

RP 30-04-2013 (Maria João Areias), p. 347/10.8TBGGC.P1

Sumário:

- I - O condutor do veículo que se depare com um sinal Stop, porque este implica a obrigação de ceder a passagem a todos os veículos que transitem na via onde vai entrar, só logrará ver excluída ou diminuída a sua responsabilidade no acidente, se lograr demonstrar que o veículo prioritário circulava em excesso de velocidade ou em contravenção a algum preceito estradai.
- II - Tratando-se de acidente qualificável simultaneamente como de viação e de trabalho, o facto de já ter sido atribuída ao sinistrado uma indemnização por IPP em sede de direito de trabalho, não obsta a que na acção movida contra a seguradora do terceiro responsável pelo acidente de viação, seja calculado o valor a que teria direito por tal dano de acordo com as regras gerais da responsabilidade civil, subtraindo-se posteriormente a tal valor o já recebido pelo lesado para ressarcimento de tal dano.

Decisão Texto Integral:

Acordam no Tribunal da Relação do Porto (2ª Secção):

I – RELATÓRIO

B..... intentou presente acção declarativa sob a forma comum ordinária, emergente de acidente de viação, contra a C....., S.A.,

pedindo a sua condenação no pagamento da quantia de € 138.698,09 acrescida de juros de mora a partir da citação.

Para tal, alegando, em síntese, os danos de natureza patrimonial e não patrimonial que sofreu em consequência de acidente de viação e que imputa exclusivamente ao condutor do veículo ..-AT-., sendo certo que a responsabilidade civil por danos causados a terceiros com esse veículo se encontrava transferida para a ré seguradora, mediante o respectivo contrato de seguro.

A ré contestou, imputando o acidente à condução culposa do Autor que tripulava o veículo ligeiro de passageiros de matrículaDKF (matricula Espanhola), concluindo assim pelo julgamento da acção de acordo com as provas a produzir em audiência de discussão e julgamento.

Realizada audiência de julgamento, foi proferida sentença que julgou a acção parcialmente procedente, condenou a ré a pagar ao autor, a título de indemnização por danos patrimoniais e não patrimoniais, a quantia global de (€ 16.337,00 x 60%) =€ 9.802,20 (nove mil oitocentos e dois euros e vinte cêntimos).

Inconformado com tal decisão, o Autor dela interpôs recurso de apelação, concluindo a sua motivação com as seguintes conclusões, que aqui se reproduzem por súmula[1]:

1. A resposta dada ao quesito 26º deve ser corrigida, dando-se como provada uma IPP de 6%, de acordo com o resultado do exame pericial feito no IML ordenado na presente acção.

2. Deparando-se-lhe com um sinal “STOP”, o condutor segurado da Ré não cedeu a passagem ao veículo conduzido pelo autor, tendo sido a condução culposa do AT que deu causa ao acidente.
3. O condutor do AT detinha a posição de comissário, pois conduzia a viatura no exercício das suas funções de motorista do respectivo proprietário, incidindo sobre ele a presunção de culpa prevista no nº3 do art. 503º do CC.
4. A douta sentença não atribuiu ao recorrente indemnização por danos patrimoniais futuros (IPP) com fundamento em que o recorrente havia já recebido da seguradora da sua entidade patronal, respectivo capital e remição.
5. Sendo as indemnizações devidas por acidente de trabalho, simultaneamente acidente de viação, não cumuláveis mas complementares, deve-se fixar ao recorrente a indemnização devida pela IPP de que ficou a padecer, nos termos utilizados pela jurisprudência para o cálculo das indemnizações devidas por acidente de viação e, uma vez apurado o valor recebido pelo sinistrado em sede de acidente de trabalho, este deverá ser deduzido à indemnização arbitrada por acidente de viação.
6. O Autor usufruía um salário de 893,03 € (518,50 € x 124,53 € + 250,00 €), tinha à data do acidente 35 anos e ficou portador de uma IPP de 6%, com esforços o que confere o direito a receber uma indemnização de 40.000,00 €, à qual haverá que deduzir o valor de 6.490,04 € recebidos pelo acidente de trabalho.
7. O valor a fixar a título de danos não patrimoniais será de 20.000,00 €.

Também a Ré veio dela interpor recurso de apelação, concluindo a sua motivação com as seguintes conclusões, também aqui reproduzidas por súmula:

1. À face dos factos relevantes relativos às sequelas que do acidente resultaram para o recorrido e que determinam a atribuição a este de compensação por danos não patrimoniais, afigura-se à recorrente ser excessivo o montante a tal título fixado no duto acórdão recorrido.
2. É na justa medida dos danos sofridos que o recorrido tem o direito a ser compensado, e a justa medida dos danos concretizados nos autos permite concluir que o montante arbitrado de € 10.000,00 é inadequado, por excessivo, para compensar esses danos.
3. Se os danos não patrimoniais em causa nos presentes autos merecem, indiscutivelmente, a tutela do direito, já a gravidade que os mesmos revestem não justifica o arbitramento de uma indemnização de € 10.000,00, justificando-se, sim, que os mesmos sejam compensados com quantia não superior a € 6.000,00, aliás no seguimento do que vem sendo decidido pelos nossos tribunais no âmbito dos cálculos das compensações devidas a título de danos não patrimoniais ocasionados por acidente de viação.
4. Aquele valor de € 6.000,00 constitui, ressalvando o devido respeito por opinião contrária, a justa medida da compensação a arbitrar ao recorrido, acrescentando aqui ainda dizer que a necessidade sentida de uniformizar decisões judiciais em que haja de quantificar danos desta natureza há-de alcançar-se através da aplicação conjunta das regras previstas no art.º 496º do CCivil e do disposto na Portaria nº 377/2008, de 26 de Maio, esta por força do que dispõe o DL 291/2007, de 21 de Agosto, o que igualmente conduz ao referido valor, do qual caberá à recorrente pagar (€ 6.000,00 x 60%) € 3.600,00.

II

5. Dos factos provados e da cópia junta a fls 216 a 218 resulta que o recorrido, no âmbito de auto de Acidente de Trabalho relativo ao acidente dos presentes autos, recebeu as quantias de € 2.294,41 por ITA e ITP, referentes ao período compreendido entre 12.05.2007 a 20.11.2007, € 44,00 a título de transportes, € 208,51 a título de pensões e € 4.713,04 por remição da pensão decorrente da IPP de 5%.
7. As indemnizações por acidente que, como o dos presentes autos, seja simultaneamente de viação e de trabalho não são cumuláveis, mas sim complementares até ao ressarcimento total do prejuízo sofrido.
8. A este propósito, veja-se o recente Acórdão deste mesmo Venerando Tribunal, de 11.06.2012, disponível em www.dgsi.pt, no qual foi Relator o Exmo Senhor Juiz Desembargador Caimoto Jácome (...)
9. E o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 24.04.2012, disponível em www.dgsi.pt, no qual foi Relator o Exmo Senhor Juiz Conselheiro Garcia Calejo (...)
10. No caso dos presentes autos, o recorrido não pode receber integral e autonomamente a indemnização atribuída no foro laboral decorrente da IPP de 5% e a indemnização aqui fixada a idêntico título, posto que, como se viu e se repete, as mesmas não são cumuláveis.
11. Haverá pois que deduzir ao valor de € 6.047,00 a quantia de € 4.713,04, ficando assim o recorrido – sob pena de enriquecimento ilícito – com direito a receber da recorrente a quantia de (€ 6.047,00 - € 4.713,04 x 60%) € 800,37.

