sua menção.

Este afastamento dá-se, em grande parte, por força da jurisprudência europeia e do direito comunitário, como sucede relativamente a outras questões de responsabilidade objetiva em sede de acidentes de viação. Referimo-nos ao facto de, desde 1966, com a entrada em vigor do atual Código Civil, em sede de responsabilidade civil nos acidentes de veículos de circulação terrestre, terem sofrido alterações os artigos 504.<sup>o</sup> e 508.<sup>o1</sup>. Estas alterações advêm da obrigatoriedade da transposição de Diretivas sobre o seguro automóvel obrigatório para o ordenamento jurídico português<sup>2</sup>.

A nível jurisprudencial, ainda encontramos decisões não uniformes relativamente aos factos que levam à interpretação atualista do disposto no art. 505.<sup>o</sup> CC, principalmente quando o lesado se trata de um peão ou ciclista, menor, idoso ou pessoa com mobilidade reduzida ou deficiência. Propomos, neste trabalho, uma tipificação dessas situações em que os tribunais portugueses se afastam da posição tradicional, tendo como pano de fundo a proteção dos lesados mais vulneráveis.

---

<sup>1</sup> Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão, *Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do 'tudo ou nada'* (anotação ao Acórdão do STJ de 06/11/2003 – Processo 565/03), in *Cadernos de Direito Privado*, n.º 7 (janeiro-março 2004), CEJUR, p.29.

<sup>2</sup> MONTEIRO, Jorge Sinde, *Direito dos seguros e direito de responsabilidade. Por um aperfeiçoamento judicial da proteção das vítimas do trânsito rodoviário. Parte II: Direito da Responsabilidade*, in *Revista de Legislação e de Jurisprudência*, ano 152.<sup>o</sup>, n.º 4037, nov/dez de 2022, p.82.

Escolhemos estudar a concorrência entre a responsabilidade pelo risco e a conduta do lesado, incidindo, mais especificamente, na problemática dos lesados mais vulneráveis, pois, diferentemente de outros ordenamentos jurídicos, não temos uma consagração expressa de proteção destes no caso de acidentes de viação.

O nosso trabalho começará por tecer breves considerações sobre o regime da responsabilidade objetiva dos acidentes de viação, seguida de uma explanação da evolução doutrinária e jurisprudencial nacional, com especial conexão com a relevância que a legislação e a jurisprudência europeias assumiram.

Em momento posterior, dedicar-nos-emos ao estudo da posição dos lesados vulneráveis previstos no Código da Estrada e respetivos fundamentos para a sua proteção pelo legislador. Encetaremos, para tanto, uma análise das normas estradais, à luz da jurisprudência nacional.

Ultimamente, será nosso objetivo, ainda que sem pretensões absolutas, encetar uma tentativa de categorização das situações em que a conduta do lesado assume menor relevância que os riscos próprios do automóvel.

## 2. Considerações preliminares

A responsabilidade civil, que visa satisfazer aquele que sofreu danos, pressupõe que os danos sofridos, para que não sejam suportados pelo mesmo, se devam ou a uma atuação voluntária, ação ou omissão ilícita e culposa de terceiro, ou por ter assumido certos riscos intrínsecos inerentes a atividades económicas lícitas e socialmente indispensáveis<sup>3</sup>.

Desde a Revolução Industrial, por força da evolução técnica e científica, são cada vez maiores os perigos<sup>4</sup>, domináveis ou não domináveis<sup>5</sup>, permitidos, que podem ser regulados pela responsabilidade pelo risco, não descurando a necessidade de respeito pelos múltiplos deveres de cuidado no controlo das fontes de perigo. Por exemplo, os riscos inerentes à circulação de veículos terrestres<sup>6</sup> são merecedores de tratamento na vertente da responsabilidade pelo risco. A fixação deste tipo de responsabilidade excepcional justifica-se pelo facto de a utilização de veículos de circulação terrestre, pela sua própria natureza, ser suscetível de produzir danos, independentemente da existência de culpa.

A evolução da circulação automóvel, que se verifica desde o século XX, intensificou-se exponencialmente desde a década de sessenta<sup>7</sup>. Em consequência desta evolução, houve um agravamento dos riscos, desde logo com a promoção da convivência entre os diversos tipos de veículos: automóveis, velocípedes, e outros. Isto levou à criação de ciclovias, em paralelo com as vias automobilísticas, e ainda com a introdução de novas formas de deslocação como velocípedes elétricos, trotinetas elétricas<sup>8</sup>, *skateboards* elétricos, patins elétricos, *hoverboards*, estas últimas potenciadoras de riscos que geram

---

<sup>3</sup> Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão, *A conduta do lesado como pressuposto e critério da imputação do dano extracontratual*, Coimbra, Almedina, 2007, p. 95 “parece natural que o titular do bem arque com as consequências de actos seus, praticados com maior ou menor imprudência ou até com vontade intencional”.

<sup>4</sup> Verifica-se um aumento da extensão da responsabilidade objetiva por parte do legislador português ao consagrar regimes jurídicos como a da Responsabilidade do Produtor, previsto no DL n.º 383/89, de 6 de novembro; do Regime da Responsabilidade Ambiental, previsto no DL n.º 147/2008, de 29 de julho, com as devidas alterações.

<sup>5</sup> ATAÍDE, Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas, *Concurso de imputações no âmbito de acidentes de viação. Os riscos próprios do veículo e o facto de o lesado, culposo ou meramente causal*, in Revista de Direito Civil, ano VI, 2, Almedina, 2021, pp.13-14.

<sup>6</sup> Por veículos de circulação terrestre, englobam-se tanto os veículos com motor, nomeadamente, os carros, os tratores, as bicicletas e trotinetas elétricas, os veículos sobre carris, os *segways*, os *hoverboards*, como os veículos sem motor, que é o caso dos velocípedes a pedal.

<sup>7</sup> ATAÍDE, Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas e RODRIGUES, António Barroso, *Acidentes de Viação. Responsabilidade Subjetiva, Presunções de Culpa e Responsabilidade Objetiva*, in Revista Julgar, n.º 46, Almedina, 2022, pp. 14 e 15.

<sup>8</sup> Decorre do disposto no art.112.º, n.º 3, al. b) do CE que as trotinetas elétricas são equiparadas aos velocípedes, estando, assim, sujeitos às mesmas regras.

danos, devido à sua fragilidade, face a outros veículos. Ainda que passível de produzir danos menos gravosos que outros veículos, estas novas viaturas apresentam riscos para os peões. Note-se que muitos destes novos meios de” locomoção” não necessitam da celebração de contrato de seguro<sup>9</sup>. Para a condução velocípedes e de veículos equiparados não se exige habilitação legal<sup>10</sup>, e, como tal, não se obriga ao utilizador do veículo que celebre um contrato de seguro<sup>11</sup>, nos termos do art.4.º, n.º 1 do Decreto-lei n.º 291/2007<sup>12</sup>. Poder-se-á discutir se há necessidade de alargamento da obrigação de seguro a estes utilizadores. Da Diretiva (EU) 2021/2118<sup>13</sup>, do seu Considerando 6, denota-se que a necessidade de celebração de contrato de seguro destes veículos é afastada por considerar que estes são menos suscetíveis de causarem danos pessoais ou danos materiais, em comparação com outros veículos, como automóveis e camiões.

### 3. Responsabilidade civil pelos danos causados por veículos

Antes de tecermos qualquer consideração sobre o tema que aqui se vai analisar – **Concurso entre a responsabilidade pelo risco e a culpa do lesado** –, exige-se que estejam verificados os pressupostos cumulativos da responsabilidade objetiva no caso de acidentes de viação, previstos no art. 503.º do CC<sup>14</sup>.

---

<sup>9</sup> Nesta senda, o ac. do TJUE de 12 de outubro de 2023, proc. C-286/22, considerou que uma bicicleta com assistência elétrica, que permite acelerar sem pedalar até 20 km/hora, não é tida como veículo para efeitos da Diretiva 2009/103/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade.

<sup>10</sup> Neste sentido, dispõe o art. 121.º, n.º 6 do CE “A condução, na via pública de velocípedes e de veículos a eles equiparados, está dispensada da titularidade de licença de condução.”

<sup>11</sup> Além do mais, não se pode entender que o utilizador esteja isento da obrigação de contratar seguro, nos termos do art.4.º, n.º 2,3 e 4 do DL 291/2007, e, desse modo, o FGA não seria responsável pela reparação dos danos causados, como dispõe o art.47.º do mesmo diploma. Situação tratada no ac. do TRP de 11.01.2022, proc. n.º1745/21.7T8PRTP.P1, relator: Rui Moreira.

<sup>12</sup> Consagra o Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (SORCA).

<sup>13</sup> Diretiva (UE) 2021/2118 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de novembro de 2021 que altera o a Diretiva 2009/103/CE relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade.

<sup>14</sup> Embora o art. 493.º, n.º 2 consagre uma presunção de culpa do que exerce atividades perigosas, por força da doutrina consagrada, o Assento 1/80 considerou que a circulação automóvel não cabe neste âmbito. Tal entendimento, sustenta-se num raciocínio de ordem formal, de não se afigurar razoável que o legislador pretendesse incluir a circulação automóvel no âmbito de aplicabilidade da presunção de culpa do art. 493.º, n.º 2, tendo previsto a responsabilidade pelo risco para melhor proteção dos lesados. Porém, vozes na doutrina já criticaram este entendimento. Concordamos com MARIA GRAÇA TRIGO, “Das Presunções de culpa no Regime da Responsabilidade por Acidentes de Viação”, in *Cadernos de Direito Civil*, n.º32, outubro-dezembro, 210, p.43, em que o regime da responsabilidade pelo risco não esgota as situações em que a culpa tem relevância no domínio da circulação terrestre.

O legislador estabelece que quem deve ressarcir os danos decorrentes de acidentes de viação, mesmo com a viatura parada, e por força dos riscos próprios do veículo, é aquele que tem a direção efetiva; o que utiliza o veículo no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário.

Segundo Antunes Varela<sup>15</sup>, entende-se por direção efetiva<sup>16</sup> o poder real ou poder de facto sobre o veículo. “Tem direção efetiva do veículo aquele que, *de facto*, goza ou frui as vantagens dele, e a quem, por essa razão especialmente cabe controlar o seu funcionamento”<sup>17</sup>.

Um segundo pressuposto é a necessidade de que o que tem a direção efetiva sobre o veículo o utilize no seu próprio interesse, podendo este interesse ser tanto económico ou material como espiritual ou moral<sup>18</sup>, afastando, assim, aqueles que, como o comissário, utilizam o veículo em proveito e segundo ordens de outrem.

Quanto aos riscos, o art. 503.º, n.º 1 refere-se aos “danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação”. DÁRIO MARTINS DE ALMEIDA reporta que “no risco, compreende-se tudo o que se relacione com a máquina enquanto engrenagem de complicado comportamento”<sup>19</sup>. Mostra-se, portanto, que os danos não podem ser estranhos ao veículo e ao seu funcionamento, até porque a letra do art. 505.º prevê que seja causa de exclusão da responsabilidade, quando estamos perante uma “causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo”.

Cumpre-nos, assim, densificar o conceito de riscos próprios do veículo. Os riscos próprios serão os riscos induzidos pelo veículo, englobando os riscos inerentes ao

---

<sup>15</sup> VARELA, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em geral*, Vol. I, Almedina, 10.ª edição, 2009, p. 656.

<sup>16</sup> A este propósito, questiona-se se este pressuposto se encontra preenchido quando estejamos perante um dano causado por um veículo autónomo e este se deu em situação de condução em automação plena. Vejamos, FELICIO, Manuel José Dias, *Responsabilidade civil extracontratual por acidente de viação causado por veículo automatizado*, Dissertação no âmbito do Mestrado em Ciências Jurídico- Civilísticas, Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 2019, p. 72-ss.

<sup>17</sup> De salientar que a jurisprudência segue a definição de direção efetiva defendida por Antunes Varela, como se vê, por exemplo, no ac. do STJ de 29.01.2014, proc. n.º 249/04.7TBOBR.C1. S.1 em que “Tem a direcção efectiva do veículo aquele que, de facto, goza ou frui as vantagens dele, e quem, por essa razão especialmente cabe controlar o seu funcionamento”.

<sup>18</sup> Neste sentido, VARELA, João de Matos Antunes, op. cit., p. 658.

<sup>19</sup> ALMEIDA, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 1987, p.318; ver RAFAEL, Celestino, *Pressupostos da obrigação de indemnização por acidentes causados por veículos de circulação terrestre – Estudo sobre o artigo 503.º do Código Civil*, in *Juris de Direito Privado*, Vol. 2, n.º 1, 2017.

funcionamento da máquina<sup>20</sup>, os riscos ligados às vias de circulação e os riscos próprios do condutor<sup>21</sup>.

