

I. Relatório

-----, intentou ação declarativa de condenação, na forma sumária, contra ----- pedindo a sua condenação no pagamento à Autora, nos termos seguintes:

- Dos danos patrimoniais referidos nos artigos 18.º a 21.º da petição inicial, alusivos ao veículo automóvel com a matrícula -----, propriedade da Autora, no valor total de € **1 845,92** (mil, oitocentos e quarenta e cinco euros e noventa e dois cêntimos), acrescido de juros a partir da citação;

- Dos danos patrimoniais referidos nos artigos 22.º a 25.º da petição inicial, a título de paralisação do identificado veículo automóvel, no valor de € **5 290,00** (cinco mil, duzentos e noventa euros), acrescido de juros a partir da citação.

Alegou factos tendentes a sustentar a responsabilidade civil da seguradora Ré na regularização de um sinistro automóvel em que foi interveniente uma viatura pertença da Autora, tripulada por um seu motorista e afeta à atividade de transporte em táxi, com culpa exclusiva a recair sobre o condutor do outro veículo ligeiro de passageiros também envolvido no acidente, estando a Ré obrigada ao pagamento de indemnização de índole patrimonial correspondente ao valor de reparação da viatura embatida, ao período da paralisação em consequência da colisão (vinte e três dias de imobilização multiplicados pelo apuro de dois turnos diários) e à despesa com a obtenção do laudo policial (€ 65,00).

Pessoal e regularmente citada, a seguradora Ré contestou a presente ação, com vista à sua improcedência e à consequente absolvição dos pedidos.

Apesar de admitir a ocorrência do sinistro, a Ré insurgiu-se contra a dinâmica do acidente descrita pela Autora, apresentando uma versão divergente dos factos, impugnou o valor envolvido com a reparação da viatura táxi, o encargo com o laudo e, bem assim, os prejuízos invocados em consequência da privação do seu uso, quer quanto ao tempo de paralisação em si, quer quanto ao montante diário reclamado e correspondentes turnos.

As partes foram notificadas nos termos e para os fins previstos no artigo 5.º, n.º 4, da Lei n.º 41/2013, de 26 de junho.

Atento o valor fixado, a demanda prosseguiu os seus trâmites de acordo com o disposto no artigo 597.º, als. c), e), f) e g), do Código de Processo Civil, não se justificando a realização da audiência prévia. Foi proferido despacho saneador, bem como o despacho previsto no n.º 1 do artigo 596.º do Código de Processo Civil (identificação do objeto do

litígio e enunciação dos temas da prova). Também se apreciaram os requerimentos probatórios e se designou data para a realização da audiência final.

Teve lugar a audiência final com a observância do formalismo legal, desenvolvida em duas sessões (21 de janeiro de 2015 e 4 de fevereiro de 2015), conforme das atas consta.

A presente instância mantém a sua regularidade formal, nada obstando a que se aprecie do mérito da causa.

Aceite que está a ocorrência do sinistro em si, as questões a resolver prendem-se com o apuramento da responsabilidade civil na sua produção e do montante envolvido com a reparação da viatura táxi com a matrícula ----- , bem como dos prejuízos padecidos pela Autora quanto a eventuais encargos decorrentes da paralisação efetiva.

II. Fundamentação de facto e sua motivação

Discutida a causa, com interesse para a sua decisão, o Tribunal considera provados os factos seguintes:

1. No dia 5 de junho de 2013, pelas 15h15, ocorreu um embate entre dois veículos na praça ----- , em Lisboa, onde foram intervenientes o veículo ligeiro de passageiros da marca *Renault Megane*, com a matrícula ----- (pertença de -----), e o veículo ligeiro de passageiros da marca *Dacia*, com a matrícula ----- , com capacidade para sete passageiros (pertença da Autora);

2. Na altura do embate, o veículo ----- era conduzido por ----- e o veículo ----- era conduzido por ----- , na qualidade de motorista (de táxi) da Autora, sob a direção e no interesse desta;

3. A referida colisão consistiu num choque entre ambos os veículos identificados (que seguiam a velocidades não concretamente apuradas), nas circunstâncias seguintes:

- Os veículos circulavam na avenida -----e, após a abertura dos sinais luminosos dessa artéria (para verde), dirigiram-se para a praça -----; o veículo NQ entrou e continuou a circulação na praça -----, na faixa mais à esquerda; sem que nada o fizesse prever, o veículo LZ entrou na mesma via de rodagem, na faixa do lado direito da qual circulava o veículo NQ, e repentinamente o seu condutor guinou à esquerda; quando o dito condutor do veículo LZ guinou à esquerda, via onde circulava o veículo NQ, embateu nesta viatura, na sua lateral direita; depois do embate, o mesmo condutor retirou o veículo LZ e colocou-o por cima do passeio;

4. A Autora participou o sinistro à Ré, que declinou qualquer responsabilidade emergente do mesmo, através de carta datada de 9 de julho de 2013;

5. Dado que a Ré não assumiu a reparação do veículo NQ, teve a Autora de suportar tais custos para vê-lo, de novo, em circulação, no que despendeu o montante global de € 1 780,92 (com IVA incluído, a 23 %), em mão de obra, pintura e material;

6. As peças que o veículo NQ teve de levar foram as seguintes: friso porta frente direita; porta traseira direita; friso frontal superior porta direita; friso traseiro superior porta direita; friso porta traseira direita; válvula de pressão pneu traseiro direito; *kit* fixação porta; molas frisos portas; antigraivilha embaladeira; preço friso porta frente direita; preço porta; preço autocolante frontal; preço autocolante traseiro; preço friso porta traseira direita (cfr. documento de fls. 27 a 30);

7. A Autora despendeu a quantia de € 65,00 para o pagamento do laudo policial relacionado com o sinistro;

8. O veículo NQ esteve inutilizado para o serviço desde 5 de junho de 2013 até 27 de junho de 2013 (vinte e três dias), período durante o qual a Autora não pôde exercer a sua atividade com o mesmo, no serviço de táxi;

9. A Autora trabalhava com o veículo NQ, pelo menos, um turno por dia;

10. A responsabilidade civil por acidentes decorrentes da circulação do veículo LZ encontrava-se transferida para a seguradora Ré, através de contrato de seguro do ramo automóvel titulado pela apólice com o número -----, por via do qual esta seguradora Ré assumiu a responsabilidade civil emergente de acidentes de viação causados pelo identificado veículo (cfr. documento de fls. 48 a 52);

11. Nos termos do “*Acordo para Paralisação*” celebrado entre as entidades ----- e ----- (ano de 2013), o valor diário a indemnizar cingia-se a € 106,41 (no caso de realização de dois turnos por dia em táxi com mais de quatro passageiros) ou a € 63,51 (no caso de realização de um turno por dia);