Foram apresentadas contra-alegações por parte do autor.

Cumpridos os vistos legais, há que decidir.

II – DELIMITAÇÃO DO OBJECTO DOS RECURSOS

Tendo em consideração que o objecto do recurso é delimitado pelas conclusões das alegações de recurso, sem prejuízo da apreciação de eventuais questões de conhecimento oficioso – cfr. artºs. 684º, nº3 e 685º-A, do Código de Processo Civil, as questões a decidir são as seguintes:

1. Impugnação da matéria de facto.
2. Culpa na produção do acidente – proporção de culpas e presunção de culpa.
3. Fixação de uma Indemnização por IPP.
4. Valor da indemnização por danos não patrimoniais.

III – APRECIACÃO DO OBJECTO DO RECURSO

1. Impugnação da matéria de facto.

Os tribunais da Relação, sendo tribunais de segunda instância, têm actualmente competência para conhecer tanto de questões de direito, como de questões de facto.

Segundo o nº1 do art. 712º do CPC, na redacção do DL 303/2007, de 24 de Agosto, a decisão do tribunal da 1ª instância pode ser alterada pela Relação:

- a) Se do processo constarem todos os meios de prova que serviram de base à decisão sobre os pontos da matéria de facto em causa ou se, tendo ocorrido gravação dos depoimentos prestados, tiver sido impugnada, nos termos do art. 685º-B, a decisão com base neles proferida;

- b) Se os elementos fornecidos pelo processo impuserem decisão diversa, insusceptível de ser destruída por quaisquer outras provas;
- c) Se o recorrente apresentar documento novo superveniente e que, por si só, seja suficiente para destruir a prova em que a decisão assentou.

Tendo ocorrido gravação dos depoimentos prestados em audiência, o que nos permite alterar a matéria da matéria de facto nos amplos termos previstos na al. a), do art. 712º do CPC[2], passamos, assim, a analisar cada um dos pontos da matéria de facto postos em causa pela embargante/recorrente, nas suas alegações de recurso.

1.1. Impugnação da matéria de facto.

Insurge-se o Autor Apelante contra a resposta dada ao ponto 26 da B.I., que deu como provado que “o autor ficou com uma IPP de 5%”, quando o relatório de exame efectuado pelo IML nos presentes autos lhe fixou uma IPP de 6%.

O Juiz a quo fundamenta a resposta a tal matéria nos seguintes moldes:

“No que concerne às incapacidades, ao internamento, à profissão do A. ao salário auferido, baseámo-nos nos documentos clínicos juntos aos autos dos Hospitais e Relatório do Gabinete Médico-Legal. Elementos também constantes do Auto de Conciliação do Tribunal de Trabalho onde se constata que o Autor já recebeu da ré uma indemnização pela IPP de 5% que lhe foi atribuída pelo Instituto de Medicina Legal do Porto e com o qual concordou”.

Teremos nesta parte de dar inteira razão ao apelante. O facto de o autor ter aceiteado receber uma indemnização em sede de direito de trabalho com base numa IPP de 5% que lhe teria sido fixada por um perito do IML do Porto, não é vinculativo para o autor e, muito menos, para o tribunal.

Com efeito, e em termos de prova produzida nos presentes autos quanto a tal questão, temos unicamente o relatório elaborado pelo IML a pedido deste tribunal, que não foi objecto de qualquer impugnação das partes ou, sequer, de algum pedido de esclarecimento.

Quanto ao alegado parecer que teria sido elaborado no âmbito do processo que correu os seus termos no tribunal de trabalho, nem sequer se encontra junta aos presentes autos qualquer cópia do mesmo.

Como tal, e face à índole especificamente técnica da fixação de uma IPP, e na ausência de quaisquer elementos que possam por em causa a apreciação efectuada pelo IML no relatório efectuado no âmbito dos presentes autos, não nos poderemos afastar do índice de incapacidade fixado em tal exame.

A resposta ao ponto 26º, será objecto de alteração nos seguintes termos:

“Provado apenas que o Autor ficou com uma IPP de 6%”.

B. Subsunção dos factos ao direito.

A. Matéria de Facto.

São os seguintes, os factos dados como provados na decisão recorrida, com as alterações aqui introduzidas na sequência da impugnação a tal matéria deduzida pelo Autor Apelante:

1. No dia 11 de Maio de 2007, pelas 16h30, ao Km 190,750 do IP-4, área desta comarca, circulavam o veículo ligeiro de passageiros matrículaDKF (matrícula espanhola doravante DKF), conduzido pelo A., e o veículo ligeiro de mercadorias matrícula ..-AT-.. (doravante AT), tripulado por D.... e pertencente a “E....., Lda.”. (A).
2. Nesse local, existe um cruzamento formado pelas vias que dão acesso a Bragada, situada do lado direito do IP-4, considerado o sentido Bragança/Vila Real e a Vale de Nogueira, que entronca, no IP-4, do lado esquerdo, atento o referido sentido de marcha. (B).
3. Nesse local o IP-4 tem a largura de 7 metros, é constituído por duas faixas de rodagem, divididas por um separador central, permitindo a circulação de veículos em ambos os sentidos, sendo que, no local em que se situa o referido cruzamento, existe, no eixo da via, uma linha longitudinal descontínua. (C).
4. A via que provém de Vale de Nogueira e entronca no IP-4 possui, antes do entroncamento, um sinal de “Stop”. (D).
5. No momento antecedente ao embate seguia pela via oriunda de Vale de Nogueira o AT, pretendendo o seu condutor entrar no IP-4, a fim de ali prosseguir em direcção a Vila Real. (E).
6. E nesse momento o DKF seguia no sentido Bragança/Vila Real, pela metade direita da via, considerado esse sentido de marcha. (F).
7. Para o efeito, o AT mudou de direcção para a sua esquerda e entrou no IP-4, atravessando o cruzamento, em direcção à metade direita da via, considerando o sentido Bragança/Vila Real. (G).
8. Passando, então, a circular na metade direita da via, atento o sentido de marcha Bragança/Vila Real (H).
9. O DKF, apesar de travar, acaba por embater no início do separador central, existente à frente do cruzamento, acabando por se imobilizar a cerca 23 metros à frente desse mesmo cruzamento. (I)
10. A responsabilidade civil emergente da circulação do veículo AT havia sido transferida para a R. através do contrato de seguro titulado pela apólice nº 0000468768. (J).
11. O autor nasceu a 27-9-1972. (L).
12. O veículo conduzido pelo A. deixou uns rastros de travagem no pavimento das rodas do lado direito de 17,10 m e as do lado esquerdo de 33,60 m (resp. ao ponto 4 da B.I.).
13. O veículo do segurado encontrava-se já voltado totalmente no sentido Bragança Vila Real e o A. travou e desviou-se do AT (resp. ao ponto 5).
14. O condutor do AT neste momento conduzia este veículo no exercício das suas funções de motorista da “E....., Lda”.
15. O A. foi visto em urgência no Hospital da Senhora da Conceição em Valongo onde lhe foi diagnosticada uma fractura Lombar (L1) Cfr. Fls 84.
16. O A. esteve internado no Hospital de S. João.
17. Posteriormente foi transferido para o Hospital de Valongo, área da sua residência, onde se