O art. 505.º afasta a responsabilidade do detentor do veículo, nos termos do art. 503.º, 1, quando o acidente for imputável<sup>22</sup> ao lesado ou a terceiro ou quando resulte de caso de força maior estranha ao funcionamento do veículo, “como eventos naturais imprevisíveis e invencíveis”<sup>23</sup>.

#### 4. A culpa do lesado

A culpa do lesado encontra-se consagrada no art.570.º, disposição na qual se denota a pretensão do legislador de prever uma repartição justa do dano, atendendo à contribuição culposa, tanto do lesado como do lesante<sup>24</sup>, através de um juízo de censurabilidade das condutas<sup>25</sup>. Nestes termos, o comportamento do lesado é suscetível de influir sobre o *quantum* indemnizatório que iria receber por compensação dos danos sofridos, na medida em que pode reduzi-lo ou excluí-lo, se a gravidade das culpas e as consequências que delas resultarem, assim, o impuserem.

Seguindo a posição de BRANDÃO PROENÇA<sup>26</sup>, encontramos aqui o princípio da *autorresponsabilidade* do lesado pelas suas condutas, isto é, como sujeito responsável pelo seu comportamento concausal na produção dos danos. Este princípio tem subjacente o princípio basilar de Justiça, de modo que, sobre o lesado recaiam determinadas consequências em fase dos danos sofridos, quando a sua conduta contribuiu para a verificação dos mesmos. Desta forma, o lesante não é excessivamente onerado, no sentido de que, se não houvesse qualquer atribuição concausal ao lesado, aquele acabaria por suportar a totalidade dos danos. Aderimos, assim, ao pensamento de BRANDÃO PROENÇA de que devem ser imputadas ao lesado as consequências da sua conduta, representando esta ou um descuido injustificado, ou uma inobservância das regras de

---

<sup>20</sup> Idem p.271.

<sup>21</sup> Neste âmbito, inclui-se as situações de doença súbita, sonolência, a diminuição brusca da visibilidade, por consequência de encandeamento provocado pelos raios solares.

<sup>22</sup> Quanto a este aspeto, a doutrina corrente entende que este conceito engloba as situações em que o lesado, imputável ou inimputável, praticou um facto culposo ou não culposo.

<sup>23</sup> ATAÍDE, Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas, op. cit. p.320.

<sup>24</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, op. cit., p. 128.

<sup>25</sup> Idem. p. 416.

<sup>26</sup> Idem. pp 416-417.

segurança, que apesar de não poderem evitar a produção do dano, levariam a um evento lesivo menos gravoso.

Esta esfera de autorresponsabilidade seria mais moderada no caso dos lesados que apresentem fragilidades, merecedoras de proteção, através de um tratamento “desculpabilizante de certas culpas do lesado”<sup>27</sup>.

## 5. Concorrência da culpa do lesado

Da conjugação dos arts. 503.º, 505.º e 570.º, n.º 2 do CC, surgiu a querela doutrinal sobre a possibilidade de exclusão da responsabilidade pelo risco quando o acidente é imputável ao próprio lesado. Em boa verdade, durante décadas, seguiu-se o entendimento doutrinal tradicional<sup>28</sup>, que se refletiu na uniforme aplicação do mesmo pelos tribunais portugueses.

A questão prende-se com o concurso da responsabilidade pelo risco e a relevância da conexão causal da conduta do lesado, imputável ou imputável, sendo ela culposa ou não culposa<sup>29</sup>. Trata-se de saber se os danos causados devem ser “juridicamente considerados, não como um efeito do risco próprio do veículo, mas sim como uma consequência do facto praticado pela vítima ou terceiro”.<sup>30</sup> Assente no princípio de autorresponsabilidade do lesado, o legislador permitiu, ao abrigo do art.505.º, ao possível responsável pelo risco fazer prova da inferência causal da conduta do lesado.

A doutrina tradicional afirma que a conduta do lesado gera uma quebra donexo de causalidade entre os riscos próprios do veículo e os danos, não sendo de se admitir uma situação de concurso. Ora, já VAZ SERRA<sup>31</sup>, aquando dos trabalhos preparatórios,

---

<sup>27</sup> Idem. p.557, em sede de danos corporais. No entanto, por força da legislação europeia, teremos também em consideração os danos patrimoniais.

<sup>28</sup> Seguiu este entendimento o Autor Antunes Varela (VARELA, João de Matos Antunes, op. cit., pp. 675-680).

<sup>29</sup> TRIGO, Maria da Graça, *Reflexões acerca da concorrência entre o risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*, in Estudos Dedicados ao Professor Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, 2015, p.471.

<sup>30</sup> LIMA, Pires de e VARELA, João de Matos Antunes, Código Civil Anotado, Vol. I, 2010, pp. 490 e 491.

<sup>31</sup> SERRA, Adriano Vaz, *Conculpabilidade do prejudicado*, in Boletim do Ministério da Justiça [BMJ], n.º 86 (maio 1959), pp. 161-163 e do mesmo autor *Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas*, in BMJ, n.º 90 (novembro 1959), pp. 162-169.

defendeu a solução de que poderia haver o concurso entre o risco próprio do veículo e a conduta, culposa ou não culposa, do lesado.

Em suma, sempre que o facto do lesado contribua para o dano, exclui-se automaticamente<sup>32</sup> a responsabilidade pelo risco do veículo, nos termos dos artigos supramencionados.

Esta orientação doutrinal tradicional, mas não consensual, apoia-se num primeiro fundamento literal – a letra do art. 505.º. O legislador divide a norma em duas partes. Numa primeira parte, “Sem prejuízo do disposto no art. 570.º “- atendendo à questão em causa, remete-se para o n.º 2 do artigo 570.º, seguida de “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”.

Outro fundamento apresentado reporta-se ao art.570.º, n.º 1, em que prevê a concorrência de culpas entre o lesado e o lesante e, deste modo, não se admite o concurso entre o risco do detentor do veículo e a culpa do lesado, mesmo que esta seja leve.

Ainda no âmbito da letra do art.570.º, n.º 2, pode-se concluir que “se a culpa do lesado exclui a responsabilidade fundada em presunção de culpa, por maioria de razão, a culpa do lesado excluiria a obrigação de indemnizar nas situações de responsabilidade pelo risco”.<sup>33</sup>

Num segundo momento, não podemos deixar de notar que esta posição é clara e precisa, porque, em qualquer caso, poder-se-ia excluir a responsabilidade objetiva do detentor sempre que se verificasse uma conduta imputável ao próprio lesado<sup>34</sup>.

Não obstante, podemos encontrar na Doutrina, vozes como VAZ SERRA que, *ab initio*, defendiam a tese de existência de concurso entre o risco do veículo e a culpa do lesado. SINDE MONTEIRO<sup>35</sup> ao problematizar esta questão defendeu uma proposta de

---

<sup>32</sup> REGO, Carlos Lopes do, *A problemática da Concorrência da Responsabilidade Objetiva, decorrente dos riscos de circulação do veículo, com a culpa do lesado*, in Revista Julgar, n.º 46, Almedina, 2022, p. 34.

<sup>33</sup> TRIGO, Maria da Graça, op. cit. p. 496; ATAÍDE, Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas, op. cit., p. 320.

<sup>34</sup> VARELA, João de Matos Antunes, op. cit., pp.675-680.

É relevante ressaltar que o autor entende que deve ser entendido num sentido amplo de contribuição causal da conduta do lesado, sendo ela culposa ou não culposa.

<sup>35</sup> MONTEIRO, Jorge Sinde, *Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes (Propostas de alteração ao Código Civil e ao D.L. n.º 408/79, de 25 de setembro; considerações em torno*

nova redação do art.505.º de modo que apenas a culpa grave do lesado excluía a responsabilidade do detentor do veículo. BRANDÃO PROENÇA<sup>36</sup>, fixando a questão no âmbito dos lesados mais desprotegidos, defende a necessidade de reinterpretação da norma e eventualmente uma nova redação da mesma. CALVÃO DA SILVA<sup>37</sup> segue a linha dos autores supramencionados no sentido de “admitir o concurso da culpa da vítima com o risco próprio do veículo, sempre que ambos colaborarem na produção do dano, sem quebra ou interrupção do nexo de causalidade entre este e o risco pela conduta da vítima *como causa exclusiva do evento lesivo*”<sup>38</sup>.

Esta posição resulta da consideração da ressalva feita na parte inicial do art. 505.º - “Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º”<sup>39</sup>. De modo a retirar o efeito útil da norma, é de se admitir o concurso entre a culpa do lesado consagrada no art.570.º e os riscos da utilização do veículo como previsto no art. 503.º.

CALVÃO DA SILVA traz ainda à colação a legislação avulsa, da qual destacamos o Decreto-Lei n.º 383/89<sup>40</sup> relativo à responsabilidade do produtor. Neste diploma, temos a referência expressa ao concurso entre a responsabilidade do produtor e a culpa do lesado, em que se admite que o tribunal possa, atendendo às concretas circunstâncias do caso, reduzir ou excluir a indemnização devida<sup>41</sup>, quando os danos se deverem exclusivamente à conduta culposa do lesado. A introdução desta disposição serviu de fundamento a uma aplicação desta solução também no domínio de acidentes de circulação terrestre.

Ainda, CALVÃO DA SILVA, elabora uma nova formulação do art. 505.º: “Sem prejuízo do concurso da culpa do lesado a responsabilidade objetiva do detentor do veículo só é excluía quando o acidente for devido unicamente<sup>42</sup> ao próprio lesado ou a

---

*da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito*, in Revista de Direito e Economia, 1980/1981, pp. 139-154.

<sup>36</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, op. cit. p.824.

<sup>37</sup> SILVA, João Calvão da, *Acidentes de viação: concorrência do risco com a culpa do lesado (art. 505.º CC). Limites máximos da responsabilidade objectiva (art. 508.º CC) e montantes mínimos obrigatórios do seguro. Indemnização e juros de mora (arts. 566.º, n.º 2, e 805.º, n.º 3)*, in Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 134.º, p. 112 e ss.

<sup>38</sup> Sublinhado próprio.

<sup>39</sup> Neste sentido, PRATA, Ana, *Responsabilidade civil: duas ou três dúvidas sobre ela*, in Estudos em comemoração dos cinco anos (1995-2000) da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, Coimbra Editora, Coimbra, 2001, pp. 345-352.

<sup>40</sup> Este diploma resulta da transposição da Diretiva n.º 85/374/CEE, do Conselho, de 25 de julho de 1985, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados- Membros em sede de responsabilidade decorrente de produtos defeituosos.

<sup>41</sup> Art.7.º, n.º 1 do DL n.º383/89.

<sup>42</sup> Esta consideração da exclusividade teve a maior repercussão na jurisprudência portuguesa.

terceiro, ou quando resulte exclusivamente de força estranha ao funcionamento do veículo”<sup>43</sup>. Neste ponto, demonstra-se que não se vai ao extremo da vitimização<sup>44</sup>, no sentido de que, a conduta do lesado, quando se demonstre que este agiu deliberadamente e com a plena consciência da assunção do risco, tem que ser considerada como tal e que o lesado seja autorresponsabilizado.

Segundo uma outra perspectiva, é também apontado como fundamento do concurso heterogéneo o próprio art.505.º, e não o recurso ou aplicação analógica do art.570.º. O art. 570.º aplica-se às situações, independentemente do domínio em que for, de concurso concausal de culpas entre o lesante e o lesado. No entendimento de RUI ATAÍDE<sup>45</sup>, o art. 505.º deve aplicar-se às situações de concurso entre os riscos próprios do veículo e o facto culposo ou meramente causal do lesado. Assim, o art. 505.º serve não só para excluir a responsabilidade do detentor quando o facto da conduta do lesado ter sido causa exclusiva do acidente, mas também funciona como fundamento à possibilidade de concurso. De facto, esta norma foi elaborada no sentido de passar a vigorar uma lógica automática de “tudo ou nada”, mas através de uma interpretação enunciativa, pode-se retirar um “sentido implícito de admitir a redução da indemnização devida pelo detentor em caso de concurso de culpas, isto é, quando a ocorrência do sinistro foi desencadeada pelos riscos próprios do veículo e por um facto do lesado, culposo ou não culposo.”<sup>46</sup> Deste modo, a forma como se determina se a indemnização é totalmente devida, reduzida ou excluída resulta apenas da interpretação do art.505.º.