12. A Autora é associada da ----- (com o número -----);

13. O local configurava uma rua com duas vias sem separador, iniciando a meio destas uma terceira via, com sentido único, de boa visibilidade;

14. Tratava-se de um local com piso em regular estado de conservação à data do sinistro, sendo o estado do tempo bom àquela data e hora;

15. O limite máximo de velocidade permitida era de 50 Km/hora.

Com relevância para a decisão da causa, não se comprovou qualquer outro facto (com exclusão da matéria conclusiva ou de direito), designadamente, a matéria seguinte:

- I. A Autora trabalhava com o veículo NQ dois turnos por dia;
- II. (...) Auferindo, em cada um deles, cerca de € 115,00;
- III. O veículo NQ necessitou, apenas, de dois dias para ser reparado;
- IV. O veículo LZ circulava a uma velocidade inferior a 50 Km/hora, na praça -----
-- , necessitando de parar por força do trânsito que se fazia sentir à sua frente;
- V. Nesse momento, o veículo NQ cortou a linha de trânsito do veículo LZ e foi embater com a parte lateral direita junto à porta traseira, na frente da lateral esquerda, do veículo LZ, cujo condutor nada pôde fazer para evitar a colisão.

A audiência final decorreu com o registo em gravação digital dos depoimentos testemunhais nela prestados. Tal circunstância, que deve, também nesta fase do processo, revestir-se de utilidade, dispensa um relato detalhado e exaustivo do que aí se afirmou.

Posto isto, o Tribunal alicerçou a sua convicção na análise crítica e valoração da prova produzida, sendo que, em relação à matéria factual constante dos pontos 1, 2 e 3, a sua comprovação decorreu, desde logo, dos depoimentos das testemunhas arroladas pela Autora, ----- (motorista de táxi que trabalhou para a Autora até há cerca de um ano) e -
----- (reformado, testemunha presencial do acidente), que descreveram o circunstancialismo concreto da colisão com alguma precisão e conhecimento direto dos factos, a primeira testemunha por conduzir o veículo NQ aquando do embate, e a segunda por se encontrar próxima do local onde este aconteceu e se posicionar no ângulo de visão da ocorrência, sem que nada obstasse à sua observação.

Pareceram-nos depoimentos sólidos, estruturados e congruentes entre si, ambos conjugáveis com o acervo documental inserto de fls. 13 a 24, 53 a 63 e 106 a 111 verso, permitindo ao Tribunal sedimentar a constatação verosímil de que o acidente se verificou, no essencial, de acordo com a versão dos factos decorrente da petição inicial. As referidas testemunhas falaram sem ostentar hesitações nos seus discursos, não detetámos qualquer indício ou suspeita de contradição entre os depoimentos, lúcidos e objetivos, com enfoque para a testemunha inquirida em segundo lugar, a qual soube situar perfeitamente o seu posicionamento em relação ao ponto específico do embate, podendo vê-lo sem obstáculos à sua frente e corroborando, no fundamental, o já documentado no *croquis* junto a fls. 108.

De igual sorte, o depoimento da testemunha ----- (agente da autoridade policial) foi relevante para a confirmação do conteúdo da participação de acidente de viação e elaboração do *croquis*, embora pouco dizendo com rigor quanto aos contornos do sinistro em si, que, aliás, não presenciou. Esta testemunha afirmou, ainda, que só chegou ao local do embate cerca de duas horas depois, altura em que retirou as medidas ao veículo NQ (“veículo 1”, ainda no mesmo sítio), o mesmo não podendo fazer quanto à outra viatura (“veículo 2”), há muito deslocada para cima do passeio.

Em relação à prova da matéria factual constante do ponto 4, tivemos em conta, designadamente, o conteúdo do documento de fls. 25, que se trata de uma carta remetida pela Ré à Autora a declinar a sua responsabilidade civil, com a data de 9 de julho de 2013.

Quanto à demonstração dos factos ínsitos nos pontos 5, 6 e 7, para além do que se encontra documentado a fls. 25, o Tribunal atendeu aos documentos de fls. 26 a 31, em conjugação com o depoimento testemunhal de ----- (encarregado de oficina, que trabalha numa garagem que recebe as viaturas da Autora). Esta testemunha confirmou os custos que foram necessários para recolocar o veículo da Autora em circulação na via pública, ao nível da mão de obra, da pintura e do material, revelando a verificação de uma despesa para a demandante na ordem dos € 1 800,00 (IVA incluído). Em relação às peças que o veículo NQ teve de levar, encontram-se documentadas a fls. 27 a 30, sendo certo que a testemunha acrescentou que a parte afetada do táxi em causa (um carro para sete passageiros, como resultou da instrução da causa) incidiu sobre a sua parte lateral direita, conforme se pode extrair dos registos fotográficos de fls. 21 a 24, 62 e 63. No que concerne ao pagamento do laudo relacionado com o sinistro, relevaram, não apenas as declarações lúcidas e isentas da dita testemunha, como o documento junto a fls. 31 (por referência ao auto de participação de acidente de fls. 106 a 111 verso), onde se inscreveu a verba total de € 65,00 (= € 13,00 x 5 laudas), em nome da Autora e por esta suportada.

Relativamente à matéria factual demonstrada no ponto 8 (a que correspondeu a contraprova do ponto III), relevaram, por um lado, os depoimentos testemunhais de ----- e -----, diretamente conhecedores do período temporal concreto e efetivo em que o veículo NQ esteve imobilizado (o primeiro, por ser o seu condutor profissional, o segundo, em face das suas funções na oficina onde trabalha); por outro lado, o elemento documental de fls. 27 a 30, de onde ressalta, como data do início da reparação, o dia 24 de junho de 2013, sendo que os “dois dias úteis” aí inscritos terão de ser perspetivados como

mera estimativa. Como se observa do teor de fls. 27, a data do fecho da peritagem só ocorreu a 14 de junho de 2013, sendo que muitos procedimentos prévios condicionam o início real do conserto dos veículos acidentados, pelo que a indicação de “dois dias úteis” não significa que, logo ao chegar à oficina, venha a ocorrer esse início de reparação automóvel.

Saliente-se que a atribuição de dois dias úteis para a reparação se pode prender com o número de horas de trabalho necessárias na oficina, em termos de trabalho em contínuo e exclusivo (por exemplo, 18 horas corresponderão a dois dias úteis). Ora, há que ressaltar o hiato temporal necessário para a obtenção de uma ou diversas peças em falta (espera que pode durar dias) – a que não terá sido alheio o caso em presença (veja-se, também a título exemplificativo, o número bastante significativo de peças que se encontra descrito no documento de fls. 27 a 30, comprovado no ponto 6).