- manteve internado durante cinco dias. Imobilizado e acamado com colete ortopédico.
18. A data da consolidação médico-legal das lesões é fixável em 20/11/2007.
 19. O período de Défice Funcional Total foi de 119 dias.
 20. O período de Défice Funcional Temporário Parcial foi fixado em 75 dias. Quantum doloris fixado em 4/7.
 21. As sequelas sofridas pelo A. são em termos de repercussão permanente na actividade profissional são compatíveis com o exercício da actividade habitual, mas implicam esforços suplementares.
 22. O A. no âmbito de um proc. acidente de Trabalho que correu termos no Tribunal de Valongo por causa do acidente recebeu as quantias insertas no auto de conciliação cuja a cópia se encontra a Fls. 216 a 218.
 23. Os objectos pessoais perfazem o valor de €290,00.
 24. O A., à data do choque, exercia a profissão de carpinteiro e, auferindo o salário mensal de € 518,50 X 14 meses acrescido de € 124,53 X 11 de subsídio de alimentação e de 250,00 X 11 meses de ajudas de custo.
 25. O A., em virtude do embate e das sequelas de ficou portador de uma incapacidade parcial permanente de 6%.
 26. No momento do choque o autor sentiu receio pela sua vida.
 27. O A., pelo uso do colete ortopédico durante 2 meses, sentiu-se incomodado por depender do auxílio de terceira pessoa.
 28. E transtornado por esta o acompanhar nas suas deslocações, para lhe fazer a sua higiene diária, vestir-se e despir-se durante 2 meses.
 29. O A., antes do embate, era uma pessoa alegre e comunicativa embora o acidente lhe tivesse provocado algum incómodo e tristeza, especialmente no período de internamento.
 30. Aquando do acidente já o AT se encontrava direccionado no sentido de Bragança Vila Real (resp. ao ponto 43).
 31. Por força da manobra de travagem supra referida, o DKF deixou marcados no pavimento rastros de travagem de 33,60 m, efectuados pelos rodados esquerdos de 17,10 m, efectuados pelos rodados direitos (resp. ao ponto 45)[3].
 32. Os quais apenas terminaram no local onde o DKF acabou por embater no separador Central (resp. ao ponto 46).
 33. O autor, à data do embate, conjuntamente com quatro colegas de profissão, deslocava-se do seu local de trabalho para o domicílio.

B. O Direito

1. Responsabilidade pela produção do acidente.

Discorda o autor apelante da sentença recorrida na parte em que imputa a responsabilidade pela ocorrência do acidente de viação, na proporção de 60% para o condutor do AT, segurado da Ré, e de 40% para o autor, condutor do DKF, com fundamento em que, impendendo sobre o condutor do AT a presunção de culpa prevista no nº3 do art. 503º, não teria logrado ilidir tal presunção uma vez que, deparando-se com um sinal STOP, não cedeu passagem ao DKF, acabando por lhe cortar a sua linha de marcha.

Encontrando-nos perante responsabilidade por factos ilícitos, é ao lesado que incumbe

provar a culpa do autor da lesão, salvo havendo presunção legal em contrário – art. 487º nº1 do Código Civil.

Cabendo ao lesado provar a culpa do autor da lesão, tal regra faria impender sobre o autor a prova dos factos que alega como integrantes da culpa do condutor do veículo segurado da R., e sobre a Ré o ónus de demonstrar de factos susceptíveis de integrarem a exclusão ou redução da culpa do condutor do veículo por si seguro – art. 572º do CC.

Contudo, o caso em apreço preenche a previsão do nº3 do art. 503º do Código Civil (CC) – o condutor do AT conduzia o veículo no exercício das suas funções de motorista da sociedade proprietária de tal veículo –, pelo que, tratando-se de um condutor “por conta de outrem” sobre ele impendia a presunção de culpa aí prevista, presunção esta elidível mediante prova em contrário.

Analisemos assim o circunstancialismo dado como provado quanto ao modo como ocorreu o acidente, matéria esta que não foi impugnada pelas partes:

No local do acidente, o IP-4 tem a largura de 7 metros, é constituído por duas faixas de rodagem, divididas por um separador central, permitindo a circulação de veículos em ambos os sentidos, sendo que, no local em que se situa o referido cruzamento, existe, no eixo da via, uma linha longitudinal descontínua.

A via que provém de Vale de Nogueira e entronca no IP-4 possui, antes do entroncamento, um sinal de “Stop”.

No momento antecedente ao embate seguia pela via oriunda de Vale de Nogueira o AT, pretendendo o seu condutor entrar no IP-4, a fim de ali prosseguir em direcção a Vila Real.

E nesse momento o DKF seguia no sentido Bragança/Vila Real, pela metade direita da via, considerado esse sentido de marcha.

Para o efeito, o AT mudou de direcção para a sua esquerda e entrou no IP-4, atravessando o cruzamento, em direcção à metade direita da via, considerando o sentido Bragança/Vila Real.

Passando, então, a circular na metade direita da via, atento o sentido de marcha Bragança/Vila Real.

O DKF, apesar de travar, acaba por embater no início do separador central, existente à frente do cruzamento, acabando por se imobilizar a cerca 23 metros à frente desse mesmo cruzamento.

O veículo conduzido pelo A. deixou uns rastros de travagem no pavimento das rodas do lado direito de 17,10 m e as do lado esquerdo de 33,60 m.

O veículo do segurado encontrava-se já voltado totalmente no sentido Bragança Vila Real e o A. travou e desviou-se do AT.

O sinal Sotp – sinal B2, previsto no art. 21º do Regulamento de Sinalização de Trânsito, é definido como “paragem obrigatória no cruzamento ou entroncamento: indicação de que o condutor é obrigado a parar antes de entrar na intercepção junto da qual o sinal se encontra colocado e a ceder a passagem a todos os veículos que transitem na via em que vai entrar”.