GRAÇA TRIGO<sup>47</sup>, admitindo o concurso do risco e da culpa do lesado, refere que “sempre que um veículo se encontre em circulação, a respetiva força cinética faz com que seja causa adequada dos danos ocorridos, mesmo que a conduta do lesado, culposa ou não, tenha sido concausal em relação ao acidente de que resultaram os danos”.<sup>48</sup> A Autora entende que não se pode dispensar o nexo de causalidade entre o veículo e o acidente e os danos causados. Nas situações em que não houver culpa do lesado, atende-se à contribuição causal dos riscos de veículo e a contribuição causal do lesado. Por outro

---

<sup>43</sup> TRIGO, Maria da Graça, op. cit., p. 471.

<sup>44</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, *Ainda sobre o tratamento mais favorável dos lesados culpados no âmbito dos danos corporais por acidentes de viação*, in Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Universidade Católica Editora, Lisboa, pp. 836-837.

<sup>45</sup> ATAÍDE, Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas, op. cit., pp.328-ss.

<sup>46</sup> Idem, p.329.

<sup>47</sup> TRIGO, Maria da Graça, op. cit. p. 486.

<sup>48</sup> Encontramos decisões dos tribunais portugueses que seguem esta posição, nomeadamente, o ac. STJ de 09.03.2022, proc. n.º 974/19.8T8AVR.P1.S1, cujo relator é Jorge Dias.

lado, se houver culpa do lesado, atende-se à contribuição causal, conjugando-se coma ponderação do grau de culpa do lesado.

## **6. Decisão do Supremo Tribunal de Justiça de 4 de outubro de 2007**

No plano jurisprudencial, o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 4.10.2007<sup>49</sup> demarca-se, enquanto momento de “inversão do rumo”, da doutrina tradicional ao reconhecer, por maioria de votos, a concorrência entre a responsabilidade pelo risco e a culpa do lesado. No acórdão encontra-se a situação que se segue: estávamos perante um acidente entre uma ciclista de 10 anos de idade com um veículo automóvel ligeiro, sendo que a menor avançou numa via na qual não tinha prioridade. Seguindo a posição de CALVÃO DA SILVA, o tribunal entendeu que o acidente não se deveu *unicamente* ou *exclusivamente* à conduta da lesada, adotando uma interpretação atualista do art. 505.º. Da leitura do acórdão retira-se que o STJ considerou a inexperiência da condutora do veículo automóvel como um risco acrescido ao risco de circulação comum. Deste modo, o “risco agravado” do veículo irá sempre contribuir para a produção do acidente e, por isso, num acidente em que se verifique “risco agravado”, não se exclui automaticamente a responsabilidade pelo risco do detentor do veículo, quando há a contribuição do lesado.

Esta posição do tribunal teve como fundamento os resultados “injustos” que podem resultar da não existência de concurso por não atender a determinadas circunstâncias como as diferentes vias de circulação, o estado do piso, as dimensões e peso dos veículos e as suas características técnicas<sup>50</sup>, que criam dificuldades de estes serem percecionados pelos outros utentes das vias, a vulnerabilidade dos lesados, nomeadamente, menores e inimputáveis. A este fundamento acresce a alusão à influência das Diretivas Europeias que regulam a matéria do seguro obrigatório automóvel.

Este aresto que consagra a nível jurisprudencial a tese atualista veio a ser sucessivamente replicado em outros arestos, não só pelo STJ, como também pelos diversos Tribunais da Relação.

---

<sup>49</sup> Ac. do STJ de 04.10.2007, proc. n.º 07B1710, Relator: Santos Bernardino.

<sup>50</sup> Nesta senda, chamamos à colação o ac. do STJ de 15.03.2022, proc. n.º 23399/19.0T8PRT.P1.S1, cujo relator é Ana Paula Boularot, em que um dos factos alegados trazidos à colação tratou-se do facto de que o carro elétrico não produziu qualquer som, de modo a que este pudesse ter sido detetado pelo lesado.

## 7. Jurisprudência do TJUE

Acompanhando a responsabilidade pelo risco por acidentes de viação, temos a consagração de um seguro obrigatório de responsabilidade civil, de modo a cobrir os danos emergentes da circulação automóvel.<sup>51</sup> Ora, nunca é demais salientar que este regime jurídico é caracterizado pelas influências do Direito Comunitário e da jurisprudência do TJUE.

No âmbito europeu, constata-se uma continuidade de Diretivas Comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel, numa tentativa de aproximação das legislações dos Estados-Membros, que, em consequência, introduz alteração nos diversos ordenamentos jurídicos em matéria de responsabilidade civil, embora não seja essa a sua finalidade. O direito da União Europeia é aplicado por cada Estado Membro, de modo que haja uma correta e uniforme aplicação do mesmo por cada um dos Estados. Na verdade, o acórdão Vítor Manuel Mendes Ferreira e Maria Clara Delgado Correia Ferreira<sup>52</sup>, e que acaba por ser expressamente refletido na 5.ª Diretiva, assinala que “Na falta de regulamentação comunitária que precise qual o tipo de responsabilidade civil relativa à circulação dos veículos, com base no risco ou em culpa, que deve ser coberta pelo seguro obrigatório, a escolha do regime de responsabilidade civil aplicável aos sinistros resultantes da circulação dos veículos é, em princípio, da competência dos Estados-Membros.”. Não obstante, como decorre de jurisprudência do TJUE, surgem conflitos entre as normas jurídicas dos diferentes países e o espírito das Diretivas<sup>53</sup>. Se num primeiro plano, os Estados têm que assegurar a efetividade e plena eficácia das normas emanadas pelos órgãos legislativos europeus, não deixam de existir dificuldades quanto à interpretação das mesmas. O mecanismo utilizado para dissipar essas dificuldades apresentadas é o reenvio prejudicial. Foi em sede de reenvio prejudicial que foram tratadas questões sobre a conformidade do direito português em matéria de

---

<sup>51</sup> Atualmente, encontramos o regime jurídico previsto no DL n.º291/2007, diploma que resulta da transposição da Diretiva n.º2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio, que alterou as Diretivas 72/166/CEE, 84/5/CEE e 90/232/CEE do Conselho e a Diretiva 2000/26/CE relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis.

<sup>52</sup> Ac. do TJUE de 14 de setembro de 2000, proc. C-348/98. Neste sentido, os acórdãos do TJUE, Ruiz Bernáldez, C-129/94, de 28 de março de 1996; Katja Candolin, C-537/03, de 14 de janeiro de 2014.

<sup>53</sup> MONTEIRO, Sínde, *Direito dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil – Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos Acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE*, in Revista de Legislação e de Jurisprudência, Ano 142.º (2013), pp. 82-131; Cfr. TRIGO, Maria da Graça, op. cit., pp. 476-477.

concurso entre o risco do detentor do veículo e a conduta culposa do lesado com as normas europeias.

Em sede de concurso entre o risco do veículo e a culpa do lesado, o TJUE, em reenvio prejudicial do acórdão J.N.Ambrósio Lavrador e M.C.O. Ferreira Bonifácio v. Companhia de Seguros Fidelidade – Mundial SA<sup>54</sup>, sobre a compatibilidade do direito nacional com o direito europeu, entendeu que a interpretação das Diretivas deve ser

*no sentido de que não se opõem a disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título do seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano.*

Estando em causa um acidente de um ciclista, menor, de 6 anos, que embateu num veículo automóvel, o TJUE entendeu que o art. 505.º não viola o espírito da legislação europeia.

Ainda no caso Marques Almeida<sup>55</sup>, no qual também se discutiu a compatibilidade entre o direito nacional e o direito europeu, o TJUE afastou a possibilidade de incompatibilidade, no caso em que uma conduta do lesado tenha contribuído para a produção ou agravamento dos danos.

Nestes diversos acórdãos, considera-se que enfermam de erro pois, nos arestos, o tribunal entendeu que o direito português não excluía a possibilidade de concurso, e, em consequência, poder-se-ia reduzir a indemnização ou excluí-la, dependendo do maior ou menor contributo da conduta do lesado para o resultado.

Como critica SINDE MONTEIRO<sup>56</sup>, não é conforme ao Direito da União Europeia a interpretação defendida pela doutrina tradicional do art.505.º de excluir automaticamente a responsabilidade objetiva quando o acidente for imputável ao próprio lesado, não se admitindo o concurso. Da monitorização da jurisprudência do TJUE<sup>57</sup>, o

---

<sup>54</sup> Acórdão do TJUE de 9 de junho de 2011, proc. C-409/09, acórdão José Maria Ambrósio Lavrador, Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio contra Companhia de Seguros Fidelidade – Mundial, S.A..

<sup>55</sup> Acórdão do TJUE de 23 de outubro de 2012, Acórdão Vítor H. Marques Almeida v. Companhia de Seguros Fidelidade – Mundial S.A., J.M.C. Carvalheira, P. M. Carvalheira e Fundo de Garantia Automóvel.

<sup>56</sup> MONTEIRO, J. Sinde, *Direitos dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil*, in Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 142º, nº3977, Novembro/Dezembro, 2012, p.84.

<sup>57</sup> SANTOS, Hugo Luz dos, *O Direito da União Europeia e o princípio da efectividade: sua leitura à luz do princípio da proibição do défice e da responsabilidade extracontratual do estado-juiz por violação do*

juiz nacional, aquando da apreciação de litígios, em sede de acidentes de viação, tem o poder-dever de seguir o *stare decisis* emergente dos acórdãos do TJUE<sup>58</sup>.

No entanto, numa hipótese meramente eventual, se o TJUE começar a seguir um entendimento de que o comportamento do lesado nunca pode levar à exclusão da responsabilidade pelo risco automóvel, mesmo quando a conduta do lesado é única causa do acidente, será imperiosa uma alteração legislativa do art.505.º, para os tribunais portugueses seguirem este entendimento.

## 8. Consequências do debate doutrinal e jurisprudencial

Em síntese, deixamos de ter um regime rígido em que, em regra, qualquer facto culposo ou não culposo do lesado afastava os riscos do veículo para passarmos a um sistema mais flexível, decorrente da necessidade de respeitar imperativos do direito da UE.

A doutrina tradicional permitia uma resposta mais clara e precisa, pois a responsabilidade objetiva do veículo era afastada sempre que se verificasse uma conduta imputável ao lesado. No entanto, o que se pode apontar como uma vantagem, tendia a produzir resultados injustos, não tecendo qualquer tipo de consideração sobre a conduta do lesado, nomeadamente, se esta não era culposa, ou se esta era uma conduta de culpa leve, ou a conduta representava o mesmo grau de culpa ou semelhante à medida de contribuição causal do risco, ou se a conduta consubstanciava culpa grave ou dolo<sup>59</sup>.

Uma das maiores críticas apontadas a esta posição tradicional é o facto de não atender ao princípio da proporcionalidade. CARLOS LOPES REGO entende que se se seguisse a doutrina tradicional poder-se-ia dar o caso de se exacerbarem os pressupostos do requisito da culpa do lesado de modo a simplificar a questão. Vejamos este exemplo: um condutor de velocípede menor de 5 anos, na tentativa de fugir a um buraco no passeio e apesar de ter olhado, entra na faixa de rodagem automóvel, colidindo com um veículo. Desta colisão, resultaram danos apenas para o menor. Neste caso, estamos perante uma

---

*direito da união europeia (a “perda de chance” como direito?: (ainda) o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14/01/2014, in Revista Julgar Online, setembro de 2016, p. 23.*

<sup>58</sup> *Idem.* p. 23.

<sup>59</sup> GEMAS, Laurinda, *Questões atuais da responsabilidade civil por acidentes de viação*, in Revista Julgar, n. °46, Almedina,2022, p.71.

situação de responsabilidade pelo risco do detentor do veículo automóvel responsável, nos termos do art.503.º, n. º1, e a contribuição do menor para o acidente sem culpa. O tribunal, ao atender à doutrina tradicional, não dando provimento à pretensão indemnizatória do lesado, demonstraria uma “tutela excessiva do lesante”<sup>60</sup>, ao não considerar que o menor praticou determinados cuidados. Estaríamos a olvidar que o comportamento do menor se trata de um comportamento reflexivo face ao obstáculo presente na sua via.

## 9. Lesados vulneráveis

### a. A vulnerabilidade enquanto conceito jurídico

O tema da vulnerabilidade é tratado por diversos regimes jurídicos no nosso ordenamento<sup>61</sup>, identificando as situações merecedoras de um tratamento jurídico próprio e protetor. Ao considerar-se um determinado grupo de pessoas como “vulneráveis” permite-nos relativizar a ideia de autorresponsabilidade, não se negando que existem indivíduos efetivamente incapazes de adotar comportamentos por si sós<sup>62</sup>.

O termo “vulnerabilidade”, não fazendo parte do discurso jurídico tradicional<sup>63</sup>, é um conceito que ganha contornos, sobretudo com a emergência do Direito do Consumidor<sup>64</sup>.

