**TRIBUNAL: Judicial da Comarca de \*\*\***

**PROCESSO**: Declarativo de condenação (fundada em responsabilidade civil extracontratual - acidente de viação).

**ARTICULADO**: Petição Inicial (enviada ao abrigo do disposto no art. 148º, nº 6 do CPC e da Portaria nº 280/2013, de 26/08).

**VALOR**: € \*\*\*

**TAXA DE JUSTIÇA**: \*\*\* - cfr. doc. \*\*\* - O demandante declara que pretende exercer a faculdade de liquidar a taxa de justiça devida em duas (02) prestações – cfr. artº 14º do RCP.

**JUNTA**: DUC, comprovativo do pagamento da taxa de justiça, \*\*\* documentos, \*\*\* registos fotográficos e procuração.

**DEMANDANTE**: Inácio Pereira Silvestre, casado, empresário, portador do Cartão de Cidadão (NIC) nº \*\*\*, com validade até \*\*\*, NIF \*\*\*, residente na Rua \*\*\*, nº \*\*\*, 2º \*\*\*., freguesia \*\*\*, 0000-000 \*\*\*.

**DEMANDADA**: Via Rápida Seguros, S. A., sociedade comercial com o número de pessoa colectiva e de matrícula \*\*\*, com sede na Avenida \*\*\*, nº \*\*\*.

**DOMICÍLIO DOS MANDATÁRIOS DO DEMANDANTE: \*\*\***

**DOS FUNDAMENTOS:**

**DO ACIDENTE – cfr. doc. \*\*\* e registos fotográficos \*\*\*:**

1. No passado dia 01/03/2014, pelas 21:00 horas, na Rua H que liga B a D – Estádio \*\*\*-, ocorreu um acidente de viação, conforme Declaração Amigável de Acidente Automóvel (DAAA), que aqui se dão por integralmente reproduzidas para todos os efeitos legais,
2. em que foram intervenientes:
   1. o veículo ligeiro de passageiros, marca Mercedes Benz, modelo E 220 CDI avantgarde, matrícula OU, propriedade do demandante e por ele conduzido – cfr. doc. \*\*\* e,
   2. o veículo ligeiro de passageiros, marca Fiat, modelo Bravo, matrícula PH, propriedade de Westwine, Lda. e conduzido por Miguel Ângelo Caravaggio, seu funcionário, de acordo com as suas ordens e instruções no seu interesse e direcção efectiva, no seu horário laboral, no exercício das suas funções e de acordo com trajecto previamente estabelecido.
3. Era de noite,
4. local é mal iluminado,
5. o tempo estava seco e,
6. a via, com piso betuminoso, estava seco,
7. e com gravilha resultante de obras que tinham sido levadas a cabo no local.
8. A via, a Rua H, é sinuosa e de grande inclinação descendente,
9. e tem uma largura aproximada de 5,50 metros,
10. e dois sentidos de trânsito, devidamente delimitado por uma linha longitudinal descontínua – Marca M13.
11. Nas circunstâncias de tempo e lugar supra descritas, o demandante ao volante do veículo melhor identificado, circulava naquela Rua H, no sentido B – D,
12. no sentido Sul – Norte, descendente,
13. pela metade direita, distando do muro que, do lado direito, atento o seu sentido de marcha, margina a via, cerca de 0,50 metros,
14. a velocidade moderada, na ordem dos 50 km/h,
15. e atento ao restante trânsito de veículos e de peões,
16. sendo que, quando estava prestes a aceder ao perímetro do entroncamento que aquela via configura com o “Armazém Internacional, Lda.”,
17. artéria com a qual, atento o sentido de marcha do demandante, aquela Rua H entronca do lado esquerdo,
18. depara com o veículo seguro, o PH,
19. que, provindo daquele “Armazém Internacional”,
20. pretendendo aceder à Rua H, em direcção a D,
21. invadiu aquela Rua H, atravessando a hemi-faixa esquerda, atento o sentido de marcha do demandante,
22. transpondo, inclusive, o eixo delimitador da via,
23. e invadindo a hemi-faixa direita, atento o mesmo sentido de trânsito,
24. embatendo com o canto do lado direito do veículo na frente lateral esquerda, sobre o guarda-lamas, do veículo do demandante.
25. Da conjugação desta colisão, por um lado,
26. e, por outro, da manobra instintiva, “*manoeuvre de sauvetage”,* levada a cabo pelo demandante de forma a tentar evitar a colisão, este guinou para a sua direita,
27. acabando por perder o controlo sobre o veículo,
28. embatendo de frente no muro que ladeia a entrada (denominada “Porta VIP”) para o Recinto \*\*\*.
29. A artéria “Armazém Internacional” que permite o acesso à Capela \*\*\* tem uma forte inclinação ascendente, na ordem dos 10%, ou mais,
30. sendo que, à medida que se aproxima da Rua H , vai alargando em jeito de “funil”,
31. sendo que, para quem circula naquela via e pretende aceder à Rua H, a visibilidade é reduzida,
32. por um lado, atenta a inclinação ascendente,
33. por outro, atenta a existência de uma árvore de grande porte no limite de ambas as artérias que retira visibilidade para a direita (de onde provinha o veículo do demandante),
34. aliada à configuração do “remate” das duas artérias, em que o “Armazém Internacional” descreve, para a direita, uma curva fechada, em “cotovelo”,
35. sem qualquer visibilidade,
36. daí a existência de frente de um “espelho”, de uma placa vertical de configuração redonda espelhada.
37. Na confluência das duas artérias, i. e, na linha de intersecção do “ Armazém Internacional ” com a Rua H, para o trânsito que, como o veículo seguro circule por essa via, está aposto um sinal de STOP (sinal B2).
38. A colisão deu-se na metade direita da Rua H, atento o sentido de marcha.
39. Ao demandante não era exigível, atentas as circunstâncias concretas, outra conduta.