E, segundo o nº1 do artº 29 do Cod. Estrada (aprovado pelo Dec. Lei nº 114/94 de 03.05.), o condutor sobre o qual recaia o dever de ceder a passagem deve abrandar a marcha, se necessário parar e, em caso de cruzamento de veículos, recuar, por forma a permitir a passagem de outro condutor, sem alteração da velocidade ou direcção deste.

Dario Martins de Almeida[4] distinguia entre as prioridades ordenadas ou absolutas e as

prioridades normais ou comuns: as primeiras são as que resultam da existência de um sinal Stop ou que se verificam em vias públicas especialmente sinalizadas com o sinal de estrada com prioridade, ou seja, em estradas prioritárias; as segundas são as que resultam da regra geral, beneficiando os condutores que se apresentem pela direita.

Ainda segundo tal autor, por princípio, nunca pode ser imputável ao prioritário a culpa total do acidente: “Acontece, entretanto, que o prioritário pode transitar com velocidade excessiva ou pela esquerda da faixa de rodagem ou em estrada de sentido proibido e, então, cabe-lhe uma parcela de culpa na colisão que venha a dar-se com o não prioritário. Essa culpa será graduada em função da sua natureza e da sua contribuição para o resultado[5]”.

O caso em apreço apresenta a particularidade de o condutor do veículo segurado da Ré, para além de provir de uma via onde se deparou com um sinal STOP, sobre ele recair a presunção de culpa do nº3 do art. 503º CC.

Assim sendo, era sobre ele impendia o ónus de demonstrar que, pela sua parte, cumpriu todos os procedimentos que lhe eram impostos pela existência do referido sinal Stop, e que o acidente só veio a ocorrer por circunstâncias alheias ao seu comportamento, seja por excesso de velocidade seja por imperícia ou inconsideração ou erro de manobra por parte do condutor do DKF (ora autor).

Ora, em primeiro lugar, face à matéria de facto dada como provada desconhecemos se o condutor do AT parou ou reduziu a velocidade junto do sinal Stop (tal matéria foi levada à base instrutória na versão do autor, ou seja, afirmando-se que o condutor do AT não parou nem abrandou a sua marcha, nos pontos 2 e 3, versão que obteve a resposta de não provado).

De qualquer modo, apurar se o condutor do AT parou ou reduziu a velocidade ao sinal Stop acaba por não assumir particular relevância. Como assinala Eurico Heitor Consciência[6], a obrigação de parar associada ao sinal Stop carece de relevo e de autonomia, não passando de uma prescrição instrumental de uma outra: a de ceder a passagem a todos os veículos que transitem na via em que vai entrar.

Ou como refere Dário Martins de Almeida[7], o veículo não prioritário não deve tentar atravessar, sempre que isso possa obrigar o prioritário a travar ao a abrandar a marcha regular de que vai animado.

No caso em apreço, atentar-se-á ainda em que, quer por se deparar com um sinal Stop, quer porque o trajecto que pretendia efectuar implicava o atravessamento da hemifaixa esquerda, antes de entrar na faixa reservada ao sentido Bragança/Vila Real e aí mudar de direcção para a sua esquerda, quer porque tratando-se de uma via com separador central esta propicia a que os condutores circulem a velocidades superiores, o condutor do AT sempre teria de se rodear de especiais cautelas, nomeadamente, face ao eventual trânsito que circulasse no IP4 no sentido Bragança/Vila Real, sentido este que pretendia tomar.

Tendo a Ré alegado na sua contestação que o condutor do AT parou junto ao Stop aí existente e que “após e porque na altura nenhum veículo circulava pelo IP4 a menos de 50 m do local onde se encontrava com o AT imobilizado, reiniciou a sua marcha”, o tribunal a quo levou tal matéria à base instrutória, sob ponto 43, com a seguinte redacção:

“Em virtude de na altura nenhum veículo circular pelo IP4 a menos de 50 metros, o condutor do AT atravessa perpendicularmente o IP4, direccionando-se no sentido de Vila Real?”,

Tal ponto que veio a obter a seguinte resposta restritiva:

“provado apenas que aquando do acidente já o AT se encontrava direccionado no sentido de Vila Real”.

Desconhecendo-se que cautelas terá tomado o condutor do AT antes de avançar no cruzamento e a que distância se encontrava o veículo do autor quando o AT iniciou a travessia doo IP4, a presunção de culpa que sob o mesmo impendia nos termos do nº3 do art. 503º, só poderia ser afastada, no caso em apreço, mediante a prova de que o condutor do veículo prioritário, ora autor, conduzia com excesso de velocidade.

Ora, antes de mais, atentar-se-á em que o único ponto da base instrutória respeitante à velocidade a que seguiria o veículo prioritário, e em que se perguntava se “O condutor do DKF seguia a uma velocidade de cerca de 120 k/hora?” (ponto 44), o tribunal a quo respondeu “não provado”.

Contudo, na sentença recorrida, o juiz a quo acabou por concluir que também o autor concorreu para o deflagrar do acidente, com a seguinte argumentação: “a aquilatar pelos rastros de travagem deixados no asfalto 17,10 a roda do lado esquerdo e 33,60m a roda do lado direito. E se somarmos a estes rastros de travagem mais 23,20 m até o veículo se imobilizar, convenhamos que o seu condutor circulava a uma velocidade que, não obstante não ter sido possível apurar mas, seguramente, e objectivamente a uma velocidade que não lhe permitiu para no espaço visível à sua frente. Uma vez que o AT não cortou a linha de trânsito do DKF. Porque quando aquele saiu do cruzamento ainda este não tinha chegado ao mesmo. Pois desde que travou até imobilizar tal veículo ainda percorreu 56,80 m. Pelo que a nosso ver e pelo acabado de expender concorreu também para a produção do acidente”.

Quanto ao critério utilizado pelo código como aferidor de velocidade excessiva por “não lhe ter permitido parar no espaço visível à sua frente”, não pode ser aplicado à situação em apreço.

Com efeito, tal expressão é utilizada pelo nº2 do art. 24º do Código da Estrada, segundo o qual “o condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.”

Quando o art. 24º do C.E. dispõe que o condutor deve regular a velocidade de modo a que “(...) possa fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente”, pressupõe que não surjam condições anormais ou obstáculos inesperados que

reduzam a visibilidade, não se exigindo que conte com comportamentos de terceiros violadores das regras estradais.

“Para a determinação do espaço livre e visível à frente do veículo não contam os obstáculos ou outras circunstâncias que surjam inopinadamente, cuja previsão não seja especialmente exigível ao condutor prudente, entendendo-se este como todo o indivíduo que conduz no respeito escrupuloso de todas as regras estabelecidas para o trânsito rodoviário, prevendo com tempo os obstáculos razoavelmente previsíveis e regulando a marcha por forma a ser detida, sempre que necessário, com condições de segurança[8]”.