Num primeiro plano, conceito de vulnerabilidade pressupõe a verificação de uma condição subjetiva<sup>65</sup>. As situações de vulnerabilidade podem resultar de características específicas de certos sujeitos que não permitam a aplicação plena do regime jurídico.

---

<sup>60</sup> Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão, op. cit., p.103.

<sup>61</sup> A vulnerabilidade dos menores e dos idosos é uma das questões centrais do Direito da Família. Cfr. BRIGAS, Míriam Afonso Brigas, *A vulnerabilidade como pedra angular da formação geral do Direito da Família - Primeiras Reflexões*, in Revista da Faculdade de Direito na Universidade de Lisboa, Ano LXII, n. º1, Tomo I, 2021, pp. 771 a 791.

<sup>62</sup> BALDUS, Christian, *Metáforas e procedimentos: Vulnerabilidade no Direito Romano?*, in Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, ano LXII, Tomo I, n.º1, 2021,p.60.

<sup>63</sup> Ver BALDUS, Christian, op. cit., pp. 59-69.

<sup>64</sup> Encontramos na própria definição de consumidor pela Lei da Defesa do Consumidor (Lei n. º24/96, com as devidas alterações) como defende PAZ, Margarida, *A proteção das pessoas vulneráveis, em especial as pessoas idosas, nas relações de consumo*, in Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, ano LXII, Tomo I, n. º1, 2021, “a ideia de debilidade ou de dependência do contraente “mais fraco” que urge proteger”.

<sup>65</sup> “Aquele que é vulnerável encontra-se em uma situação de maior risco, haja vista a sua particular fragilidade”. Cfr. SILVA, Jorge Cessa Ferreira da, *A vulnerabilidade no Direito Contratual*, in Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, ano LXII, Tomo I, n. º1, 2021, p.522.

Outra situação de vulnerabilidade pode ser consequência das concretas relações que o indivíduo estabelece com outros<sup>66</sup> ou por causa dessas relações ou da sua natureza.

No entanto, para se tratar de um caso tutelado pelo direito, a situação de vulnerabilidade tem que assumir um nível de gravidade elevado. JORGE SILVA entende que “Nem todo estado de vulnerabilidade é abrangentemente reconhecido pelo Direito.”<sup>67</sup>, sendo necessário distinguir uma “vulnerabilidade fáctica” de uma “vulnerabilidade jurídica”, em que a primeira é pressuposto da segunda, mas o inverso já não se verifica.

Nesta senda, atendendo à atual massificação do trânsito automóvel, tornou-se imperioso assegurar a indemnização dos danos decorrentes de acidentes de viação, em particular, de determinadas categorias de lesados, considerados mais desprotegidos.

Nas vias rodoviárias, circulam ao mesmo tempo diversos veículos, sendo uns mais frágeis do que outros (ciclistas, condutores de trotinetes, peões). Referimo-nos, principalmente, às vias urbanas, em que, por força de uma tentativa de melhores condições de acessibilidade e promoção de qualidade de vida, se constata o convívio entre um número elevado de veículos motorizados com não motorizados e outros utentes como os peões. Note-se a diferença de forças existentes entre estes múltiplos utilizadores das vias e o seu grau de fragilidade, sendo que os não motorizados e os peões são muito mais frágeis que os motorizados.

## **b. Delimitação dos lesados vulneráveis**

Segundo estudo realizado por Forensic Science Research<sup>68</sup>, os acidentes de viação em que há um atropelamento de um peão são mais frequentes nos casos em que os peões são crianças menores de 15 anos e em idosos com mais de 75 anos<sup>69</sup>, sendo estes os que sofrem lesões mais graves<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> ALMEIDA, Filipa Lira, *Do envelhecimento à vulnerabilidade*, in *Revista da Faculdade de Direito na Universidade de Lisboa*, Ano LXII, n. °1, Tomo I, 2021, p.260; AINDA, PAZ, Margarida, op. cit., p.655 a 679.

<sup>67</sup> SILVA, Jorge Cesa Ferreira da, op. cit., pp.523. AINDA, “a vulnerabilidade *de facto* e a vulnerabilidade *juridicamente relevante* nem sempre coincidem: mesmo quando coincidam, a idade nem sempre será fator diferenciado ou que reclame diferenciação pelo direito civil.” Cfr. ALMEIDA, Filipa Lira, op. cit., p.281.

<sup>68</sup> CUNHA-DINIZ, Flávia *et al*, *Trauma outcomes in nonfatal road traffic accidents: a Portuguese medico-legal approach*, in *Forensic Sciences Research*, Vol.7, n. °3, 2022, pp. 528 a 539.

<sup>69</sup> Idem, p. 533.

<sup>70</sup> Idem. p. 536.

No âmbito da circulação terrestre, o Código de Estrada<sup>71</sup> português, no seu art. 1.º, al. q) define como “utilizadores vulneráveis” os peões e velocípedes, em particular, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou pessoas com deficiência, sendo várias as referências ao longo do referido Código aos utilizadores vulneráveis e à necessidade de manter as distâncias de segurança e de circular com especial cuidado.<sup>72</sup>

Já a Diretiva 2005/14/CEE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio de 2005, no seu Considerando 16, considera peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas como a “parte mais vulnerável num acidente”. Ainda no art.4.º, n.º2 deste diploma, prevê-se o direito à indemnização destas pessoas pelos danos pessoais e materiais sofridos em consequência de um acidente em que esteja envolvido um veículo a motor. Esta perspetiva é reiterada no Considerando 22 da Diretiva 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009<sup>73</sup>.

Como referi anteriormente, a jurisprudência do TJUE, assim como, as Diretivas relativas ao seguro obrigatório foram as maiores propulsoras para que a nível nacional se abandonasse a lógica de “tudo ou nada”<sup>74</sup>. A influência mais importante reflete-se na importância dada aos lesados mais vulneráveis, a qual continua a ser um trabalho contínuo. Desde a Primeira Diretiva relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de automóveis, datada de 1972, não só o âmbito legal de proteção de lesados de acidentes de viação aumentou continuamente com cada uma das seguintes Diretivas, como também a atividade do TJUE acompanhou esse trabalho.

---

<sup>71</sup> CANOTILHO, Mariana, *A vulnerabilidade como conceito jurídico-constitucional: um elemento para a construção de constitucionalismo comum*, in Oñati Socio-Legal Series, Vol. 12, n.º1 (2022), pp. 154. O conceito de vulnerabilidade é encontrado em outras disposições. A título exemplificativo, veja-se o art. 67.º-A, n.º1, al.b) em conjugação com o n.º3 do mesmo artigo do Código de Processo Penal que consagra como “vítima especialmente vulnerável” aquela cuja especial fragilidade resulte, nomeadamente, da sua idade, do seu estado de saúde ou de deficiência.

<sup>72</sup> Art. 3.º, n.º2; art. 11.º, n.º3; art. 18.º, n.º1, art. 24.º, n.º1, art. 25.º, n.º1, al.e), art. 78.º-A, n.º1, al. a) e n.º2 e art. 164.º, n.º2, al. d) do CE.

<sup>73</sup> “Os danos pessoais e materiais sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas, que constituem habitualmente a parte mais vulnerável num acidente, deverão ser cobertos pelo seguro obrigatório do veículo envolvido no acidente caso tenham direito a indemnização de acordo com o direito civil nacional. Esta disposição não condiciona a responsabilidade civil nem o nível da indemnização por um acidente específico, ao abrigo da legislação nacional.”

<sup>74</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, *Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?*, in Cadernos de Direito Privado, n.º7, julho/setembro, 2004, p.19-31.

Por outro lado, os impulsos para a introdução de alterações, os quais resultaram na proposta da 5.<sup>a</sup> Diretiva, vieram de países como França, Bélgica, Escandinávia, Países Baixos e Alemanha<sup>75</sup>.

Em sede de Direito Francês, chama-se à colação a “Loi Badinter”<sup>76</sup>, que veio eliminar a rigidez do regime da responsabilidade pelo risco nos acidentes de viação, o qual era insuficiente quanto à proteção das vítimas. Em 5 de julho de 1985, o ordenamento jurídico francês consagrou, com o seu artigo 4.º, que as vítimas de danos corporais, que não são os condutores do veículo automóvel, com idades inferiores a 16 anos de idade ou superiores a 70 anos de idade, ou que independentemente da sua idade apresentem, no momento do acidente, um determinado grau de incapacidade ou de invalidez, são sempre compensadas pelos danos resultantes de acidentes de viação sofridos. Tal, apenas não sucederá quando o próprio lesado tenha intencionalmente procurado sofrer o dano. Esta legislação vai ao ponto de considerar que a conduta negligente do lesado apenas será atendida quando a mesma se revele indesculpável e que esta tenha sido a causa única do acidente. Deste modo, no sistema jurídico francês, vigora a presunção de que todas os lesados de um acidente de viação têm o direito a ser indemnizados, quando verificados os pressupostos aqui enunciados. Uma eventual redução dependerá da intencionalidade da conduta do lesado e da gravidade da mesma. Enfatizamos que os menores, os idosos e indivíduos com incapacidade, peões ou ciclistas, são tidos, segundo a legislação francesa, como lesados mais vulneráveis e esta norma permite a sua proteção face aos riscos próprios do veículo.

Já no ordenamento jurídico alemão, aquando da entrada em vigor da “Loi Badinter”, nas suas disposições sobre a responsabilidade pelo risco na circulação de veículos, denotava-se que era tido em consideração, em regra, o contributo da conduta negligente do lesado. Com a redação do § 828 do BGB<sup>77</sup>, no âmbito da Reforma alemã de 2002

---

<sup>75</sup>FEDTKE, Jörg, *Strict Liability for Car Drivers in Accidents Involving “Bicycle Guerillas”?* *Some Comments on the Proposed Fifth Motor Directive of the European Commission*, in *The American Journal of Comparative Law*, Vol.51, n.º4, 2003, pp.941-957.

<sup>76</sup> Lei 85-677, de 5 de julho de 1985.

<sup>77</sup> “(1) Wer nicht das siebente Lebensjahr vollendet hat, ist für einen Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich.

(2) Wer das siebente, aber nicht das zehnte Lebensjahr vollendet hat, ist für den Schaden, den er bei einem Unfall mit einem Kraftfahrzeug, einer Schienenbahn oder einer Schwebbahn einem anderen zufügt, nicht verantwortlich. 2Dies gilt nicht, wenn er die Verletzung vorsätzlich herbeigeführt hat.

(3) Wer das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, ist, sofern seine Verantwortlichkeit nicht nach Absatz 1 oder 2 ausgeschlossen ist, für den Schaden, den er einem anderen zufügt, nicht verantwortlich, wenn er bei der Begehung der schädigenden Handlung nicht die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat.”

quanto ao Direito de Reparação de Danos, os menores de sete anos de idade não são tidos como responsáveis pelos danos que a sua conduta produzir a outrem, num acidente com um veículo motorizado. Aplicado a um caso concreto em que um menor de 6 anos, que é atropelado e gravemente ferido, quando este atravessa uma via por entre carros estacionados. Ora, a conduta do menor de enviesamento na via sem este ter tomado os devidos cuidados, não vai ser objeto de responsabilização. Com este regime, o menor, que ainda não completou os 10 anos de idade, não responderá pelos danos que causou, como também, não suportará as consequências jurídicas da sua ação<sup>78</sup>. O lesado terá assim direito a uma indemnização integral.

Para os que já perfizeram os sete anos de idade, mas que ainda não atingiram os 10 anos de idade, a sua conduta não é relevada na ponderação do *quantum* indemnizatório, exceto se estes intencionalmente causaram o acidente de viação.

Acresce que qualquer menor que ainda não tenha atingido os seus dezoito anos, não poderá ser responsabilizado pelos danos causados se, no momento da prática do ato, não tinha capacidade para reconhecer a consequência danosa da sua conduta.

Encontramos neste regime uma clara intenção do legislador alemão de estabelecer um regime mais favorável aos menores. Não obstante, não podemos deixar de levantar dúvidas quanto a 7 anos de idade ser a idade adequada e se esta não deveria ser superior. Será que aos sete anos de idade, o menor é capaz de fazer uma avaliação acertada quanto à distância em que o carro se encontra e à velocidade que circula? Neste ponto, concordamos que a idade determinada pelo legislador alemão não se demonstra a mais adequada, sendo a sua elevação uma solução que se poderia adotar.

Ainda, encontramos prevista nos Principles of European Law<sup>79</sup> uma norma relativa ao concurso de culpas e responsabilidade (Artigo 5:102, al. c)<sup>80</sup>, segundo a qual, nas

---

<sup>78</sup> MONTEIRO, Jorge Sinde,, op.cit., p.97.