Por outro lado, urge sinalizar que não resulta dos autos a verificação de qualquer incúria da Autora no diligenciar pela realização desta peritagem (cfr. documento de fls. 27 a 30) e que, conforme depuseram as aludidas testemunhas, o período temporal efetivo de paralisação do veículo ocorreu desde a data do acidente (5 de junho de 2013) até dia 27 seguinte, o que significou vinte e três dias de imobilização real. Note-se que a proprietária Autora seria a entidade menos interessada na mencionada paragem prolongada e forçada, considerando o escopo lucrativo que preside à sua atuação como sociedade comercial e, além do mais, a oportunidade de aproveitamento daquele período no dealbar do Verão, turístico, para o prosseguimento de finalidades lucrativas, como é da experiência comum.

Como agora se reitera, aquelas testemunhas arroladas pela Autora relataram com alguma precisão o tempo efetivo em que a viatura sinistrada não pôde transitar, por estar inutilizada para o exercício da sua atividade no serviço de táxi. Ambas as indicadas testemunhas, nesta parte em concreto, apontaram com alguma sustentação o período envolvido em sede de paralisação. Necessariamente que, estando o veículo inutilizado para o serviço desde 5 de junho de 2013 até 27 de junho de 2013 (um total de vinte e três dias seguidos), não pôde a Autora exercer a sua atividade com o mesmo, no serviço de táxi, o que as testemunhas ----- e ----- e a prova documental envolvida não deixaram de corroborar – até porque, como é consabido, os veículos afetos ao serviço de aluguer de táxi não podem transitar comercialmente na via com danos visíveis, sob pena de os seus proprietários se sujeitarem a pesadas sanções.

Relativamente à matéria factual demonstrada no ponto 9 (a que correspondeu a contraprova do ponto I) – de que a Autora laborava com o veículo NQ, pelo menos, um turno por dia – tivemos em linha de conta que, quer as testemunhas arroladas pela Autora e inquiridas a esta matéria (----- e -----), quer os documentos insertos a fls. 32 a 34 (horário de trabalho do referido motorista, de 7 de janeiro de 2010, horário de trabalho do motorista da Autora, -----, de 15 de outubro de 2012, ambos autorizados a conduzir todos os veículos automóveis ligeiros afetos à mesma firma, e cópia de folha de remunerações da Segurança Social, com a data de 31 de maio de 2013), não convenceram em relação ao facto de a Autora laborar com o veículo NQ dois turnos por dia. Com efeito, os depoimentos prestados por ----- e ----- revelaram-se bastante perfunctórios a esse nível, já que a primeira pouco esclareceu de relevante nesse aspeto em concreto ou, pelo menos, a sua intervenção não se mostrou suficientemente sedimentada, no sentido de elucidar com plenitude a alegada laboração diária dos dois turnos; já a segunda testemunha respondeu em termos lacónicos ou evasivos quanto à pretensa verificação de dois turnos por dia (*“a empresa trabalha dois turnos”*, somente afirmou) e não conseguiu concretizar com um maior detalhe essa matéria específica (não documentada com rigor).

Quanto aos citados documentos insertos de fls. 32 a 34, trata-se de elementos não conclusivos para o referido efeito – quase irrelevantes – visto que somente materializam horários de trabalho e a folha de remunerações da Segurança Social de trabalhadores da Autora (esta última, num total de onze trabalhadores, por referência a maio de 2013), sem qualquer conexão imediata com o veículo envolvido e sem que daí conste a sua matrícula.

Em relação à factualidade constante do ponto 10, a sua comprovação decorreu da leitura e análise do documento de fls. 48 a 52, ou seja, as condições contratuais juntas pela defesa (contrato de seguro do ramo automóvel titulado pela apólice número -----, alusivo ao veículo LZ), bem como do seu reconhecimento no artigo 1.º da contestação.

Em relação à matéria constante dos pontos 11 e 12, a sua demonstração resultou, respetivamente, da leitura e análise do documento de fls. 64 a 70, não impugnado (cópia de *“Acordo de Paralisação”*, estando a fls. 70 os valores reportados ao ano de 2013 de táxis com mais de quatro passageiros); e do documento de fls. 32, o qual, apesar de impugnado no seu teor, não pôde deixar de conter efeitos probatórios quanto a um aspeto pontual aí *“assumido”* pela Autora: a circunstância de ser associada da ----- (com o número 724).

Relativamente à factualidade constante dos pontos 13, 14 e 15, tivemos em conta, no essencial, a leitura e análise dos documentos de fls. 15 a 24, 53 a 63 e 106 a 111 verso, que foi bastante para se constatar que o local do embate configurava uma rua com duas vias sem separador, iniciando a meio destas uma terceira via, com sentido único, de boa visibilidade; tratava-se de um local com piso em regular estado de conservação à data do sinistro, sendo o estado do tempo bom àquela data e hora; o limite máximo de velocidade permitida era de 50 Km/hora (cfr. fls. 107, na parte onde consta o “*Regime de circulação*”). Ou seja, o Tribunal estribou a sua convicção, essencialmente, na observação minuciosa do auto de participação de acidente de viação elaborado pela *Polícia de Segurança Pública*, sendo que o agente da autoridade ouvido como testemunha, -----, confirmou o seu conteúdo (onde também escreveu ter chegado ao local cerca das 17h15).

Em relação à matéria indemonstrada no ponto I, damos aqui como reproduzida a motivação expendida quanto ao ponto 9 comprovado, com as devidas adaptações.

Em relação à factualidade não comprovada no ponto II, tivemos em consideração, essencialmente, a circunstância de não constar do processo nenhum elemento documental junto pela demandante que demonstrasse o alegado apuro de cerca de € 115,00 por cada turno diário do veículo (e só um turno se demonstrou), sendo certo que as testemunhas ouvidas sobre esta matéria (duas arroladas pela Autora) não fizeram alusão à existência de registos documentais relevantes. Na realidade, a testemunha ----- verbalizou alguns valores diários, mas sempre em termos de simples estimativas médias, sem a necessária presença de suporte documental contabilístico concreto e válido, o que também ocorreu quanto à testemunha -----, sem elementos rigorosos. Em face da insuficiência/falibilidade da prova testemunhal produzida sobre o mencionado apuro diário por turno – testemunhas que o estimaram em cerca de € 100,00 a € 130,00, já com uma ligeira subida dos valores num veículo táxi com a possibilidade de transportar mais de quatro passageiros – e na ausência de um qualquer documento que o sedimentasse nos autos, concluímos pela não verificação do ponto II.

Em relação à matéria indemonstrada no ponto III, damos aqui como reproduzida a motivação expendida quanto ao ponto 8 comprovado, com as devidas adaptações.