**DA CULPA:**

1. Pelo alegado supra, a conduta negligente, inconsiderada e grosseiramente transgressional do condutor do veículo PH, que violou as normas dos artigos 12º, nº 1, 13º, nº 1, 29º, 30º, 35º e 44º, entre outros, do Código da Estrada (doravante, CE) e ainda o artº 21º do RST (Decreto Regulamentar nº 22-A/98, de 1/10, com as alterações dos Dec. Reg. nº 13/2003, de 26/06, nº 39/2010, de 26/04 e nº 2/2011, de 03/03), foi a causa única, exclusiva, eficiente e adequada do sinistro em mérito.
2. Este acidente ficou a dever-se à culpa do condutor do veículo PH, que, com manifesta imprudência, falta de cuidado, com velocidade excessiva, distracção e total desrespeito pelas regras do CE, a ele deu causa.
3. O condutor do veículo PH omitiu os deveres de cuidado, adequados a evitar o evento produzido, que pelo mesmo deveria ter sido previsto, e que segundo as circunstâncias do caso e as suas capacidade pessoais era capaz de prever.
4. Ao deparar-se com um sinal de STOP, sito na linha de intercepção
5. Impunha-se ao condutor a obrigação de imobilizar o veículo nessa mesma linha de intercepção de ambas as vias,
6. cedendo a passagem, a quem, como o veículo do demandante, circule na via prioritária,
7. o que não fez, ao aceder à Rua H, via prioritária, sem tomar as precauções necessárias e exigíveis,
8. nomeadamente sem ceder a passagem ao veículo do demandante,
9. acabando por embater-lhe,
10. de onde resultou o posterior embate do veículo do demandante no muro sito à sua frente.
11. Tendo o condutor do veículo PH infringido diversas disposições do CE, adoptando um comportamento irregular, valorado como potencialmente lesivo, há que imputar ao infractor as consequências daí resultantes.
12. Ora, é unânime na jurisprudência a corrente que entende presumir a culpa daquele que tenha actuado contravencionalmente aos preceitos estradais, desde que, causal do acidente e provoque danos – *vd.,* entre outros, os acórdãos do STJ de 28/05/1974, *in* [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), de 28/05/80, *in* BMJ n.º 297/142, de 14/10/1982 e de 08/06/1999, ambos *in* [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), de 7/11/2000, *in* CJ/STJ, ano VIII, T. III, p. 105, de 26/06/2003, de 18/09/2007 e de 11/12/2008, todos *in* [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt), procs. n.º 02B2294, 07A1555 e 08B2935, respectivamente; e do TR do Porto de 02/02/82, *in* BMJ n.º 314/370, de 7/11/91 *in* CJ, ano XVI, T. V, p. 182, de 09/12/99, proc. n.º 9931341, de 16/6/2009, , proc. n.º 2807/06.6TBVCD.P1 e, por fim, de 07/09/2010, de 04/07/2011 e de 29/05/2012, todos *in* [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).
13. Assim, por força desta presunção judicial – *iuris tantum* – o lesado carece apenas de invocar a transgressão, de onde se extrai uma ilação lógica de culpa verosímil.
14. Do exposto, resulta que o condutor do veículo de matrícula PH é o único civilmente responsável pela reparação dos danos derivados do acidente *sub judice*, nos termos do art. 483º do CPC.
15. Ademais, e ainda que não se prove a culpa subjectiva do condutor do veículo de matrícula PH na produção do sinistro, que não se se aceita, mas que por mera hipótese se admite, a verdade é que, nos termos do art. 503º, n.º 3 do CC, este seria sempre considerado responsável pelo sinistro *in casu*, presumindo-se a sua culpa.
16. Aplicando este normativo – bem como aquele constante do nº 1 do artº 500º do mesmo Diploma - ao caso em apreço e tendo presente que o condutor do veículo ligeiro de mercadorias actuou sob a direcção efectiva, ordens e instruções da proprietária, de quem é funcionário, no seu interesse e por sua conta, tendo sido esta quem incumbiu, no seu interesse, o referido condutor, de tripular o referido empilhador, há que presumir a culpa deste último.
17. Assim, quer pela culpa subjectiva, quer pela culpa presumida do condutor, quer ainda pela responsabilidade objectiva da entidade patronal, decorrente da relação de comissão, sempre a demandada será responsável pela indemnização.