<sup>79</sup> BAR, Cristian von, *Principles of European Law (Study Group on a European Civil Code), Non – Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another (PEL Liab. Dam.)*, Sellier/Bruylant/Stampfli, Munich, 2009, pp. 161-ss.

<sup>80</sup> VI.-5:102: Contributory fault and accountability

(1) Where the fault of the injured person contributed to the occurrence or extent of legally relevant damage, reparation is to be reduced according to the degree of such fault.

(2) However, no regard is to be had to:

(a) an insubstantial fault of the injured person;

(b) fault or accountability whose contribution to the causation of the damage was insubstantial; or

(c) the injured person's want of care contributing to that person's personal injury caused by a motor vehicle in a traffic accident, unless that want of care constituted profound failure to take such care as was manifestly required in the circumstances.

hipóteses em que a própria conduta do lesado contribui para a verificação ou extensão do dano, a sua reparação deve ser reduzida de acordo com o seu grau de culpa. No âmbito dos acidentes de viação, não é tida em consideração na determinação do *quantum* indemnizatório a falta de diligência do lesado, que tenha contribuído para uma lesão corporal, exceto se tal falta de diligência seja uma violação grosseira do dever de cuidado exigido nessas circunstâncias.

No ordenamento espanhol, a “Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor” no seu art. 1.<sup>o</sup><sup>81</sup> consagra que a responsabilidade do condutor de veículos, em caso de acidente, apenas se exclui quando o sinistro for exclusivamente imputável ao lesado ou quando resulte de uma razão força maior estranha à condução ou funcionamento do veículo, no caso de danos às pessoas.

No entanto, consagra o n.º2 do referido artigo que, mesmo que a produção dos danos se deva exclusivamente à conduta do lesado, nomeadamente, pelo incumprimento de normas de segurança como a falta de uso ou uso inadequado de cintos, capacete ou outros elementos protetores e que provoca a agravação do dano, reduzir-se-ão todas as indemnizações até um máximo de 75 por cento.

No caso de sequelas e lesões temporárias, a culpa exclusiva ou concorrente dos lesados não condutores de veículos motorizados que sejam menores de 14 anos ou que sofram de uma deficiência física, intelectual sensorial ou orgânica que os prive de capacidade de culpa não suprime nem reduz o quantum indemnizatório, exceto se o menor tiver contribuído dolosamente para a produção do dano.

Na legislação portuguesa, não encontramos uma norma semelhante no âmbito da responsabilidade civil objetiva. Na verdade, como já se pôde analisar em momento anterior neste estudo, no art.505.º, que se reporta à questão da contribuição da conduta do lesado para o resultado, não se tece nenhuma consideração sobre as características do lesado.

---

(3) Paragraphs (1) and (2) apply correspondingly where the fault of a person for whom the injured person is responsible within the scope of VI.-3:201 (Accountability for damage caused by employees and representatives) contributed to the occurrence or extent of the damage.

(4) Compensation is to be reduced likewise if and in so far as any other source of danger for which the injured person is responsible under Chapter 3 (Accountability) contributed to the occurrence or extent of the damage.

<sup>81</sup> Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

A este propósito impõe-se questionar se, atendendo a uma interpretação atualista do art.505.º, segundo a qual, no concurso entre a culpa do lesado e o risco do detentor do veículo, é necessário atender às concretas circunstâncias de cada caso para determinar se há uma eventual redução ou exclusão da reparação dos danos ao lesado, é necessária uma alteração legislativa, como ocorreu nos ordenamentos franceses e alemães.

Inevitavelmente, uma nova solução legislativa, na qual se especificassem os grupos de lesados<sup>82</sup>, para além dos indivíduos não imputáveis, que, pelas suas características intrínsecas, merecessem por parte do ordenamento jurídico português um tratamento menos exigente quanto à sua conduta concausal para o dano verificado, eliminaria muitas das dificuldades sentidas pelo julgador. Ainda assim, seria sempre de se prever como exceção a situação do lesado que, no momento da prática da conduta danosa, tinha capacidade para representar as suas consequências ou que se tratasse de uma situação de violação de deveres de cuidado injustificável.

Não obstante se admitir ou não a necessidade de introdução de novas normas no âmbito da responsabilidade civil, de modo a conceder proteção aos lesados mais vulneráveis, a interpretação das normas do ordenamento português, segundo as diretivas europeias, pode permitir a integração sistemática desta proteção, desde que seja formulado um juízo de proporcionalidade, perante as circunstâncias de cada caso concreto, atendendo à intensidade dos riscos próprios da circulação do veículo e o seu contributo causal para o acidente e à gravidade da culpa imputável à conduta do próprio lesado. BRANDÃO PROENÇA entende que “é possível fundar algumas das soluções protectoras mediante uma determinada interpretação do preceito do art.505.º e subsumindo a concorrência risco-culpa nessa norma de repartição do dano que é o art. 570.º, n.º1.”<sup>83</sup>

### **i. Menores**

Os peões menores são lesados vulneráveis<sup>84</sup> pela sua falta de experiência e, em consequência, não tomam consciência dos riscos que assumem. Anote-se que BRANDÃO PROENÇA exemplificou recorrendo ao que diz o autor Neuhaus: “só aos

---

<sup>82</sup> Tal como faz o CE ao delimitar os utilizadores vulneráveis e conferindo-lhes maior proteção, ao impor maiores cuidados na circulação rodoviária.

<sup>83</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, op. cit., p.31.

<sup>84</sup> Segundo a European Transport Safety Council, a mortalidade por acidente rodoviário tem reduzido, na Europa, desde 2000, em 64%, sendo os peões menores os mais vulneráveis, tendo em 2020 Cfr. European Transport Safety Council. 15th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, junho 15,2021, p. 28, disponível em: <https://etsc.eu/15th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>.

oito anos é que a criança tem consciência dos perigos, só aos nove é que possui uma boa capacidade visual e só aos treze ou catorze anos é que adquire capacidade de concentração e de atenção.”<sup>85</sup>. Aquando do convívio entre os menores e os veículos, denota-se uma disparidade relativamente ao modo de conduta por parte do menor, devido à forma como reage e de acordo com as próprias características da sua conduta como “espontaneidade, a imprevisibilidade, a falta de concentração, a atracção pelo perigo, as dificuldades de avaliação e de reacção, a atitude descontrolada”<sup>86</sup>. Além do mais, são menos visíveis aos detentores de veículos devido à sua baixa estatura<sup>87</sup>. A informação visual vai determinar o momento em que o condutor vai adotar algum comportamento como travar ou desviar. Como para o peão é importante ter informação visual para determinar se pode atravessar a via de forma segura, tendo em consideração a distância entre o veículo e o local onde se encontra e a velocidade a que aquele circula, também para o condutor releva ter conhecimento da presença do peão<sup>89</sup>.

Numa situação de atropelamento de um menor de 10 anos, nas imediações do seu recinto escolar, quando este atravessava a faixa de rodagem, “provindo do intervalo/do “corredor” entre dois autocarros”, e, como tal, não conseguindo ver atempadamente a criança, o STJ<sup>90</sup>entendeu que a um condutor de veículo motorizado que circula em frente de uma escola não é exigível que imobilize a viatura até que nenhum autocarro de transporte ali se encontre ou que se socorra de outras vias para aceder ao seu destino, se estas existirem. Não é razoável, nem muito menos exigível. Face à conduta imprevisível do menor e a dificuldade de se aperceber da presença da mesma, devido às suas características físicas, este tribunal, desvalorizou, numa ponderação entre o risco e a culpa

---

<sup>85</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, *Acidentes de Viação ...*, op. cit. p. 95 a 115.

<sup>86</sup> *Idem*, p. 97.

<sup>87</sup> Ao abrigo do DL n.º170-A/2014, todas as crianças com idade, estatura e peso inferiores a 12 anos, 1,50 metros e 36kg respetivamente, estão obrigadas ao uso de sistemas de retenção.

<sup>88</sup> A título exemplificativo, o acórdão do STJ de 17.05.2012, no âmbito do proc. n.º 1272/04.7TBGDM.P1. S1 considerou que no acidente de viação em que um lesado, menor de quatro anos de idade, que sofreu danos corporais, a baixa estatura do menor não permitiu ao condutor do veículo avistá-la a tempo de evitar o embate, apesar de o veículo circular a uma reduzida velocidade.

<sup>89</sup> Neste sentido, vejamos o ac. do TRP de 02.12.2021, proc. n.º 5080/18.0T8MTS.P1 que defende que “Com efeito, esta norma [art. 24.º do CE] remete para um critério de previsibilidade, normalidade, devir com o qual se deve contar. O condutor tem de contar com o que vê ou tem a obrigação de ver e, face a essa observação, é previsível segundo critérios de normalidade e simultaneamente de prudência. Desde que os veja ou deva ver com antecedência, o condutor tem de guardar para os peões com que depara distância suficiente para os evitar, precavendo, nessa hipótese, a possibilidade de o peão ter algum movimento irregular. No caso, se o condutor visse ou devesse ver o peão numa altura em que ainda lhe seria possível, procedendo com destreza, ajustar a sua posição e/ou deslocação para o evitar, o condutor teria parte da culpa no atropelamento mesmo que o peão não pudesse estar naquele local.”.

<sup>90</sup> Ac. do STJ de 14.10.2017, proc. n.º 511/14.0T8GRD.D1. S1, cujo relator é Hélder Almeida.

do lesado, o risco e destacou a culpa do menor. Com a indicação deste aresto, queremos ressaltar que, mesmo conhecidas as características do menor, nem sempre as fragilidades dos menores têm o maior relevo, na hora de graduar a concausalidade das duas condutas para a produção do dano.

## **ii. Idosos**

Não obstante não existir consenso quanto à idade a partir da qual se deve considerar uma pessoa idosa, é de notar que no ordenamento português tem-se como idosa a pessoa que tenha idade igual ou superior a 65 anos<sup>91</sup> e apresente evidente alteração ou limitação das funções físicas ou mentais<sup>92</sup>. As pessoas idosas, comparativamente a um adulto pertencente a outras faixas etárias, podem apresentar limitações tanto cognitivas como sensoriais<sup>93</sup>, as quais justificam um reforço da sua proteção por parte do legislador. Dificuldade em compreender e avaliar a informação ou o desconhecimento do comportamento a adotar são causas de vulnerabilidade e podem ser quer temporárias, transitórias como permanentes, e ainda variar de intensidade. No caso do envelhecimento, é um processo contínuo e gradual e, como tal, a gravidade das limitações cognitivas, sensoriais e físicas varia ao longo do tempo. Todas estas as limitações fazem com que se considere um peão idoso um lesado vulnerável.

## **iii. Portadores de deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida**

Os indivíduos com mobilidade reduzida e portadores de deficiência apresentam limitações físicas e/ ou cognitivas, aos quais é reconhecida a imperiosa necessidade de proteção. Encontramos nesta categoria os sujeitos portadores de incapacidade física ou que padeçam de deficiências como surdez<sup>94</sup>, mudez, cegueira. A sua vulnerabilidade traduz-se na dificuldade, ou até mesmo incapacidade de perceção dos perigos que a

---

<sup>91</sup> É de prever uma alteração no futuro da idade de referência, resultante do aumento da esperança média de vida, acompanhado de um envelhecimento da população portuguesa.

<sup>92</sup> DL n.º 58/2016, de 29 de agosto, art. 3.º, n.º 2, al. b).

<sup>93</sup> Limitações estas que se verificam “ao nível da memória, da concentração, da capacidade de perceber os outros ou fazer-se entender por estes”. Cfr. PAZ, Margarida, op. cit., p. 658.

<sup>94</sup> O ac. do STJ de 30.11.202, proc. n.º 1896/20.5T8FNC.L1.S1 trata-se de atropelamento em que o lesado, adulto, com 69 anos, surdo e mudo e incapaz de ouvir o barulho dos veículos, “tornando mais difícil perceber a aproximação do veículo”, atravessou a via. Este tribunal entendeu que a sua morte foi devida a culpa leve deste último, mas também aos riscos próprios do veículo. Assim, feito um juízo de adequação e proporcionalidade, atribui a causalidade da morte em 25% ao lesado e em 75% aos riscos próprios do veículo.

adoção de determinada conduta representa para si e para os outros utentes das vias de circulação.

#### **iv. Ciclistas**

Os ciclistas são uma das categorias tidas por mais vulneráveis, juntamente com os peões e passageiros.

Nos termos do art.17.º, n.º3 do CE, permite-se aos menores até 10 anos circular nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões, equiparando-os a peões. Acresce que, o legislador equipara a condução de velocípedes por crianças até 10 anos ao trânsito de peões (art.104.º, al. c) do CE). Esta proteção advém da fragilidade do velocípede e pelas características da própria conduta do menor que podem resultar ser imprevisíveis<sup>95</sup>.