Quanto à matéria fáctica não demonstrada nos pontos IV e V (referente à dinâmica do sinistro descrita na contestação), tivemos em consideração a fragilidade do depoimento da testemunha -----, o condutor do veículo acidentado LZ, que não se revelou

minimamente convincente e/ou verosímil na sua versão dos factos. Tendo apresentado tal versão de sentido contrário à da Autora, as suas declarações mostraram-se pouco isentas e bastante subjetivas, imputando a responsabilidade exclusiva na produção do sinistro ao condutor do veículo NQ, mas sem lograr convencer o Tribunal da bondade dos seus argumentos. De resto, limitou-se a contrariar a descrição factual da demandante, referindo, na substância, que o veículo NQ cortou a linha de trânsito do veículo LZ e foi embater com a parte lateral direita junto à porta traseira, na frente da lateral esquerda, do veículo LZ, nada podendo fazer o condutor deste para impedir a colisão. Acresce que esta versão da defesa apresentada ao Tribunal foi claramente infirmada pela única testemunha que, de fora dos veículos e na rua, tudo presenciou (-----), a qual deu inteira razão à descrição factual da demandante, em detrimento da narração da defesa. Quanto ao agente da autoridade -----, não só não assistiu à produção da colisão em si, como chegou ao local cerca de duas horas depois, pelas 17h15; para além de se recordar, apenas vagamente, do rescaldo do acidente.

Certo é que a testemunha ----- mostrou estar ao corrente dos ditos acontecimentos e tudo ter presenciado, pelo que nos mereceu inteira credibilidade o seu depoimento, nos termos acima descritos, permitindo estruturar a dinâmica do acidente em conformidade com o alegado na petição inicial. Apesar de o seu nome não constar da “*identificação de testemunhas*” inserida no verso de fls. 110, essa omissão não impediu a atendibilidade da sua intervenção nos presentes autos como testemunha ocular ou presencial do acidente, até porque tal depoimento veio ao encontro das declarações proferidas pela testemunha -----, ambas confluentes entre si.

III. Fundamentação de direito e subsunção jurídica

Aceite que está a ocorrência do sinistro em si, as questões a resolver prendem-se com o apuramento da responsabilidade civil na sua produção e do montante envolvido com a reparação da viatura táxi com a matrícula -----, bem como dos prejuízos padecidos pela Autora quanto a eventuais encargos decorrentes da paralisação efetiva.

A responsabilidade civil traduz-se na necessidade imposta por lei a quem causa prejuízos a outrem, de colocar o ofendido na situação em que estaria sem a lesão, reconstituindo a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação (cfr. artigo 562.º do Código Civil).

Estatui o artigo 483.º, n.º 1, do Código Civil: *“Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação”*.

No caso geral da responsabilidade civil por factos ilícitos, vários pressupostos condicionam a obrigação de indemnizar imposta ao lesante. Cada um desses requisitos exerce um papel peculiar na complexa disciplina das situações geradoras do dever de reparação do dano. Sinteticamente, tais pressupostos são elencados do modo seguinte:

- O facto (controlável pela vontade do homem);
- A ilicitude;
- A imputação do facto ao lesante (culpa);
- O dano; e
- Um nexo de causalidade entre o facto e o dano.

Assim, o elemento básico da responsabilidade é o *facto* do agente; um facto dominável ou controlável pela vontade, um comportamento ou uma forma de conduta humana. A responsabilidade fundada em factos ilícitos provém sempre, total ou parcialmente, de um facto protagonizado pela pessoa obrigada a indemnizar.

Este facto consiste, em regra, num ato, numa ação, isto é, num facto positivo (*v.g.*, a ofensa corporal de alguém), que se traduz na violação de um dever geral de abstenção, do dever de não ingerência na esfera de ação do titular do direito absoluto; ou, com menor frequência, numa omissão, num facto negativo, sempre que haja o dever jurídico especial de praticar um ato que, seguramente ou com toda a probabilidade, teria obstado à consumação do dano. Em todo o caso, deverá tratar-se de um facto voluntário do agente e controlável pela vontade – e não de um mero facto natural causador de danos.

Não terá de se restringir aos atos pretendidos pelo agente, ou seja, àqueles casos em que este tenha prefigurado mentalmente os efeitos do ato e tenha agido em vista deles. Facto voluntário significa apenas, no caso presente, facto objetivamente controlável ou dominável pela vontade humana. Fora do âmbito da responsabilidade civil ficam, tão só, os danos provocados por causas de força maior ou pela atuação irresistível de circunstâncias fortuitas.

A *ilicitude* surge como o segundo pressuposto da responsabilidade civil. Reporta-se ao facto do agente, à sua atuação, e não ao efeito danoso que dele emerge, embora a ilicitude do facto possa provir do resultado que ele produz.

O Código Civil procurou fixar o conceito de ilicitude, apontando concretamente as duas vertentes essenciais, através das quais se pode revelar o caráter antijurídico ou ilícito do facto.

A primeira forma esquemática de comportamento ilícito referida no citado artigo 483.º, n.º 1, é a violação do direito de outrem, que abrange, designadamente, a violação de direitos absolutos (ou seja, direitos reais, direitos de personalidade, direitos familiares e propriedade intelectual, entre outros).

A segunda forma de comportamento ilícito traduz-se na violação da lei que protege interesses alheios – dentro de um domínio em que a doutrina e a jurisprudência têm sentido as maiores dificuldades na definição do âmbito da antijuridicidade.

Trata-se da infração de normas que, pese embora a circunstância de protegerem interesses particulares, não atribuem aos seus titulares um direito subjetivo a essa tutela; e de leis que, tendo também em vista a proteção de interesses coletivos, atendem aos interesses particulares subjacentes (de indivíduos ou de classes ou grupos de pessoas).

A previsão do artigo 483.º, n.º 1, do Código Civil, abrange, de igual sorte, a violação das normas que visam prevenir o simples perigo de dano, em abstrato, e não a produção do dano em concreto. Para que o facto ilícito seja fonte de responsabilidade é necessário que a violação ilícita tenha sido praticada com dolo ou mera culpa. Não basta reconhecer que o agente procedeu objetivamente mal.

Agir com *culpa* significa atuar de modo a que o comportamento do agente mereça a reprovação ou censura do direito. E a conduta deste é reprovável, quando se concluir que ele poderia e deveria ter atuado de outro modo, pela sua capacidade e face às circunstâncias concretas da situação. Na ausência de outro critério legal, a culpa é apreciada de acordo com a diligência de um bom pai de família, perante as circunstâncias de cada caso (cfr. artigo 487.º, n.º 2, do Código Civil).