Tal critério só pode ser utilizado relativamente ao espaço que se encontre efectivamente livre e visível à sua frente, não podendo abarcar situações imprevisíveis como o é, necessariamente o facto de, ao aproximar-se de um cruzamento no qual o condutor tem prioridade de passagem, surgir, vindo da sua esquerda e de uma estrada onde existe um sinal stop, um veículo a atravessar a estrada entrando na via e tomando o sentido do autor.

Já quanto aos rastos de travagem, podem servir como índices de um excesso de velocidade: assim, recorrendo às tabelas das distâncias médias de travagem, e para uma velocidade de 90 km/hora, encontrámos valores bastantes díspares: distâncias médias de travagem que apontam para os 40,5 m (valor este reportado a condições óptimas) em tabelas mais antigas[9], 63 m em tabelas mais recentes[10] e uma distância de 81 m nos sites relacionados com o ensino da condução.

No caso em apreço, sabemos, tão só, que o DKF, a certa altura “travou e desviou-se do AT”, deixando um rasto de travagem com o rodado do lado esquerdo de 33,60 m e com o rodado do lado direito de 17,10 m; o facto de o rasto de travagem do rodado do lado direito ser significativamente inferior, iniciando-se apenas 16,5m após o rasto de travagem deixado pelo rodado esquerdo, indicará que tal veículo terá entrado em derrapagem.

Ora, esta “travagem de emergência”, associada a uma tentativa de se desviar, guinando o volante, diminui ainda mais a eficácia de travagem, implicando que o condutor necessitasse de uma distância maior para se imobilizar do que a apontada nas referidas tabelas médias. Ou seja, para o cálculo da velocidade a que o DKF circularia, nem sequer poderemos partir de um rasto de travagem de 33,60 m, como se tal rasto tivesse sido deixado por ambos os rodados, os do lado esquerdo e do lado direito.

Como tal, os apontados rastos de travagem, ainda que associados a uma situação de capotamento, vindo o veículo a imobilizar-se 23 m adiante do ponto do embate, não nos permitem concluir que o autor conduzisse o seu veículo a velocidade superior a 90 km/hora (que seria a velocidade permitida para o local, ao abrigo do disposto no art. 27º do Código da Estrada, na ausência de invocação de qualquer sinalização que estabelecesse um limite inferior ao geral).

Quanto às afirmações contidas na sentença recorrida de que “o AT não cortou a linha de trânsito do DKF. Porque quando aquele saiu do cruzamento ainda este não tinha chegado ao mesmo” –, entende-se que os autos não contêm elementos que as possam sustentar.

Em primeiro lugar, tal matéria não consta dos factos dados como provados. Com efeito,

embora ao ponto 4 da B.I. – em que se perguntava se “O DKF já se encontrava a circular na área do aludido cruzamento quando o AT entrou no IP4” – tenha obtido a resposta de “não provado”, de tal resposta não se pode inferir a prova do seu contrário. Ou seja, não se pode daí retirar que quando o AT entrou no IP4 o DKF ainda não se encontrasse ainda a circular na área do aludido cruzamento.

Há um elemento que normalmente ajuda a esclarecer a dinâmica do acidente, que é a posição em que é embatido o veículo que atravessa a estrada a fim de virar à sua esquerda. Contudo, no caso em apreço, tendo o TKF guinado para a sua esquerda e travado, conseguindo evitar a colisão com o AT, desconhece-se a exacta posição em que este se encontraria, caso o autor não tivesse desviado o seu veículo.

Da matéria de facto dada como provada consta que “aquando do acidente já o AT se encontrava direccionado no sentido de Bragança Vila Real” (resp. ao ponto 43).

Ora, se tal elemento poderia apontar para que o acidente se tivesse já dado fora da área do cruzamento, o certo é que mesmo que o embate no separador central tenha ocorrido quando o AT se encontrava já virado em direcção a Vila Real, a situação de perigo causada pelo seu atravessamento da via será necessariamente anterior a tal momento.

E, o DKF, após deixar um rasto de travagem de 33,6 m, veio a embater frontalmente no início do separador central existente à frente do cruzamento –, resultando do croquis que a quase totalidade do rasto de travagem se encontra dentro da área do cruzamento.

O direito de prioridade pressupõe a chegada de duas viaturas em tempos muito próximos ao cruzamento ou entroncamento, devendo ambos os condutores aproximar-se do cruzamento com prudência, pelo que o excesso de velocidade do condutor prioritário acaba por lhe trazer uma parcela de responsabilidade.

De acordo com a teoria da primazia do direito de prioridade, “a circunstância de o veículo esquerda sofrer o embate sobre a parte lateral direita da retaguarda não afasta a responsabilidade total da responsabilidade desse veículo. A localização do dano apenas prova que o condutor da esquerda ignorou o direito de prioridade, porquanto já não dispunha de tempo para atravessar sem perigo[11]”.

Desconhecemos se o condutor do DKF poderia avistar o veículo seguro na Ré, especialmente quando passou pela área situada junto ao separador central que na zona do cruzamento se encontrava interrompido.

Não nos podemos esquecer que, ainda que a visibilidade do autor sobre o cruzamento fosse boa, a existência do sinal Stop para quem vinha da estrada de onde provinha o veículo AT permitia-lhe confiar em que, ainda que este avançasse no local do stop, se viria a imobilizar junto ao separador central, dando passagem ao veículo por si conduzido, não lhe sendo sequer exigido que reduzisse a velocidade, mesmo que tivesse visto o AT a avançar no cruzamento.

Ou seja, só se impunha a travagem no momento em que se apercebesse que o AT ia mesmo avançar, entrando na via por onde o autor circulava.

E sabemos que o autor, a certa altura travou a fundo, deixando o rodado do lado esquerdo um rasto de travagem de 33, 60 m e o rodado do lado direito um rasto de travagem de 17,10 m.

No caso em apreço, para se poder emitir um juízo sobre a existência de um excesso de velocidade e de que o mesmo possa ter concorrido para o deflagrar do acidente, tornar-se-ia necessário apurar a que distancia aproximada se encontrava o veículo do autor quando o AT iniciou a travessia do IP4.

Ora, uma das dificuldades na apreciação do acidente dos autos reside em que, apesar das inúmeras medidas e pontos de referência nele apostas, não se encontra assinalado no croquis o ponto exacto onde se inicia tal rasto de travagem relativamente ao cruzamento, ou seja, desconhece-se se tal rasto de travagem se inicia ainda antes da área abrangida pela confluência das duas estradas ou se já dentro dessa área.

Assim sendo, e face à presunção de culpa que sobre o mesmo impendia, a falta de elementos dos quais possa resultar, com um mínimo de segurança, que o DKF circulasse a velocidade superior à permitida (90 km/hora), levar-nos-á à consideração de que a Ré não logrou ilidir a presunção de culpa que impendia sobre o condutor do AT.