Cumprе sublinhar que o CE, no seu art.103.º, estabelece os cuidados que os automobilistas devem assumir face aos ciclistas, tendo o legislador considerado necessário prever uma proteção maior, até porque estes estão incluídos como categoria de veículo mais frágil.

Tendemos a considerar que o ciclista deve ser equiparado ao peão, embora seja considerado como veículo de circulação terrestre e, na eventualidade de um acidente, estaríamos no âmbito da colisão de veículos, nos termos do art.506.º.

### **10. Tentativa de identificação de critérios na ponderação da relevância da culpa do lesado e dos riscos próprios do veículo**

Tendo em consideração tudo quanto se teceu acerca do concurso entre o risco do veículo e a conduta do lesado e passando do plano doutrinal para o plano jurisprudencial, consideramos oportuna uma tentativa de identificação dos fatores subjacentes à concordância prática entre os riscos próprios dos veículos e a autorresponsabilidade do lesado pelas repercussões da sua conduta. No momento em que nos encontramos, em que continua uma evolução jurisprudencial decisiva, não deixam de existir dificuldades em

---

<sup>95</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, op. cit., “como a espontaneidade, a imprevisibilidade, a falta de atenção, a atração pelo perigo, as dificuldades de avaliação e reação e a atitude descontrolada”, p. 97.

determinar os fatores que levam à conciliação entre os riscos próprios do veículo e a autorresponsabilidade do lesado.

Por exemplo, o STJ, no acórdão de 01.06.2017<sup>96</sup>, considerou que

Compete ao Tribunal formular um juízo de adequação e proporcionalidade, perante as circunstâncias de cada caso concreto, pesando, por um lado, a intensidade dos riscos próprios da circulação do veículo e a sua concreta relevância causal para o acidente; e, por outro, valorando a gravidade da culpa imputável ao comportamento, activo ou omissivo, do próprio lesado e determinando a sua concreta contribuição causal para as lesões sofridas, de modo a alcançar um critério de concordância prática que, em determinadas situações, não conduzirá a um automático e necessário apagamento das consequências de um risco relevante da circulação do veículo, apenas pela circunstância de ter ocorrido alguma falta do próprio lesado, inserida na dinâmica do acidente.

A este propósito, cumpre referir que as decisões proferidas nesta matéria são baseadas nos factos provados, nomeadamente, como o acidente se produziu. O ónus da prova relativamente à determinação da quota de responsabilidade do lesante na produção do acidente recai sobre o lesado, nos termos do art. 487.º, n.º1. Por sua vez, o art.572.º prevê que, quem invoca a culpa do lesado com o objetivo de ver excluída ou reduzida a indemnização, vê recair sobre si o ónus da prova.

No âmbito jurisprudencial, os tribunais portugueses tendem a configurar a culpa do lesado, no domínio dos acidentes de viação, como a adoção de comportamentos que representam uma violação grosseira e injustificada das regras estradais e das regras de conduta de cuidado e diligência que se exigem a todos os utentes das vias públicas<sup>97</sup>. Deste modo, a violação destas regras podem consubstanciar uma conduta culposa e, sendo tida como causa adequada e exclusiva para a produção do dano, permite a exclusão da responsabilidade objetiva do veículo automóvel<sup>98</sup>.

#### **- Quanto aos menores**

Como já referido anteriormente, os menores são mais vulneráveis e carecem de proteção devido aos comportamentos adotados perante o tráfego rodoviário. A ocorrência de sinistros rodoviários em que as crianças contribuíram para a verificação do dano levará à ponderação se a sua conduta foi a única e exclusiva causa do dano. Na doutrina nacional, não encontramos consenso sobre a possibilidade de redução ou exclusão da indemnização

---

<sup>96</sup> Acórdão do STJ de 01.06.2017, proc. n.º 1112/15.1T8VCT.G1. S1, cujo relator é Lopes do Rego.

<sup>97</sup> A culpa do lesado pode consubstanciar-se no descuido pelo não uso ou uso incorreto de acessórios de segurança, nomeadamente, capacetes, luzes, coletes refletivos.

<sup>98</sup> REGO, Carlos Lopes, op. cit., pp.33 – 68.

do menor lesado. Numa resposta positiva, temos de atender à expressão “acidente imputável ao lesado”. Se se seguir o sentido técnico-jurídico da expressão “imputável”, teremos como consequência a exoneração automática da contribuição do menor para a produção do dano. Por sua vez, se se entender que neste âmbito se trata de “dar causa a”<sup>99</sup>, é admissível a exclusão ou redução da indemnização do lesado menor. Por outro lado, BRANDÃO PROENÇA<sup>100</sup>, tendo em atenção as próprias características dos menores, e, destacando-se a este propósito a impulsividade, defende que a redução ou exclusão do montante indemnizatório não seria de se aplicar, exceto se se atender às efetivas características do caso concreto. Talvez fosse esta a solução mais justa.

Já a nível jurisprudencial, atenta-se, desde logo, à conduta adotada pelo menor e, através de um juízo de censurabilidade, determina-se se tal conduta consubstancia uma violação grave dos deveres de cuidado. Certo é que se procede, em primeiro lugar, à avaliação da conduta do lesado menor e só posteriormente se debate sobre os riscos próprios do veículo. A decisão mais adequada dependerá sempre da consideração da fragilidade do menor face a outros veículos, o que muitas das vezes não se verifica. Deste modo, da análise da jurisprudência atual, não se vislumbra um parâmetro comum quanto a acidentes em que o lesado é menor. Entendemos que a adoção de um critério etário poderia ser uma solução, até porque, é uma das soluções, como referido anteriormente, apresentadas pelos ordenamentos jurídicos alemão e francês.

Neste âmbito dos lesados menores, BRANDÃO PROENÇA<sup>101</sup> considera que deve ser de adotar como critério etário de proteção de menores os dez anos de idade, pressupondo que nessa idade o menor já possui capacidade de discernimento e de avaliação de perigo<sup>102</sup>. Este critério será de afastar quando da própria conduta do menor se possa concluir que este tinha consciência do resultado da sua conduta<sup>103</sup>.

---

<sup>99</sup> ALMEIDA, Marta Inês Soares de, *Culpa versus Risco: Reflexões concernentes à dualidade de fundamentos na responsabilidade civil por acidentes de viação. O caso particular da concorrência da culpa do lesado com o risco do veículo*, Dissertação de Mestrado no âmbito da área de Ciências Jurídico-Civilísticas, da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 2016, p.98.

<sup>100</sup> PROENÇA, José, *Acidentes de viação...*, op. cit., pp. 111-115.

<sup>101</sup> *Idem.*, p. 111.

<sup>102</sup> Ver, como exemplo, o ac. do TRP de 04.02.2019, proc. n.º 589/14.7T8PVZ.P1 (Carlos Gil), que considerou que o menor de 10 anos, para além de adotar uma conduta repentina de atravessar a via, a correr, fora do local indicado para tal, ao colidir com o veículo, o acidente se deveu exclusivamente a este, ressaltando também do facto do menor ser considera imputável ao abrigo do art.488.º, n. 2 do CC.

<sup>103</sup> *Idem.*, p. 112.

A jurisprudência nacional tem demonstrado divergência quando estamos perante comportamentos imputáveis aos menores, tendo em consideração a sua idade. Numa situação “chocante”, e, decisão da qual discordamos, o STJ<sup>104</sup> discutiu sobre o caso de atropelamento de um menor de 4 anos de idade, que atravessou a faixa de rodagem, tendo saído por entre veículos estacionados. Neste caso, a estatura do menor não permitiu que este fosse avistado pelo condutor. Seguindo o entendimento “atualista”, este aresto considerou que os danos se deviam exclusivamente à conduta do lesado, não tecendo nenhuma consideração sobre as características das condutas dos menores, particularmente, o facto de ter apenas 4 anos de idade. Adota um critério exigente quanto à culpa do lesado. Por contraponto, o acórdão do STJ de 27.06.2019<sup>105</sup>, decidiu que, no caso de atropelamento de um menor de 10 anos de idade, que atravessou a faixa de rodagem repentinamente, sem ser no local adequado, não se pode interpretar com rigidez a conduta deste lesado menor, de modo a excluir qualquer pretensão indemnizatória do lesado.

Ainda sobre os acidentes de viação que comportam danos para menores, levanta-se a questão da violação do dever de vigilância por parte de terceiro a quem o menor esteja confiado. A este propósito, a doutrina questiona a aplicação do art.571.º do CC que equipara “ao facto culposo do lesado o facto culposo dos seus representantes legais e das pessoas de quem se tenha utilizado.”

Numa primeira hipótese em que o dever de vigilância é incumbido a um terceiro diferente dos progenitores, BRANDÃO PROENÇA considera que a omissão do vigilante constitui uma fonte constitutiva de solidariedade passiva<sup>106</sup>. Desta forma, responderão solidariamente o lesado vigiado e a pessoa responsável pela vigilância.

Diferentemente é tratado o caso de o dever de vigilância recair sobre os pais da criança ou outros vigilantes que com ela têm uma comunidade de vida, uma vez que, a solução da solidariedade passiva não é adequada. GRAÇA TRIGO<sup>107</sup> entende que da aplicação do art.571.º não se pode retirar um resultado prejudicial ao menor. A omissão

---

<sup>104</sup> Ac. do STJ de 17.05.2012, proc. n.º1272/04.7TBGDM.P1.S1, cujo relator é Abrantes Galdes, já anteriormente citado.

<sup>105</sup> Ac. do STJ de 27.06.2019, proc. n.º 589/14.7T8PVZ.P1.S1, cujo relator é Raimundo Queirós.

<sup>106</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, op. cit., pp.722-723.

<sup>107</sup> TRIGO, Maria da Graça, op. cit., p.494-495.

dos deveres de vigilância impostos não pode levar a que os filhos respondam pelos pais<sup>108</sup>, no caso de haver uma redução excessiva da indemnização.

No caso de o acidente levar à morte do menor, cumpre, em primeiro lugar, referir que o art.496.º, n.º4 prevê o direito à indemnização dos danos não só patrimoniais sofridos pelas vítimas, como também os sofridos pelos seus parentes sobreviventes. Assim, a obrigação de indemnizar engloba não só o dano de perda de vida e os danos não patrimoniais da vítima sofridos entre o facto e a morte, mas também os danos não patrimoniais dos seus parentes<sup>109</sup>. A reparação destes danos, independentemente de que se entenda que este direito nasce na esfera jurídica de outras pessoas ou que o direito nasce na esfera da vítima e que se transmite para outrem, acompanhamos a posição de GRAÇA TRIGO<sup>110</sup> na aplicação sem limitações do disposto no art.571.º. Consequentemente, esta posição implica a possibilidade de uma eventual redução ou exclusão do quantum indemnizatório. É de notar que este problema não será suscitado, quando o acidente se dever exclusivamente à conduta do menor<sup>111</sup>.

Em sede de direito alemão, atendendo ao disposto no § 254 do BGB, nos casos em que a violação do dever de vigilância seja concausal para a verificação dos danos, não se pode imputar ao menor essa responsabilidade. Solução esta que se aproxima da que aqui enunciamos a este propósito.

### **- Riscos agravados**

Uma outra problemática discutida na jurisprudência é a diferenciação entre riscos comuns de circulação do veículo e riscos agravados. Desde logo, temos a introdução na circulação automóvel de veículos automatizados, que, apesar de serem veículos de circulação terrestre, prescindem de total ou parcial intervenção humana, dependendo do grau de autonomia. Os carros automatizados vêm reduzir as falhas que podem ser

---

<sup>108</sup> PROENÇA, José Carlos Brandão, *A culpa do lesado*, in Comemorações dos 35 anos do Código Civil e dos 25 anos da reforma de 1977, vol. III, Coimbra: Coimbra Editora, 2007, p. 150 alerta para a necessidade de regulação do artigo em análise.

<sup>109</sup> TRIGO, Maria da Graça, op. cit., p.495.

<sup>110</sup> Idem, p.495.

<sup>111</sup> Veja-se o ac. do TRG de 20.09.2018, proc. n.º4573/17.0T8BRG.G1, Relator Maria Luísa Ramos que considerou que o facto de o progenitor permitir o seu filho menor circular sem capacete de protecção na cabeça, protecção essa que permitia evitar a morte daquele exclui qualquer dever de indemnização por parte do detentor do veículo.

cometidas pelo condutor do veículo<sup>112</sup> ao substituir o condutor pelo software ou auxiliar o indivíduo quando conduz o veículo<sup>113</sup>, de modo a reduzir a ocorrência de acidentes.