Importará averiguar, antes do mais, se o agente é imputável, no sentido de ser passível de um juízo genérico de censura ou reprovação, traduzido na imputação do facto ilícito. Restará saber, num segundo passo, se a pessoa imputável agiu, no caso concreto, em termos que justifiquem a censura, ou seja, se poderia e deveria ter atuado de um modo diferente e em que grau o poderia e deveria ter feito.

Para que o facto possa ser imputado ao agente, necessário se torna que este tenha atuado com culpa, materializada num determinado nexó psicológico entre a vontade do

lesante e o facto praticado – só existindo a obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei (cfr. artigo 483.º, n.º 2, do Código Civil).

Para haver obrigação de indemnizar é condição fundamental que haja *dano*, ou seja, que o facto ilícito culposo tenha causado um prejuízo a alguém. O dano real é a perda *in natura* que o lesado sofreu, em consequência de certo facto, nos interesses (materiais, espirituais ou morais) que o direito violado ou a norma infringida visam tutelar. É a lesão causada no interesse juridicamente protegido, que revestirá a forma de uma destruição, subtração ou deterioração de certa coisa, corpórea ou imaterial.

Ao lado do dano assim definido, há o dano patrimonial, que se traduz no reflexo do dano real sobre a situação patrimonial do lesado. O dano patrimonial mede-se, em princípio, por uma diferença: a diferença entre a situação atual real do lesado e a situação virtual em que o mesmo se encontraria, se não fosse a lesão.

Dentro do conceito de dano patrimonial cabem o dano emergente ou perda patrimonial e o lucro cessante ou lucro frustrado. O primeiro compreende o prejuízo causado nos bens ou nos direitos já existentes na titularidade do lesado, à data da lesão. O segundo abrange os benefícios que o lesado deixou de auferir por causa do facto ilícito, mas a que ainda não tinha direito à data do facto ilícito lesivo. É a noção de dano patrimonial que interessa à questão do cálculo da indemnização por equivalente. Mas já é o dano real, como prejuízo *in natura*, que interessa ao problema da causalidade e à questão da opção entre a indemnização através de restauração natural e a indemnização por equivalente.

O quinto e último pressuposto da responsabilidade consiste na necessidade de verificação de um *nexo de causalidade entre o facto e o dano*. Nem todos os danos sobrevivendo ao facto ilícito se incluem na responsabilidade do agente, mas apenas os resultantes do facto, os causados por ele. Assim, estatui o artigo 563.º do Código Civil que “a obrigação de indemnização só existe em relação aos danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não fosse a lesão”.

O legislador consagrou, claramente, a doutrina da causalidade adequada, segundo a qual o facto deverá ser mais do que uma mera condição do dano: deverá ser a sua causa idónea e adequada. Certa ação será causa de determinado prejuízo se se mostra, face à experiência comum, como adequada à produção desse mesmo prejuízo, havendo fortes probabilidades de o originar. Excluída da escolha do legislador ficou a denominada teoria

da *conditio sine qua non*, de acordo com a qual todas as condições poderiam ter causado o dano, numa situação paritária ou de equivalência.

Assim, não pode considerar-se como causa, em sentido jurídico, toda e qualquer condição: urge restringir a causa à condição que se encontre para com o resultado numa relação mais estreita, sendo razoável impor ao agente a responsabilidade pela produção desse resultado típico.

Descendo à situação concreta.

No caso dos autos, resultou provado (além do mais) que a colisão consistiu num choque entre os veículos identificados (que seguiam a velocidades não concretamente apuradas), nas circunstâncias seguintes:

- Os veículos circulavam na avenida ----- e, após a abertura dos sinais luminosos dessa artéria (para verde), dirigiram-se para a praça ----- ; o veículo NQ entrou e continuou a circulação na praça ----- , na faixa mais à esquerda; sem que nada o fizesse prever, o veículo LZ entrou na mesma via de rodagem, na faixa do lado direito da qual circulava o veículo NQ, e repentinamente o seu condutor guinou à esquerda; quando o dito condutor do veículo LZ guinou à esquerda, via onde circulava o veículo NQ, embateu nesta viatura, na sua lateral direita; depois do embate, o mesmo condutor retirou o veículo LZ e colocou-o por cima do passeio.

O local configurava uma rua com duas vias sem separador, iniciando a meio destas uma terceira via, com sentido único, de boa visibilidade. Tratava-se de um local com piso em regular estado de conservação à data do sinistro, sendo o estado do tempo bom àquela data e hora. O limite máximo de velocidade permitida era de 50 Km/hora.

A responsabilidade civil por acidentes decorrentes da circulação do veículo LZ encontrava-se transferida para a seguradora Ré, através de contrato de seguro do ramo automóvel titulado pela apólice com o número ----- , por via do qual esta seguradora Ré assumiu a responsabilidade civil emergente de acidentes de viação causados pelo identificado veículo (cfr. documento de fls. 48 a 52).

A Autora participou o sinistro à Ré, que declinou qualquer responsabilidade emergente do mesmo, através de carta datada de 9 de julho de 2013.

Dado que a Ré não assumiu a reparação do veículo NQ, teve a Autora de suportar tais custos para vê-lo, de novo, em circulação, no que despendeu o montante global de € 1 780,92 (com IVA incluído, a 23 %), em mão de obra, pintura e material (as peças que o

veículo NQ teve de levar foram as seguintes: friso porta frente direita; porta traseira direita; friso frontal superior porta direita; friso traseiro superior porta direita; friso porta traseira direita; válvula de pressão pneu traseiro direito; *kit* fixação porta; molas frisos portas; antigavilha embaladeira; preço friso porta frente direita; preço porta; preço autocolante frontal; preço autocolante traseiro; preço friso porta traseira direita – cfr. documento de fls. 27 a 30).

A Autora despendeu a quantia de € 65,00 para o pagamento do laudo policial relacionado com o sinistro.

Também se provou que o veículo NQ esteve inutilizado para o serviço desde 5 de junho de 2013 até 27 de junho de 2013 (vinte e três dias), período durante o qual a Autora não pôde exercer a sua atividade com o mesmo, no serviço de táxi. A Autora trabalhava com o veículo NQ, pelo menos, um turno por dia.

Nos termos do “*Acordo para Paralisação*” celebrado entre as entidades ----- e ---- (ano de 2013), o valor diário a indemnizar cingia-se a € 106,41 (no caso de realização de dois turnos por dia em táxi com mais de quatro passageiros) ou a € 63,51 (no caso de realização de um turno por dia), sendo a Autora a associada da ----- número 724.

A demandante não logrou demonstrar nos autos que trabalhava com o veículo NQ dois turnos por dia, auferindo, em cada um deles, o montante de cerca de € 115,00, prova que lhe incumbia nos termos gerais aplicáveis (cfr. artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil).