**DOS DANOS:**

1. Como consequência directa e necessária do acidente de viação supra descrito, o veículo do demandante sofreu graves e múltiplos danos materiais, na sua frente.
2. Após o acidente, o veículo foi transportado pela “ Reboques Unipessoal, Lda.”,
3. para as oficinas da VPT, Lda., sitas no \*\*\*.
4. Nessas oficinas, foi realizada uma peritagem pela demandada, a qual orçou o valor da reparação, sem desmontagem, em € \*\*\* – cfr. doc. \*\*\*,
5. montante que poderia aumentar em cerca de 15%,
6. tudo de acordo com os peritos da demandada.
7. Assim, a demandada optou por uma perda total, uma vez que a reparação seria económica e tecnicamente inviável.
8. O veículo do demandante tinha, à data do acidente, cerca de 10 anos, cerca de 345 mil quilómetros e,
9. estava em bom estado de conservação,
10. tratando-se de veículo que nunca tinha tido qualquer acidente,
11. que era guardado em garagem,
12. sendo que o demandante fazia a sua assistência na marca,
13. tendo, àquela data, um valor comercial entre os € \*\*\* e os € \*\*\*.
14. O veículo em causa foi vendido, como salvado, no estado em que estava, a Pedro, em 22/05/2014, pelo valor de € \*\*\*,
15. com o que, o demandante teve um prejuízo de € \*\*\*, que se peticiona.
16. Além do mais, o demandante casado, com dois filhos – cfr. docs. \*\*\* -, tinha a sua esposa a trabalhar em A a leccionar na Escola Básica e Secundária de \*\*\*– cfr. doc. \*\*\* - onde viviam,
17. sendo que, na altura, o demandante explorava um estabelecimento de restauração denominado “Restaurante \*\*\*”, em \*\*\* ,
18. sendo que, apesar de terem um outro veículo, ligeiro de mercadorias, marca Toyota, modelo Corolla, matrícula DF – cfr. doc. \*\*\*,
19. este era utilizado diariamente pela sua mulher para assegurar as suas deslocações profissionais e levar os filhos à escola, fazer compras, etc.
20. O demandante que estava em B para “lançar” um novo negócio relacionado com climatização,
21. para o que já tinha constituído uma sociedade comercial denominada “\*\*\*, Lda.”, - cfr. certidão comercial permanente com o código de acesso nº \*\*\*, in [www.portaldocidadao.pt](http://www.portaldocidadao.pt),
22. necessitava do veículo para assegurar as suas deslocações do A para B e vice-versa, bem como para as suas deslocações pessoais e profissionais,
23. para o que, inicialmente, até 24/03/2014, procedeu ao aluguer de veículo,
24. no que despendeu € 1.760,00, quantia que se peticiona – cfr. doc. \*\*\*.
25. Todavia, e porque o valor despendido se tornava incomportável para a economia familiar, o demandante teve que ficar privado de veículo,
26. até 20/08/2014, data em que adquiriu um outro veículo, de características semelhantes ao acidentado, apto para transportar toda a família, marca Mercedes, matrícula NN - cfr. doc. \*\*\*.
27. Nesse período, o demandante esteve privado do veículo com que fazia as suas deslocações profissionais, pessoais e familiares, aos fins de semana com a família,
28. o que causou prejuízos.
29. Esses prejuízos, de difícil quantificação, dado que resultaram dificuldades na prossecução da sua actividade industrial/comercial,
30. são calculados, por defeito, em € 20,00/diários.