Admitimos que os danos causados por este tipo de veículo podem ser compensados nos termos do art.503.º CC, atendendo a que o pressuposto da direção efetiva não se reconduz apenas a “ter o volante nas mãos”. Os riscos agravados, neste caso, decorrem da perceção dos utentes das vias de circulação dos veículos automatizados. A verdade é que o facto de o controlo sobre o veículo se encontrar limitado pode gerar, nos outros indivíduos, receios de uma eventual falha do sistema de condução. Os peões apresentam-se como o maior obstáculo à circulação de carros automatizados por causa dos comportamentos imprevisíveis dos mesmos. Acresce que uma pessoa pode, com alguma facilidade, distinguir se o peão pretende atravessar a via ou se está apenas à espera do autocarro<sup>114</sup>. O mesmo não acontece no caso dos veículos automatizados.

Já no caso dos veículos elétricos, o seu risco agravado resulta do facto de se tratar de uma viatura silenciosa, embora seja este um facto de conhecimento geral. Além do mais, embora seja constante o aumento de circulação de automóveis elétricos nas estradas portuguesas, tem que se perceber que a comunidade ainda não assimilou que a ausência de ruídos pode significar que os veículos se encontram a circular na via. A não audição do ruído habitual do motor das viaturas pode levar à adoção de uma conduta mais imprudente. O Tribunal da Relação do Porto<sup>115</sup> seguiu os termos aqui explanados, não excluindo, atendendo às circunstâncias de cada caso, a possibilidade de concurso entre a culpa do peão que foi atropelado e o risco próprio do veículo elétrico. Tal como é dito no acórdão do STJ de 15.03.2022<sup>116</sup>, a título exemplificativo, em todo o caso é necessário apurar se o silêncio do motor do veículo é determinante para a produção do dano e se este silêncio passaria despercebido face ao ruído do trânsito em geral.

---

<sup>112</sup> São os casos de distração, fadiga, sonolência.

<sup>113</sup> Atualmente, não se encontram em circulação veículos automóveis totalmente automatizados. No entanto, a circulação sem qualquer intervenção humana leva a uma consideração entre o proprietário ou utilizador do veículo e os riscos do veículo, assim como a responsabilidade assumida pela empresa vendedora, nomeadamente, a elaboração e instalação de software. Ver PONGELLI, Giacomo, *Autonomous Vehicles and Italian Legal System: How to deal with civil liability and motor insurance rules?*, in *Brazilian Journal of Law, Technology and Innovation*, Vol.1, n. °1, 2023.

<sup>114</sup> Cfr. ZAVODJANCIK, Tomás et al, *Reduction of Pedestrian Accidents – Automated Road Vehicles*, in *Transportation Research Procedia*,55,p. 1610.

<sup>115</sup> Ac. do TRP de 14.07.2021, proc. n.º23399/19.0T8PRT.P1, cujo relator é Filipe Carço.

<sup>116</sup> Ver supra nota 50.

Quando estamos perante casos em que os acidentes de viação comportem algum destes riscos agravados, a conduta do lesado excepcionalmente excluirá a responsabilidade pelo risco, principalmente, se os danos que se produzirem forem danos pessoais. Ainda relativamente a estes riscos agravados, os grupos mais vulneráveis serão os mais expostos a estes riscos e, nesse caso, a sua pretensão indemnizatória, em regra, traduzir-se-á numa compensação integral, atendendo ao consagrado em direito europeu.

#### **- Condutas violadoras de deveres de cuidado**

Um outro assunto relaciona-se com as condutas que consubstanciam uma violação dos padrões de conduta exigíveis, mas às quais não é possível tecer um juízo de censura por o agente que as praticou ser inimputável, ou às quais apenas se pode emitir um juízo de censurabilidade a título de culpa leve ou levíssima.

Os tribunais portugueses divergem relativamente a este ponto entre adotar o critério da culpa, considerando o comportamento gravemente inadequado, face aos padrões normativamente estipulados, e, por isso, se deve excluir a responsabilidade pelo risco do condutor, por se considerar tal comportamento causa exclusiva do sinistro, ou se, mesmo assim, se deve atribuir alguma quota parte no dano aos riscos próprios do veículo<sup>117</sup>.

No primeiro caso, os comportamentos que denotam grave imprudência podem ser: o atravessamento da via pública sem olhar para ambos os lados da faixa de rodagem antes de proceder à travessia; iniciar a marcha mesmo tendo avistado o veículo automóvel; efetuar a travessia fora da passadeira, por parte dos peões. No caso dos ciclistas, trata-se de um comportamento de descuido censurável o não uso de capacete ou outro meio de proteção, realizar uma ultrapassagem fora dos locais indicados. Segundo este entendimento jurisprudencial, adota-se um critério de conduta particularmente exigente. Assim, e com base neste entendimento, pode considerar-se que deixa de haver lugar à compensação indemnizatória, desde que, as condutas dos lesados consubstanciem infrações às regras estradais e de cuidado.

Com efeito, estas infrações pressupõem o afastamento da concorrência entre os riscos próprios do veículo e a conduta do lesado por serem consideradas condutas gravemente culposas. Em último *ratio*, a adoção de um critério exigente de culpa leva a que um

---

<sup>117</sup> REGO, Carlos Lopes, op. cit., 53-ss.

comportamento que consubstanciaria uma culpa leve ou levíssima por parte do lesado, ou, uma culpa que pouco contribui para a produção do dano, seja considerada na reparação do dano.

Segundo Laureen Sichel, na aferição da culpa grave na conduta do lesado terá sempre que se proceder a uma valoração da gravidade subjetiva, isto é, terá que se atender se o lesado tinha consciência no momento da prática da conduta da sua perigosidade e as possíveis consequências. Já no plano de gravidade objetiva, interessam as consequências que o ato potencialmente poderia provocar<sup>118</sup>. Embora estas considerações tenham sido feitas fora do âmbito dos acidentes de trânsito, SINDE MONTEIRO<sup>119</sup> confessa que se podem retirar determinadas conclusões em sede de interpretação do art. 505.º, na qual se admite o concurso entre os riscos do veículo e a culpa do lesado.

*Colocar o critério da natureza subjetiva utilizado pela autora no primeiro patamar (decidir se a culpa deve implicar, ou não, uma diminuição da reparação) parece um ponto de vista com valor normativo (é um ponto de vista de valor a ter em conta) e assumir um carácter mais objetivo do que olhar diretamente (primeiramente) para o grau de culpa.*

No caso dos lesados vulneráveis, o critério da culpa, conforme a formulação do padrão do *bonus pater familias* carecerá de adaptações a cada indivíduo concreto, sendo que o homem médio diligente, bom chefe de família, não apresenta as mesmas fragilidades do grupo de pessoas que se consideram “vulneráveis”. Na verdade, é a própria lei, atendendo ao disposto no art.487.º, n. º2 do CC, que determina que se deve considerar as circunstâncias de cada caso.

Uma outra via possível será a dos tribunais adotarem um conceito menos exigente de culpa, pelo que sempre se terá em consideração os riscos próprios do veículo, sendo uma perspectiva menos radical e que acaba por permitir uma melhor concordância prática entre o risco inerente à circulação e a atuação do lesado<sup>120</sup>.

O contributo para a produção do dano por parte do veículo resulta da sua própria circulação. Como já indicados, são diversos os fatores que agravam os riscos inerentes ao

---

<sup>118</sup> MONTEIRO, Jorge Sinde, op. cit, p.109.

<sup>119</sup> Idem, p.111.

<sup>120</sup> Cfr. BERNARDO, João, A favorabilidade concedida ao lesado na relação de responsabilidade civil, in Revista de Responsabilidade Civil, ano 2, 2020, p.516 “A própria visão de procurar no comportamento humano a reprovabilidade vai cedendo em favor da solução justa de cada situação.”

automóvel, mas, “o movimento de uma máquina que não pode ser instantaneamente detida representa sempre um fator causal para o acidente.”<sup>121</sup> Deste modo, a exclusão da responsabilidade pelo risco só operará nos casos concorra uma conduta particularmente censurável do lesado. Parece-nos que a segunda solução é a mais adequada por levar a resultados mais justos.

Desta exposição denota-se a dificuldade, atendendo às decisões dos nossos tribunais, de determinar quais os efetivos fatores que permitem balancear a concorrência entre o risco do veículo e a autorresponsabilidade do lesado.

## **11. Conclusão**

Termina assim o percurso iniciado quanto a este estudo, o que nos permite retirar as seguintes conclusões.

Como refere SINDE MONTEIRO,” tem-se verificado uma evolução jurisprudencial que cremos decisiva e definitiva, mas que se encontra ainda em curso, com óbvia dificuldade de encontrar parâmetros estáveis”.<sup>122</sup> Esta evolução culmina na aceitação da possibilidade de concorrência entre a culpa do lesado e o risco inerente à condução de veículos automóveis, fruto da adoção de um pensamento jurídico moderno, que acompanha uma crescente preocupação com a tutela dos lesados mais vulneráveis.

O alargamento da tutela jurídica dos lesados mais vulneráveis é um dos trabalhos contínuos desenvolvidos ao nível da União Europeia, com o alargamento da proteção concedida a estes lesados, através da regulamentação do seguro obrigatório automóvel. Este trabalho desenvolvido em conjunto com o TJUE, permitiu uma interpretação atualista do art.505.º, e, em consequência, as decisões de litígios decorrentes de acidentes de viação tornaram-se mais justas.

Desde cedo se havia entendido que, independentemente de a conduta do lesado se tratar de um simples descuido, uma desatenção, isto é, tratar-se de ações imprudentes ou precipitadas ou instintivas, uma vez quebrado o nexo causal entre os riscos próprios do veículo e o dano, não se admitiria a concorrência do risco com a culpa do lesado. Sem

---

<sup>121</sup>Idem, p.103.

<sup>122</sup>MONTEIRO, Jorge Sinde, op. cit., p.86.

qualquer consideração pelo princípio da ponderação, verificando-se a culpa do lesado, a responsabilidade pelo risco exclui-se.

Após décadas de desenvolvimento doutrinal, passou-se a rejeitar o afastamento sem mais da responsabilidade pelo risco, havendo culpa do lesado. Entendeu-se a necessidade de proceder à apreciação valorativa das condutas tanto do lesado, como do lesante. Quanto à conduta do lesado, é, assim, necessário depreender se este era um agente capaz ou não de discernir as consequências dos seus atos. Neste ponto, encontramos os lesados mais vulneráveis como os menores, e os idosos, e os inimputáveis, que, no momento da ponderação do *quantum* indemnizatório, seguindo o entendimento a nível europeu, a sua conduta não deve ser relevada. Além do mais, ao menor não lhe é exigível que suporte as consequências da negligência dos seus vigilantes, sendo eles familiares ou não, por força do art.570.º e 571.º. Considerações estas que foram possíveis de se atender devido ao papel preponderante da atividade do TJUE, como da produção legislativa da UE.

De acordo com o Direito e Jurisprudência Europeias, a indemnização devida ao lesado pelos danos decorrentes do acidente de viação dever ser uma reparação integral. Consideramos que os lesados são indemnizados se a sua conduta não for a causa exclusiva da verificação do dano ou não configurar uma violação grave e injustificada dos deveres de cuidado.

Nos nossos dias, não há dificuldades de se defender a admissibilidade da doutrina atualista, compatibilizando-se com as orientações europeias, em matéria de seguro automóvel, mas não é tão harmoniosa a sua concretização na prática pelos tribunais. Desde logo, compete aos tribunais, numa primeira fase, apurar todas as circunstâncias do acidente, através dos meios processuais que dispõe. Compete a este verificar se o acidente se deveu a um risco genérico do veículo ou a um risco agravado, decorrente ou das próprias características do veículo ou das características das vias em que o lesado e o lesante circulavam.

Acresce ainda a necessidade de apurar, no caso de estarmos perante um acidente em que temos um lesado mais vulnerável, se a sua conduta demonstra uma capacidade de discernimento quanto aos perigos da sua ação. Por outras palavras, é imperioso apurar se a violação dos deveres de cuidado e de conduta tem subjacente o conhecimento e a valoração da perigosidade da mesma e as consequências que gera. Além do mais, tem de se equacionar a possibilidade da conduta do lesado resultar de violação de um dever de

vigilância por parte dos seus representantes legais, ou pessoa encarregue de vigilar. Em verdade, a maior dificuldade decorre da compatibilização entre a responsabilidade pelo risco com a existência de utentes das vias rodoviárias que são tidos como vulneráveis, sendo necessária uma especial proteção.

Impende sobre os órgãos de decisão que seja produzida prova suficiente para não nos encontrarmos numa situação de factualidade insuficiente e que, em consequência, impede a tomada de uma justa decisão. Dos factos apurados deve-se valorar tanto a conduta do lesado, como a culpa do condutor.