A demandada, por seu lado, não comprovou que o dito veículo NQ necessitasse apenas de dois dias para ser reparado. De igual sorte, não demonstrou que o veículo LZ circulasse a uma velocidade inferior a 50 Km/hora, na praça -----, necessitando de parar por força do trânsito que se fazia sentir à sua frente. Nesse momento, o veículo NQ cortou a linha de trânsito do veículo LZ e foi embater com a parte lateral direita junto à porta traseira, na frente da lateral esquerda, do veículo LZ, cujo condutor nada pôde fazer para evitar a colisão (factos não provados – cfr. artigo 342.º, n.º 2, do Código Civil).

Analisemos, neste momento, a problemática dos *lucros cessantes* peticionados nesta ação, que a Autora estimou na importância líquida de € 5 290,00 (= 23 dias x € 230,00), referente ao período real de paralisação da viatura, quantia acrescida de juros de mora.

Ora, como se deliberou no douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 12 de março de 2009 (relatado por **Jorge Vilaça** e com texto disponível em www.dgsi.pt), “a simples privação do uso do veículo constitui um dano indemnizável, por se tratar de uma ofensa ao

direito de propriedade e caber ao proprietário optar livremente entre utilizá-lo ou não, porquanto a livre disponibilidade do bem é inerente àquele direito constitucionalmente consagrado”.

É nosso entendimento que a privação do uso de um veículo acarreta um dano correspondente à perda das utilidades que o mesmo podia proporcionar, que se estende, no caso da reparação natural, até ao momento em que esta se torne efetiva e, na impossibilidade daquela, havendo lugar a uma prestação pecuniária, até à altura em que seja entregue a quantia devida, por só neste momento o lesado ficar habilitado a adquirir uma viatura que substitua a danificada (a menos que, entretanto, consiga dispor de um outro veículo pelos seus meios próprios). O raciocínio assenta na consideração de que a privação do uso de um veículo em consequência dos danos sofridos em acidente de trânsito envolve, para o seu proprietário, a perda de uma utilidade do veículo – a de o utilizar quando e como lhe aprouver – que, considerada em si mesma, tem expressão pecuniária.

Vem-se entendendo que, entre os danos patrimoniais, se inclui a privação do uso das coisas ou prestações, como sucede no caso de alguém ser privado da utilização de um veículo seu ou ser impedido de realizar uma viagem que tinha contratado. Isto porque o simples uso constitui uma vantagem suscetível de avaliação pecuniária, pelo que a sua privação integra um dano (cfr. **Menezes Leitão**, *Direito das Obrigações*, vol. I, 7.^a edição, pág. 339).

Este autor alerta para o problema colocado por este tipo de danos, pela dificuldade de aplicação do critério patrimonial resultante da teoria da diferença (cfr. n.º 2 do artigo 566.º do Código Civil), no caso em que o lesado não suportou despesas em virtude da privação, nomeadamente, por não ter alugado outro veículo para substituição do danificado. Refere que essa dificuldade tem levado a jurisprudência a dividir-se, havendo decisões que negam o dano e outras que o qualificam como dano moral. Todavia, entende que a conduta poupadora de despesas do lesado não pode servir para obstar à indemnização do dano verificado, havendo que proceder ao seu cálculo em termos reais (cfr. obra e lugar citados, nota de rodapé).

Transcrevemos, a propósito, o seguinte excerto do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça sobre o tema (cfr. Ac. STJ de 08.10.2009, Processo n.º 1362/06.1TBVCD.S1, relatado pelo Sr. Juiz Conselheiro **Oliveira Rocha**):

“Como recentemente se decidiu neste STJ (revista n.º 3994/08, de 5.2.09), de que fomos também relator e citando Abrantes Geraldês (Indemnização do Dano da Privação do Uso, págs. 55, 61 e 62), desde que a violação do direito de propriedade e a decorrente privação do uso derivem da prática de ato ilícito, a par do pedido de reivindicação, nos termos do artigo 1311.º do Código Civil, pode ser formulado o pedido de indemnização, como forma de repor a situação anterior e de reparar os prejuízos decorrentes da privação, como ocorre quando esta atinge bens imóveis; se se provar que a indisponibilidade foi causa direta de prejuízos resultantes da redução ou perda de receitas, da perda de oportunidades de negócio ou da desvalorização do bem, não se questiona o direito de indemnização atinente aos lucros cessantes.

Mas mesmo que nada se prove a respeito da utilização ou do destino que seria dado ao bem, o lesado deve ser compensado monetariamente pelo período correspondente ao impedimento dos poderes de fruição ou de disposição.

A simples falta de prova (ou de alegação) desses danos concretos não conduz necessariamente à denegação da pretensão indemnizatória. Sem embargo da prova que possa ser feita da total ausência de danos, não deve descartar-se o recurso à equidade para encontrar, no balanceamento dos factos e das regras de experiência, um valor razoável e justo. Não é imprescindível que o lesado invariavelmente alegue e prove a existência de danos efetivos.

Decerto tais danos podem ser invocados. E, uma vez provados, podem servir para, com mais rigor, quantificar a indemnização ou permitir a atribuição de um quantitativo superior”.

Sabemos que a questão está longe de ser pacífica, havendo decisões no sentido por nós defendido e outras de sentido contrário.

Assim, no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 19 de novembro de 2009 (Processo n.º 31/04.1TVLSD.S1, disponível em www.dgsi.pt), embora se admitindo que a privação do uso de veículo é, em princípio, suscetível de constituir um ilícito e de corresponder a um dano indemnizável, na medida em que, por via de regra, impede o titular do respetivo bem de retirar do mesmo as correspondentes vantagens, patrimoniais e não patrimoniais, que a viatura pode proporcionar, ou seja, de dispor e fruir das utilidades próprias da sua natureza, entendeu-se que a questão da respetiva ressarcibilidade não pode ser apreciada e decidida, em abstrato, aferida pela mera impossibilidade objetiva de utilização da coisa, por a privação do uso ser uma realidade que pode não coincidir, necessariamente, com a privação da possibilidade do uso, sendo certo que a pessoa só se encontra, de facto, privada do uso de uma coisa, sofrendo, com

isso, um prejuízo, se, realmente, a pretendesse usar e a utilizasse, caso não fosse impossibilitada de dispor da mesma pelo ato ilícito motivador; enquanto que, se não pretender usá-la, ainda que, também, o não possa fazer, já se estará perante a mera privação da possibilidade de uso, sem repercussão económica no património do titular, e que, só por si, não revela qualquer dano patrimonial indemnizável.

Daí que considere que, embora não seja de se exigir a prova de todos os danos concretos emergentes da privação de veículo automóvel, deverá o lesado demonstrar que, se tivesse disponível o seu veículo, o utilizaria normalmente, isto é, que dele retiraria as utilidades que o mesmo está apto a proporcionar. Conclui que a mera privação do uso de um veículo, independentemente da demonstração de factos reveladores de um dano específico emergente ou de um lucro cessante, é insuscetível de fundar a obrigação de indemnização, no quadro da responsabilidade civil extracontratual.