O acidente será de imputar a título de culpa exclusiva do mesmo, alterando-se, nesta parte, a sentença recorrida.

2. Fixação de uma indemnização por IPP.

Peticionando o autor na presente acção uma indemnização por uma IPP de 12% de que teria ficado portador na sequência do sinistro em apreço, a sentença recorrida não lhe fixou qualquer indemnização a tal título, supondo-se que, pelo facto de, em sede de direito de trabalho, lhe ter sido arbitrada uma pensão decorrente de uma IPP de 5%, no valor 4.713,04 €.

Contra tal omissão se insurge o autor apelante nas suas alegações de recurso, propondo a fixação de uma indemnização no valor de 40.000,00 € e que a tal valor se deduza o valor já por si recebido em sede de acidente de trabalho.

O facto de lhe ter sido fixada uma indemnização por IPP em sede laboral não obsta a que aqui se proceda ao cálculo do valor a que teria direito em sede de responsabilidade comum – e impõe-se mesmo um refazer de tal cálculo, uma vez que a indemnização a cargo da entidade patronal não visa a reparação integral do dano, encontrando-se sujeita aos limites aí previstos.

A reparação dos danos por acidentes de trabalho não só assenta em pressupostos não inteiramente coincidentes com os da responsabilidade civil em geral, como, com a mesma, não são tutelados todos os danos decorrentes daí decorrentes.

Quanto à espécie do dano, a lei só atende a um tipo específico de dano, referenciado em relação à lesão de um bem físico de personalidade, seja ele a vida ou a integridade física.

Por outro lado, a reparação sofre ainda uma outra restrição – quando o art. 6º da Lei nº 100/97, de 13 de Setembro, se refere unicamente à morte, ou redução da capacidade de trabalho ou ganho, sem abranger outros danos, está unicamente a contemplar os prejuízos patrimoniais derivados da lesão sofrida.

Ou seja, neste domínio só são reparáveis os danos patrimoniais, e nem todos, só relevando o dano patrimonial da frustração das utilidades que resultavam para o trabalhador e seus familiares da regular colocação no mercado da sua força no trabalho, sendo a reparação deste atribuída em abstracto, com base em tarifas legais que não cobrem senão uma parte do dano

sofrido (arts. 20º e ss., da Lei nº 100/97 e 43º e ss. do DL 143/99, de 30.04).

Estas derrogações ao princípio geral da reparação integral (art. 562º CC) em sede reparação de acidente de trabalho não excluem a ressarcibilidade dos restantes danos, significando, tão só, que a reparação por danos não patrimoniais ou por outros danos patrimoniais aqui não abrangidos ficará dependente da verificação dos normais pressupostos da responsabilidade civil.

E é só esta responsabilidade na reparação de danos por acidente de trabalho que se encontra abrangida pelo seguro obrigatório de responsabilidade civil, a transferir pela entidade patronal para uma seguradora.

E, em caso de acidente simultaneamente de viação e de trabalho, o devedor final é o terceiro responsável a título de acidente de viação e não o responsável a título de acidente de trabalho[12], porquanto, segundo Antunes Varela, “o risco próprio do veículo causador do acidente funciona como causa mais próxima do dano que o risco inerente à laboração da entidade patronal[13]”.

Daí o direito de regresso concedido à entidade empregadora ou à sua seguradora, pelo nº4 do art. 31º da Lei nº 100/97, de 13 de Setembro, em relação aos responsáveis pelo acidente de viação.

Para obstar à ocorrência de duplicações na indemnização por um mesmo dano, bastará que ao valor encontrado segundo as regras gerais da responsabilidade civil se venha a subtrair o valor já por si recebido para ressarcimento de tal dano.

Como se refere no Ac. do STJ de 06.03.2007, e corresponde a entendimento pacífico do Supremo, não são cumuláveis a indemnização que for atribuída ao autor com base no acidente de viação e a indemnização que lhe for atribuída em sede de processo de trabalho pela respectiva incapacidade, pois tal implicaria uma duplicação de indemnizações pelo mesmo dano, determinante de um locupletamento injusto – as duas indemnizações apenas se poderão complementar até ressarcimento integral do dano causado, podendo o lesado optar pela que entender ser-lhe mais favorável, deduzida dos montantes que eventualmente já tenha recebido da outra entidade obrigada ao pagamento.

E, daqui se retira desde logo a conclusão de que à Ré não lhe assistia qualquer razão, quando defendeu nas suas alegações de recurso que o valor que lhe havia sido fixado a título de indemnização por IPP deveria ser descontado aos valores que então lhe foram fixados na 1ª instância – com efeito, não lhe tendo sido fixado na 1ª instancia qualquer valor pelo dano da IPP com que ficou, supõe-se que precisamente porque se terá entendido que tal dano já se encontrava ressarcido, os valores fixados na sentença proferida pelo tribunal a quo não importavam qualquer duplicação ou cumulação de indemnizações.

Como tal, haverá que proceder ao cálculo da indemnização pelo dano patrimonial resultante do facto de o autor ter ficado com uma IPP de 6%, de acordo com as regras gerais da responsabilidade civil, valor que passamos a determinar.

Como danos patrimoniais – lucro cessante – reclama o autor uma indemnização pelo dano resultante de uma I.P.P. de 6%.

O A. ficou afectado por uma incapacidade permanente parcial de 6%, a partir da data da consolidação, ou seja, 20.11.2007.

Tal dano equivalerá ao lucro cessante, proveniente da incapacidade permanente

para o trabalho, que, como se provou, afectará o autor na ordem de 6%.

E note-se que é hoje jurisprudência dominante que tal dano é ressarcível mesmo nos casos em que o lesado não exerce qualquer actividade profissional, ou em que, exercendo-a, não houve perda de salário ou rendimento[14].

O cálculo da frustração do ganho, deverá conduzir a um capital que considere a produção de um rendimento durante todo o tempo de vida activa da vítima, adequado ao que auferiria se não fora a lesão correspondente ao grau de incapacidade, e adequado a repor a perda sofrida.

Teremos, assim, de entrar em linha de conta com a idade do Autor em 20.11.2007 (data da consolidação), prazo de vida previsível, rendimentos auferidos pela mesma, grau de incapacidade, além de outros elementos eventualmente atendíveis.

O autor à data do sinistro exercia a profissão de carpinteiro, auferindo o salário mensal de € 518,50 X 14 meses acrescido de € 124,53 X 11 de subsídio de alimentação e de € 250,00 X 11 meses de ajudas de custo

Teremos, assim, em consideração que o completou 35 anos no ano de 2007, um tempo provável de vida activa até aos 70 anos (35 anos de vida activa), o seu rendimento anual provável – 11.378,83 – uma I.P.P. de 6%.