Reitera-se que, a nível dos tribunais portugueses, não encontramos uma uniformização dos critérios que possam ser aplicados a casos materialmente idênticos, o que implica que aos casos materialmente iguais se apliquem tratamentos totalmente díspares, o que consubstancia um desrespeito pelo princípio da igualdade. Não obstante, cada sinistro assume uma factualidade própria, tendo cada um as suas nuances, sendo esta uma das dificuldades principais para se poder adotar um critério uniforme. Entendemos que caberá, em primeiro lugar, aos tribunais o papel de uniformização, atendendo a um critério provindo do Direito Europeu que é, como já referimos, a proteção dos lesados mais vulneráveis.

## 12. Bibliografia

ALMEIDA, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 3ª ed. Revista e Atualizada, Almedina, Coimbra, 1987;

ALMEIDA, Filipa Lira, *Do envelhecimento à vulnerabilidade*, in Revista da Faculdade de Direito na Universidade de Lisboa, Ano LXII, n.º1, Tomo I, 2021, pp.259 - 281;

ALMEIDA, Marta Inês Soares de, *Culpa versus Risco: Reflexões concernentes à dualidade de fundamentos na responsabilidade civil por acidentes de viação. O caso particular da concorrência da culpa do lesado com o risco do veículo*, Dissertação de Mestrado no âmbito da área de Ciências Jurídico- Civilísticas, da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 2016;

ATAÍDE, Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas, *Concurso de imputações no âmbito de acidentes de viação. Os riscos próprios do veículo e o facto de o lesado, culposo ou meramente causal*, in Revista de Direito Civil, ano VI, 2, Almedina, 2021, pp.319- 339;

ATAÍDE, Rui Paulo Coutinho de Mascarenhas & António Barroso Rodrigues, *Acidentes de viação. Responsabilidade subjetiva, presunções de culpa e responsabilidade objetiva*, in Revista Julgar, n. º46, Almedina, 2022, pp.13 – 32;

BALDUS, Christian, *Metáforas e procedimentos: Vulnerabilidade no Direito Romano?*, in Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, ano LXII, Tomo I, n. º1, 2021, pp. 59 – 69;

BAR, Cristian von, *Principles of European Law (Study Group on a European Civil Code), Non – Contractual Liability Arising out of Damage Caused to Another (PEL Liab. Dam.)*, Sellier/Bruylant/ Stampfli, Munich, 2009, pp. 161-ss.

BERNARDO, João, *A favorabilidade concedida ao lesado na relação de responsabilidade civil*, in Revista de Responsabilidade Civil online, ano 2, 2020, pp. 511-516, disponível em <https://revistadireitoresponsabilidade.pt/2020/a-favorabilidade-concedida-ao-lesado-na-relacao-de-responsabilidade-civil-conselheiro-joao-bernardo/>

BRIGAS, Míriam Afonso Brigas, *A vulnerabilidade como pedra angular da formação geral do Direito da Família - Primeiras Reflexões*, in Revista da Faculdade de Direito na Universidade de Lisboa, Ano LXII, n.º1, Tomo I, 2021, pp. 771 - 791;

CANOTILHO, Mariana, *A vulnerabilidade como conceito jurídico-constitucional: um elemento para a construção de constitucionalismo comum*, in Oñati Socio-Legal Series, Vol. 12, n. °1 (2022), pp. 138 - 163;

CUNHA-DINIZ, Flávia *et al*, *Trauma outcomes in nonfatal road traffic accidents: a Portuguese medico-legal approach*, in Forensic Sciences Research, Vol.7, n,°3, 2022, pp. 528 - 539;

FELICIO, Manuel José Dias, *Responsabilidade civil extracontratual por acidente de viação causado por veículo automatizado*, Dissertação no âmbito do Mestrado em Ciências Jurídico-Civilísticas, com Menção em Direito Civil., Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, 2019;

FEDTKE, Jörg, *Strict Liability for Car Drivers in Accidents Involving “Bicycle Guerillas”?* *Some Comments on the Proposed Fifth Motor Directive of the European Commission*, in The American Journal of Comparative Law, Vol.51, n. °4, 2003, pp.941-957;

GEMAS, Laurinda, *Questões atuais de responsabilidade civil por acidentes de viação*, in Revista Julgar, n.º46, Almedina, 2022, pp.69 – 96:

LIMA, António Pires de & Antunes Varela, *Código Civil Anotado*, Vol. V, Coimbra, Coimbra Editora, 1995;

MONTEIRO, Jorge Sinde, *Direitos dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil*, in Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 142º, nº3977, novembro/dezembro, 2012, p.82-131;

MONTEIRO, Jorge Sinde, *Direito dos seguros e direito da responsabilidade. Por um aperfeiçoamento da proteção das vítimas do trânsito rodoviário. Parte II: Direito da responsabilidade*, in Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 152.º, n. °4037, novembro/ dezembro, 2022, GESTLEGAL, pp.82 -114;

MONTEIRO, Jorge Sinde, *Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes (Propostas de alteração ao Código Civil e ao D.L. n.º 408/79, de 25 de Setembro; considerações em torno da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito*, in Revista de Direito e Economia, 1980/1981, pp. 139-154;

PAZ, Margarida, *A proteção das pessoas vulneráveis, em especial as pessoas idosas, nas relações de consumo*, in Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Ano LXII, n.º1, Tomo 1,2021, pp.655 – 679;

PONGELLI, Giacomo, *Autonomous Vehicles and Italian Legal System: How to deal with civil liability and motor insurance rules?*, in Brazilian Journal of Law, Technology and Innovation, Vol.1, n. °1, 2023, pp. 58 -72;

PRATA, Ana, *Responsabilidade civil: duas ou três dúvidas sobre ela*, in Estudos em comemoração dos cinco anos (1995-2000) da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, Coimbra Editora, Coimbra, 2001, pp. 345-352;

PROENÇA, José Carlos Brandão - *A Conduta do Lesado como Pressuposto e Critério de Imputação do Dano Extracontratual*, Coimbra, Almedina, 2007;

PROENÇA, José Carlos Brandão, *Acidentes de Viação e Fragilidade por Menoridade (para uma nova conformação normativa)*, in JURIS ET DE JURE – Nos 20 anos da Faculdade de Direito da UCP, Porto, 1998. p.95-115;

PROENÇA, José Carlos Brandão, *Ainda o tratamento mais favorável dos lesados culpados no âmbito dos danos corporais por acidentes de viação*, in Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2002;

PROENÇA, José Carlos Brandão, *Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?*, in Cadernos de Direito Privado, nº7, julho/setembro, 2004, p.19-31;

RAFAEL, Celestino, *Pressupostos da obrigação de indemnização por acidentes causados por veículos de circulação terrestre – Estudo sobre o artigo 503.º do Código Civil*, in Juris de Direito Privado, Vol.2, n. °1, 2017, pp.67 -83;

REGO, Carlos Lopes, *A problemática da concorrência da responsabilidade objetiva, decorrente dos riscos de circulação do veículo com a culpa do lesado*, in Revista Julgar, n. °46, Almedina, 2022, pp.33 - 68;.

SANTOS, Hugo Luz, *O Direito da União Europeia e o princípio da efectividade: sua leitura à luz do princípio da proibição do défice e da responsabilidade extracontratual do estado-juiz por violação do direito da união europeia (a “perda de chance” como direito?: (ainda) o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14/01/2014*, in Revista Julgar Online, setembro de 2016, disponível em <http://julgar.pt/o-direito-da-uniao-europeia-e-o-principio-da-efectividade-sua-leitura-a-luz-do-principio-da-proibicao-do-defice-e-da-responsabilidade-extracontratual-do-estado-juiz-por-violacao-do-direito-da-uniao-e/>;

SILVA, João Calvão da, *Acidentes de viação: concorrência do risco com a culpa do lesado (art. 505.º CC). Limites máximos da responsabilidade objectiva (art. 508.º CC) e montantes mínimos obrigatórios do seguro. Indemnização e juros de mora (arts. 566.º, n.º 2, e 805.º, n.º 3)*, in Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 134.º, 2001, p. 112 e ss.;

SILVA, João Calvão da, *Anotação ao acórdão Supremo Tribunal de Justiça: acórdão de 4 de outubro de 2007*, in Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 137º, n.º 3946, novembro/dezembro, 2007, p.35-64;

SILVA, Jorge Cesa Ferreira da, *A vulnerabilidade no Direito Contratual*, in Revista da Faculdade de Direito na Universidade de Lisboa, Ano LXII, n.º 1, Tomo I, 2021, pp.517 - 552;

TRIGO, Maria da Graça, *Reflexões acerca da concorrência entre o risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*, in Estudos Dedicados ao Professor Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, 2015, pp. 467- 497;

TRIGO, Maria da Graça, *Das presunções de culpa no regime da responsabilidade civil por acidentes de viação*, in Cadernos de Direito Privado, nº 32, outubro-dezembro de 2010, pp. 22- 44;

VARELA, João de Matos Antunes, *Das obrigações em geral*, I, Reimpressão da 10ªed., Almedina, Coimbra, 2009;

ZAVODJANCIK, Tomás et al, *Reduction of Pedestrian Accidents – Automated Road Vehicles*, in Transportation Research Procedia,55, 2021, pp. 1605 – 1612;

SERRA, Adriano Vaz, *Conculpabilidade do prejudicado*, in Boletim do Ministério da Justiça, n.º 86 (maio 1959), pp.

SERRA, Adriano Vaz, *Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*, in Boletim do Ministério da Justiça, n.º 90 (novembro 1959), pp.5-319.

### 13. Jurisprudência

Acórdãos do Tribunal de Justiça da União Europeia:

Ac. de 28.03.1996, Processo C-129/94.

Ac. de 14.09.2000, Processo C-348/98.

Ac. de 19.04.2007, Processo C-356/05 (caso Elaine Farrell).

Ac. de 09.06.2011, Processo C-409/09 (caso Ambrósio Lavrador).

Ac. de 23.10.2012, Processo C- 300/10 (caso Marques Almeida).

Ac. de 14.01.2014, Processo C-537/03 (caso Katja Candolin).

Ac. de 12.10.2023, Processo C-286/22

As decisões *supra* mencionadas foram todas consultadas em [https://curia.europa.eu/jcms/jcms/j\\_6/pt/](https://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/pt/).

Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça

Ac. de 04.10.2007, proc. n.º 07B1710, Relator: Santos Bernardino (<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/05818af2c77287aa8025736a003ed983?OpenDocument>).

Ac. de 17.05.2012, proc. n.º 1272/04.7TBGDM.P1.S1, Relator: Abrantes Geraldès (<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/453da304b7b3260280257a05003ff32d?OpenDocument>).

Ac. de 01.06.2017, proc. n.º 1112/15.1T8VCT.G1.S1, Relator: Lopes do Rego (<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/9c92cff5ca5965df80258132004f8b1f?OpenDocument>).

Ac. de 27.06.2019, proc. n.º 589/14.7T8PVZ.P1.S1, Relator: Raimundo Queirós (<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/4661fd61641b5d7b80258426004e1210?OpenDocument>).

Ac. de 11.02.2021, proc. n.º 625/18.8T8AGH.L1.S1, Relator: Abrantes Geraldès (<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/105a2fc9fff56c9b802586b000702f7b?OpenDocument>).

Ac. de 09.03.2022, proc. n.º974/19.8T8AVR.P1.S1, Relator: Jorge Dias (<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/06634b355fd730118025880100352d52?OpenDocument>).

Ac. de 15.03.2022, proc. n.º 23399/19.0T8PRT.P1.S1, Relator: Ana Paula Boularot(<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/cf6eb9a2b4820d7d8025880700329fec?OpenDocument>).

Ac. de 30.11.2022, proc. n.º 1896/20.5T8FNC.L1.S1, Relator: Maria da Graça Trigo(<https://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/e465919711f094ef8025890a005da77e?OpenDocument> )

#### Acórdãos do Tribunal da Relação do Porto

Ac. de 14.07.2021, proc. n.º 23399/19.0T8PRT.P1, Relator: Filipe Carço (<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/56a6e7121657f91e80257cda00381fdf/e68003952bb7c12380258742003d1aa9?OpenDocument>).

Ac. de 11.01.2022, proc. n.º proc. n.º1745/21.7T8PRTP.P1, Relator: Rui Moreira (<http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/56a6e7121657f91e80257cda00381fdf/f197f0e307357f28802587f2003133f3?OpenDocument>).

#### Acórdãos do Tribunal da Relação de Guimarães:

Ac. de 20.09.2018, proc. n.º 4573/17.0T8BRG.G1, Relator: Maria Luísa Ramos (<http://www.dgsi.pt/jtrg.nsf/86c25a698e4e7cb7802579ec004d3832/6624779708fc18d48025832000312f00?OpenDocument>).