Como se vê, esta posição estabelece uma *nuance* entre “*privação do uso*” e “*privação da possibilidade do uso*”, parecendo querer dizer que, provada aquela, isto é, que a coisa vinha sendo usada e ia continuar a sê-lo e deixou de o ser por causa de um ilícito, haverá lugar à indemnização pelo correspondente dano.

Também o Acórdão do mesmo Tribunal Supremo de 9 de março de 2010 (Processo n.º 1247/07.4TJVN.F.P1.S1, disponível em www.dgsi.pt) se desenvolve à volta da mesma argumentação, dizendo não ser de exigir a prova de danos efetivos e concretos (situação vantajosa frustrada/teoria da diferença), mas também que a questão não pode ser apreciada e resolvida em abstrato, aferida pela mera impossibilidade objetiva de utilização da coisa (independentemente de que a utilização tenha ou não lugar durante o período de privação), emergindo como critério de atribuição do direito à indemnização a demonstração no processo de que, não fora a privação, o lesado usaria normalmente a coisa, vendo frustrado esse propósito.

A razão – argumenta – reside em a privação do gozo de uma coisa pelo titular do respetivo direito constituir um ilícito que o sistema jurídico prevê como fonte da obrigação de indemnizar, por impedir o respetivo proprietário de dela dispor e fruir as utilidades próprias da sua natureza (cfr. artigos 483.º, n.º 1, e 1305.º, ambos do Código Civil). Frisa que a ressarcibilidade da “*privação do uso*” não pode ser apreciada e resolvida em abstrato, aferida pela mera impossibilidade objetiva de utilização da coisa, com o

mesmo argumento de que uma coisa é a privação do uso e outra, concetualmente não necessariamente coincidente, a *“privação da possibilidade de uso”*.

Assim, alguém só se encontra realmente privado do uso de uma coisa, sofrendo com isso prejuízo, se verdadeiramente a pretender usar e a utilizasse caso não fosse a impossibilidade de dela dispor. Não pretendendo fazê-lo, apesar de também o não poder, estar-se-á perante a mera privação da possibilidade de uso, sem repercussão económica, que, só por si, não revela qualquer dano patrimonial indemnizável. Insiste que bem pode acontecer que alguém seja titular de um bem, móvel ou imóvel, e, apesar de privado da possibilidade de o usar durante certo tempo, não sofra com isso qualquer lesão por não se propor aproveitar das respetivas vantagens ou utilidades, como pode suceder com o dono de um veículo automóvel que o não utiliza ou utiliza em circunstâncias que uma certa indisponibilidade não afeta ou, por exemplo, com o proprietário de um terreno que lhe não dá qualquer utilização.

Mas bastará que a realidade processual mostre que o lesado usaria normalmente a coisa, para que o dano exista e a indemnização seja devida. Por isso se tem entendido que não basta a simples privação, em si mesma, sendo necessário, ainda, que se alegue e prove a frustração de um propósito de proceder à utilização da coisa, demonstrando o lesado que a pretendia efetivamente usar, dela retirando utilidades que a mesma normalmente lhe proporcionaria, não fora a sua privação pela atuação ilícita de outrem.

Citando outro Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, escreve que *“quando a privação do uso recaia sobre um automóvel, bastará que resulte dos autos que o seu proprietário o usaria normalmente (o que na generalidade das situações concretas constituirá um facto notório ou poderá resultar de presunções naturais a retirar da factualidade provada) para que possa exigir-se ao lesante uma indemnização a esse título, que corresponderá, regra geral, ao custo do aluguer de uma viatura de idênticas características, mesmo que o lesado não tenha recorrido ao aluguer de um veículo de substituição, uma vez que bem pode acontecer que não tenha disponibilidades económicas para isso, sem que tal signifique que não sofreu danos ou prejuízos pela privação do uso do seu veículo.*

Não necessita, por isso, de provar direta e concretamente prejuízos efetivos, como, por exemplo, que deixou de fazer esta ou aquela viagem de negócios ou de lazer, que teve de utilizar outros meios de transporte (táxi, transportes públicos, etc.) com o custo correspondente.

Tudo isso estará abrangido pela privação do uso do veículo a ressarcir nos termos referidos ou, em última análise, se necessário, segundo critérios de equidade, sem prejuízo de se poder, evidentemente, alegar e provar outros danos emergentes ou lucros cessantes”.

Face aos considerandos jurídicos expostos em traços gerais, perfilhamos a corrente jurisprudencial que aceita que a privação do uso constitui por si, autonomamente, um dano indemnizável sem necessidade de comprovação de prejuízos concretos, tendo como evidente que, constituindo o mero uso de um veículo (ligeiro ou pesado) uma vantagem patrimonial passível de avaliação pecuniária, a privação do uso integra um dano patrimonial, atento o disposto no artigo 1305.º do Código Civil, indemnizável à luz do preceituado nos artigos 483.º, n.º 1, e 562.º e seguintes do mesmo código. Mesmo na ausência de elementos concretos que permitam quantificá-lo, ou na falta de alegação e prova da impossibilidade de utilizar outro veículo durante o período de privação, não pode o lesado deixar de ser ressarcido, com apelo à equidade, ponderadas as circunstâncias do caso concreto, segundo o disposto no artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil.

Descendo à situação concreta, como se viu, esteve a viatura da Autora paralisada desde o dia do embate (5 de junho de 2013) até 27 de junho de 2013. O mesmo veículo esteve, assim, parado durante vinte e três dias consecutivos, sem gerar qualquer resultado lucrativo. Como deixámos patenteado *supra*, a mera privação do uso de uma viatura é, só por si, um dano indemnizável, independentemente da existência ou não da comprovação dos danos dela decorrentes (cfr. Ac. Rel. Porto de 17.03.2011, relatado por **Freitas Vieira** e disponível em www.dgsi.pt).

O que justifica a obrigação de ressarcir os prejuízos emergentes da paralisação de um veículo acidentado é que, a partir do momento em que esta se inicia, ele deixa de proporcionar ao lesado o proveito consequente da sua utilização. É, por conseguinte, a impossibilidade de utilização do veículo que, em última análise, determina aqueles prejuízos (cfr. Ac. Rel. Coimbra de 22.07.1977, *Col. Jur.*, tomo III, 1977, pág. 738).

A indemnização pela paralisação de veículo comercial radica na impossibilidade da sua utilização e circulação, em virtude do acidente, e consequente perda de ganho (cfr. Ac. Rel. Porto de 29.09.2003, relatado por **Pinto Ferreira** e disponível em www.dgsi.pt).