É jurisprudência consagrada que indemnização em dinheiro do dano futuro decorrente da incapacidade permanente corresponde a um capital produtor do rendimento que a vítima não irá auferir, mas que se extinga no final do período provável de vida[15].

“A indemnização por danos futuros resultantes de maiores dificuldades e de esforços para exercer a sua profissão deve ser calculada em atenção ao tempo provável de vida activa da vítima, de forma a representar um capital produtor de rendimentos que cubra a diferença entre a situação actual e a que existiria se não fora a existência do evento danoso[16]”.

Têm vindo a ser utilizadas para o efeito várias fórmulas e tabelas financeiras, numa tentativa de se conseguir um critério mais ou menos uniforme, critérios matemáticos que, por rígidos, não se coadunam com a realidade das coisas, funcionando a equidade como elemento corrector do resultado a que se chega pelos critérios matemáticos.

A nossa jurisprudência tem vindo a entender que a indemnização neste âmbito deve ser calculada, em atenção ao tempo provável da vida activa do lesado, de forma a representar um capital produtor de rendimento que cubra a diferença entre a situação anterior e a actual até ao fim desse período, segundo as tabelas financeiras usadas para determinação do capital necessário à formação de uma renda periódica correspondente ao juro de 3%[17].

Seguiremos tal posição, com a ressalva de que qualquer tabela financeira deverá ser usada como critério meramente indicativo, como mero elemento instrumental, no quadro da formulação de juízos de equidade.

Partiremos, assim, da fórmula usada no Acórdão da Relação de Coimbra de 04.04.95818], que, relativamente às demais fórmulas utilizadas, tem a particularidade de tomar em atenção o crescimento provável dos salários, tendo em conta os seguintes factores: inflação, ganhos de produtividade e progressões profissionais.

No caso concreto, calcularemos tais factores de actualização globalmente em 2%, e, por

outro lado, tendo em conta que a taxa de juro veio a baixar progressivamente, e que tem vindo a estabilizar em valores baixos, teremos em conta uma taxa de juro de 3% [19].

Teremos, assim, a seguinte fórmula:

$$C = \frac{(1+i)^N - 1}{(1+i)^N \times i} \times P$$

$$i = \frac{1 + R}{1 + K} - 1$$

Sendo:

R = taxa de juro nominal líquida das aplicações financeiras;

K = taxa anual de crescimento das pensões;

P = prestação a pagar no 1º ano (11.378,83 € x 6%);

i = taxa de juro

$$i = \frac{1 + 3\%}{1 + 2\%} - 1 = 0,009$$

$$C = \frac{(1 + 0,009)^{35} - 1}{(1 + 0,009)^{35} \times 0,009} \times 687,73 \text{ €}$$

$$C = (+ \text{ ou } -) 20.145,82 \text{ €}$$

Pela referida fórmula, obteríamos um resultado de cerca de 20.145, 82 €.

A título comparativo, socorrer-nos-emos ainda de uma outra fórmula referida no Estudo do Conselheiro Sousa Dinis, “Dano Corporal Em Acidentes de Viação”[20], fórmula esta que igualmente tem vindo a ser utilizada pela jurisprudência (com recurso a uma regra de três simples, afinada, a final, pela equidade).

Para se obter o capital necessário para, ao juro de 3%, se alcançar um rendimento de 687,83 €/ano (correspondente a 6% de 11.378,83 €/ano):

$$100 \dots\dots\dots 3$$

$$x \dots\dots\dots 687,83 \text{ €}$$

$$68.783 \text{ €} : 3 = 22.927,66 \text{ €}.$$

E, na modalidade de cálculo mais simples aí referida e igualmente utilizada pela jurisprudência – (11,378,83 € x 35 anos) x 6% – chegaríamos a um resultado de 23.895,54 €, equivalente à perda salarial ao fim dos 35 anos de vida activa.

E, qualquer uma destas importâncias assim encontradas (22.927,66 € e 23.895,54 €), sempre teriam de sofrer um ajustamento, uma vez que o lesado vai receber de uma vez só o que, em princípio, deveria receber em fracções anuais ao longo da sua vida.

E, segundo o entendimento do Conselheiro Sousa Dinis, no Estudo já citado, quanto mais baixa for a idade da vítima, maior será a tendência para nos aproximarmos da quantia encontrada ou mesmo ultrapassá-la; quanto mais alta for essa idade, maior será a tendência

para nos desviarmos dela, para baixo”.

Assim, aplicando-se uma redução de $\frac{1}{4}$ o capital ficaria reduzido, respectivamente, para 17.195,25 € e 17.921,65 €.

Contudo, entendemos que tais operações, sempre aleatórias, apenas podem servir como meros auxiliares, devendo-se ter em conta que se não puder avaliar-se o montante exacto do dano, o tribunal julgará equitativamente dentro dos limites que tiver por provados, nos termos do artº 566º n.ºs. 2 e 3 do Cod Civil.

Ou seja, devendo quaisquer tabelas financeiras servir apenas como critério de orientação ou meros instrumentos de trabalho, é hoje jurisprudência unânime que a justa indemnização alcançar-se-á essencialmente através de um juízo de equidade[21].

Assim, e para a determinação equitativa do dano futuro em causa, atenderemos às seguintes considerações:

- Apesar de termos partido de um período de vida activa até aos 70 anos, a esperança média de vida situa-se no nosso país, segundo os dados estatísticos mais recentes, em 75 anos para os homens.
- Como tem vindo a ser referido na nossa jurisprudência, finda a vida activa do lesado, não é razoável ficcionar que a vida física desaparece nesse momento e com ela todas as necessidades, e que, atingida a idade da reforma, tal não significa que a pessoa não continue a trabalhar ou simplesmente a viver ainda por muitos anos, como decorre da experiência comum da vida[22] (note-se ainda que, no nosso país, face às reformas legislativas em curso, a idade da reforma tenderá a aumentar, prolongando assim o período de vida activa dos cidadãos em geral).
- Apesar de ter sido atribuído ao autor uma IPP de 6%, e de tal incapacidade não acarretar directamente uma diminuição a nível remuneratório, consta do relatório de exame junto aos autos (fls. 170) que as sequelas aí descritas exigem “ esforços acrescidos”.

Assim, num puro juízo de equidade, e partindo do resultado a que anteriormente se chegou pela aplicação de critérios matemáticos, ter-se-á por justa a fixação da indemnização por danos futuros no montante de 18.000,00 €, valor este considerado actualizado à presente data.

A tal valor haverá que subtrair a quantia de 4.713,04 €, que lhe foi arbitrado em sede de acidente de trabalho para ressarcimento deste mesmo dano (remissão da pensão decorrente de uma IPP de 5%), o que dará um valor de 13.286,96 €.