Mesmo na ausência de elementos concretos suficientes que permitam quantificá-lo, ou na falta de alegação e prova da impossibilidade de utilizar outro veículo durante o período de privação, não pode o lesado deixar de ser ressarcido, designadamente com

apelo à equidade, ponderadas as circunstâncias do caso concreto, de acordo com o disposto nos artigos 4.º, al. a), e 566.º, n.º 3, ambos do Código Civil.

Nessa medida, havendo uma privação do uso do veículo que ficou parcialmente destruído por via do acidente, ocorrido por causa não imputável ao dono do mesmo, mas ao condutor do veículo seguro, isso constitui um dano patrimonial atendível que deve ser ressarcido, independentemente da prova dos prejuízos concretos sofridos pelo lesado.

Regressando ao caso em apreço, deve atender-se aos apontados vinte e três dias como o período de tempo durante o qual a Autora esteve privada da utilização rentável da sua viatura no exercício da atividade no serviço de táxi. É, pois, esse período temporal que deve prevalecer no cálculo diário da indemnização por paralisação, estando provado que a Autora labora com o referido veículo, pelo menos, um turno por dia (= € 63,51/dia).

Temos, assim, por inteiramente reunidos os requisitos legais de cuja verificação depende a responsabilização civil da Ré, por força do contrato de seguro já identificado (cfr. artigo 62.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de agosto), embora sem o cabal alcance pretendido pela Autora em relação à imobilização do veículo de sua propriedade (por referência, comprovada, a um único turno por dia e ao valor diário de € 63,51):

- O facto (controlável pela vontade do homem); o condutor do veículo LZ conduziu desatento, sem os devidos e esperados zelo e cautela, guinando-o de repente para o lado esquerdo sem que nada o fizesse prever, via onde transitava o veículo NQ, elidindo-se, pois, a presunção de culpa prevista no n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil, segundo o qual, *“aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte; (...)”*;

- A ilicitude; com a sua atuação descuidada e negligente, o condutor em causa violou as regras estradais resultantes, nomeadamente, dos artigos 3.º, n.º 2, e 35.º, n.º 1, ambos do Código da Estrada;

- A imputação do facto ao lesante (culpa); perante as circunstâncias concretas da situação, era exigível ao mesmo condutor agir de modo diferente e abster-se de tripular o veículo sem guinar bruscamente a viatura para o lado esquerdo, com vista a garantir uma circulação rodoviária mais segura e prudente, tendo ele presumivelmente essa capacidade e os demais utentes da via tal expectativa; o grau de censura revela-se, a nosso ver, intenso;

- Os danos; a Autora sofreu prejuízos de natureza patrimonial que se traduziram nas despesas com a reparação da viatura NQ e com a obtenção do laudo policial (a qual

não pode ser dissociada do acidente de viação em si), no valor global de € 1 845,92 (com IVA), na paralisação efetiva do veículo durante o período de vinte e três dias, no montante diário de € 63,51 (realização de um turno por dia, segundo o protocolado com a ----- e que deve ser aproveitado para a situação em presença, tendo em consideração o facto de a própria Autora ser associada dessa entidade);

– Um nexo de causalidade entre o facto e os danos; os danos foram o resultado direto e adequado do comportamento descuidado e negligente do condutor do veículo LZ, sem o qual – além do mais – a Autora não teria sido privada da utilização rentável do veículo acidentado durante mais de vinte dias, com um prejuízo evidente para a sua atividade empresarial.

São devidos juros de mora a partir da data da citação da Ré (em 26 de agosto de 2013, conforme se alcança do talão de fls. 39), calculados nos exatos termos peticionados, ao abrigo da regra prevista no artigo 805.º, n.º 3, segunda parte, do Código Civil (em igual sentido, cfr. Ac. Rel. Coimbra de 26.10.1999, relatado por **Monteiro Casimiro** e disponível em *Col. Jur.*, tomo IV, 1999, págs. 50 e 51; e Ac. Rel. Coimbra de 21.06.2000, relatado por **Maria do Rosário Oliveira** e disponível em *Col. Jur.*, tomo III, 2000, págs. 56 a 58).

A simples mora constitui o devedor na obrigação de reparar os danos causados ao credor, sendo que o devedor se considera constituído em mora quando, por uma causa que lhe seja imputável, a prestação, ainda possível, não foi efetuada no tempo devido (cfr. artigo 804.º do Código Civil). Na obrigação pecuniária, a indemnização corresponde aos juros a contar do dia da constituição em mora; os juros devidos são, por regra, os juros legais (cfr. artigo 806.º, n.ºs 1 e 2, primeira parte, do Código Civil).

Com a entrada em vigor da Portaria n.º 291/2003, de 8 de abril (que revogou a Portaria n.º 263/99, de 12 de abril), no dia 1 de maio de 2003, a taxa anual dos juros legais e dos estipulados sem determinação de taxa ou quantitativo foi fixada em 4 %.

Assim, deverá a Ré ser condenada no pagamento à Autora da importância global de € 3 306,65 (= € 1 780,92 + € 65,00 + € 1 460,73), a título de indemnização por danos patrimoniais, acrescida dos respetivos juros de mora já vencidos e vincendos, calculados à taxa legal aplicável de 4 %, desde a data da realização da citação.

Tudo visto e ponderado, a ação deverá proceder parcialmente, na medida em que a Autora só em parte logrou demonstrar o prejuízo atinente à imobilização do veículo que explora com intuítos comerciais.

IV. Decisão

Atento o circunstancialismo factual assente e a fundamentação jurídica invocada, o Tribunal julga a presente ação parcialmente procedente, por parcialmente provada, e, em consequência, condena a Ré ----- , no pagamento à Autora ----- , nos termos seguintes:

- Dos danos patrimoniais referidos nos artigos 18.º a 21.º da petição inicial, alusivos ao veículo automóvel com a matrícula ----- , propriedade da Autora, no valor total de € **1 845,92** (mil, oitocentos e quarenta e cinco euros e noventa e dois cêntimos), acrescido de juros de mora calculados à taxa anual de 4 %, desde 26 de agosto de 2013 (data da citação) até integral pagamento;

- Dos danos patrimoniais resultantes da paralisação do identificado veículo, no valor de € **1 460,73** (mil, quatrocentos e sessenta euros e setenta e três cêntimos), acrescido de juros de mora calculados à taxa anual de 4 %, desde 26 de agosto de 2013 (data da citação) até integral pagamento.

Mais decide absolver a Ré do restante peticionado.

Custas a cargo da Autora e da Ré, na proporção dos respetivos decaimentos (cfr. artigo 527.º, n.ºs 1 e 2, do Código de Processo Civil).

Registe e notifique.