3. Valor da indemnização por danos não patrimoniais.

Insurgem-se ambas as partes contra o valor de 10.000,00 €, fixado pelo juiz a quo a título de danos não patrimoniais, pretendo o Autor que o mesmo seja elevado para 20.000,00 €, e a Ré que o mesmo seja reduzido para 6.000,00 €.

Ora, tendo em consideração um período de Défice Funcional Total de 119 dias, um período de Défice Funcional Temporário de 75 dias, um quantum doloris fixado em 4/7, e que as sequelas com que ficou (importando um IPP de 6%) são compatíveis com o exercício da sua actividade habitual, implicando contudo esforços complementares, e num puro juízo de equidade, surge-nos como adequada a fixação de uma indemnização por danos não patrimoniais no valor de 15.000,00 €.

IV – DECISÃO

Pelo exposto, acordam os Juízes desta Relação em julgar:

- Improcedente a apelação da Ré;
- parcialmente procedente a apelação do autor, alterando-se a decisão recorrida, indo a Ré condenada no pagamento das quantias 6.047,00 € e 290,00 €, fixadas na 1ª instância e que não foram objecto de alteração, acrescidas de juros desde a data da sentença, e no pagamento das quantias de 13.286,96 €, a título de IPP, e de 15.000,00 €, a título de indemnização por danos não patrimoniais, acrescidas de juros legais a contar da prolação do presente acórdão.

A Ré suportará as custas da sua Apelação.

As custas da apelação do autor serão suportadas por autor e ré, na proporção do decaimento.

Porto, 30 de Abril de 2013

Maria João Fontinha Areias Cardoso
Maria de Jesus Pereira
José Manuel Igreja de Matos

-
- [1] Dado que o recorrente, em vez de sintetizar os pontos de discordância expostos no corpo das alegações, se limitou reproduzir o seu teor.
- [2] Quanto à questão altamente debatida na jurisprudência sobre se a impugnação da matéria de facto deve ser reservada para a correcção de erros manifestos de apreciação de prova, ou se a relação pode proceder a uma reapreciação autónoma dos meios de prova com base na sua convicção nos termos do art. 655º do CPC, seguiremos a posição actualmente dominante na doutrina e jurisprudência de que, embora a impugnação se destine à detecção e correcção de erros pontuais de julgamento, na reapreciação das provas gravadas, a relação dispõe dos mesmos poderes atribuídos ao tribunal de 1ª instância, nomeadamente o da livre apreciação da prova consagrado no nº1 do art. 655º do CPC – cfr., entre outros, Acórdãos do STJ de 06-07-2001, relatado por Granja da Fonseca, de 16-03-2001, relatado por Moreira Camilo, 15-09-2010, relatado por Pinto Hespagnol, de 12-03-2009, relatado por Santos Bernardino, e de 28-05-2009, relatado por Serra Baptista, todos disponíveis in <http://www.dgsi.pt/jstj>. Isto sem esquecer que, como refere Abrantes Geraldês, as limitações decorrentes da falta de imediação não devem esvaziar o regime da reapreciação da matéria de facto, mas tão só aconselhar especiais cuidados aquando da reapreciação dos meios de prova produzidos na 1ª instância, “evitando a introdução de alterações na decisão da matéria de facto, quando, fazendo actuar o princípio da livre apreciação das provas, não seja possível concluir, com a necessária segurança, pela existência de erro na apreciação relativamente a concretos pontos de facto impugnados – cfr., “Recursos Em Processo Civil, Novo Regime”, 3ª ed., Almedina 2010, pág. 318.
- [3] Talvez por reproduzir a resposta já por si dada como provada no ponto 4 da Base Instrutória, o juiz a quo omitiu esta resposta na reprodução da matéria dada como provada constante da sentença recorrida.
- [4] “Manual de Acidentes de Viação”, 3ª ed., Almedina 1987, pág.533.
- [5] Obra citada, pág. 533.
- [6] “Sobre Acidentes de Viação e Seguro Automóvel, Leis, Doutrina e Jurisprudência”, 2ª ed., Almedina 2002, pág. 187.
- [7] Cfr., obra citada, pág. 532.
- [8] António Augusto Tolda Pinto, “Código da Estrada Anotado”, 2ª ed., 2005, pág. 68.
- [9] Cfr., entre outros, Dário Martins de Almeida, págs. 548 a 550, e Júlio Serras e José Francisco Antunes, “Código da Estrada”, 1990, págs. 42 e 43, “A estrada e as leis da física”, in <http://www.centrovia.pt>.
- [10] Eurico Heitor Consciência, “Código da Estrada Anotado”, 2ª ed., Almedina 2005, pág. 64.
- [11] Dário Martins de Almeida, obra citada, pág. 530.
- [12] Cfr., neste sentido, entre outros, Acórdão do STJ de 06.03.2007, relatado por Silva Salazar, disponível in www.dgsi.pt.
- [13] “Das Obrigações em Geral”, 9ª ed., pág. 725.
- [14] Cfr., entre outros, Vaz Serra, in Rev. Leg. Jur. Ano 102, pag. 296, Ac. STJ de 05.08.87, in BMJ nº 364, pag. 819 e ss., e Ac. STJ de 02.10.2003 in Rec. Rev. nº1976/03, 2ª Sec.
- [15] Cfr., entre outros, os Acórdãos do STJ de 17.06.2003, 02.10.2003 e 27.11.2003, disponíveis in <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0>.
- [16] Cfr., Ac. do STJ de 15.06.2004, disponível in <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/>.
- [17] Cfr., Ac. do STJ de 22.02.2005, disponível in <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/>.
- [18] Acórdão relatado por Silva Graça, disponível in CJ 1995, Ano XX, T2, pág. 26.
- [19] Taxa de Juro de 3% que tem sido usada como referência em diversa jurisprudência, entre os quais, o Ac. da Rel. Coimbra de 04.05.2004, disponível in <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/c3fb5>, Ac. da Rel. Porto de 08.07.2004, disponível in <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/c3>, Acórdãos do

C E N T R O
DE ESTUDOS
JUDICIÁRIOS

STJ de 25.06.2002 in CJ STJ Ano X, T2, pag. 133, de 27.11.2003 disponível in <http://www.dgsi.pt/jsti.nsf/954f>;

[20] Disponível in CJ-STJ, Ano IX, T1, pág. 5.

[21] Cfr., entre outros, Ac. STJ de 17.06.2003 in <http://www.dgsi.pt/jsti.nsf/954f0> e os Acs. da Rel. Coimbra de 04. 05.2004 e de 25.05.2004, disponíveis in <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/c3fb>

[22] Cfr., neste sentido, Acórdãos do STJ de 28.09.95 in CJ STJ Ano 1995, T3, pag. 36, e de 25.06.2002 in CJ STJ Ano X, T2, pag. 133, e Ac. Rel. Coimbra de 22.02.2005, disponível in <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf/c3fb>