31. Constituem pois tais danos um dano autónomo e indemnizável, quer a título de danos patrimoniais, quer a título de danos morais (a ser indemnizado com recurso a critérios de equidade) – dentro daquilo a que a Jurisprudência Alemã designa por “*perda sensível do veículo*”.
32. Ora, “*provando-se a existência de prejuízos efectivos decorrentes da imobilização de um veículo, designadamente por causa de actividades que deixaram de ser exercidas, de receitas que deixaram de ser auferidas ou de despesas acrescidas, terá o lesado o direito de indemnização de acordo com a aplicação directa da teoria da diferença, considerando não apenas os danos emergentes como ainda os lucros cessantes. Tratando-se de veículo automóvel de pessoa singular ou de empresa, utilizado como instrumento de trabalho ou no exercício de actividade lucrativa, a existência de um prejuízo material decorre normalmente da simples privação do uso, independentemente da utilização que, em concreto, seria dada ao veículo no período de imobilização, ainda que o veículo tenha sido substituído por outro de reserva*” – cfr.
    1. Santos A. Geraldes, *in* Temas da Responsabilidade Civil, v. I, Indemnização do Dano da Privação do Uso, Almedina, 2007.
33. Assim, sendo praticamente unívoco que, para a atribuição de indemnização pela privação do uso, não é de exigir a prova de danos efectivos e concretos (situação vantajosa frustrada/teoria da diferença), bastando como critério de atribuição do direito à indemnização a demonstração no processo que, não fora a privação, o lesado usaria normalmente a coisa, vendo frustrado esse propósito - Ac. do STJ de 09-03-2010 (Proc. 1247/07.4TJVNF.P1.S1, também acessível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).
34. Toda a viatura automóvel (em sentido amplo) é um bem duradouro, cujo custo de aquisição e custos fixos de utilização (seguros obrigatórios, impostos de circulação, taxas de inspecção periódica obrigatória) representam a exacta contrapartida da possibilidade de utilização desse bem na sua função normal, que é a de circular com o mesmo durante a sua vida útil. Vida essa que em automóveis ligeiros de série oscila, aproximadamente, entre os 10 e os 15 anos, dependendo de uma multiplicidade de factores, tais como a qualidade do produto, a intensidade do uso e os cuidados tidos com a sua manutenção.
35. Encontrando-se a viatura impossibilitada de circular, por persistirem os custos da amortização do valor da viatura e os aludidos custos fixos de utilização, sofre o seu proprietário, usufrutuário ou titular de outro direito de gozo, *ipso* facto, e enquanto tal impossibilidade perdurar, uma diminuição patrimonial, porquanto a tais encargos deixa de corresponder a possibilidade de fruição daquele bem.
36. com o que lhe é devida a indemnização pela privação do uso que se peticiona e se calcula nestes 171 dias, no valor de € \*\*\*.

**DA LEGITIMIDADE:**

1. A demandada, Via Rápida Seguros, S. A., através do contrato de seguro, titulado pela apólice nº \*\*\*, válida e eficaz à data do acidente, assumiu a responsabilidade civil perante terceiros pela circulação do veículo matrícula PH.

TERMOS EM QUE,

deve a presente acção ser julgada procedente, por provada e, consequentemente, seja a demandada condenada a pagar ao demandante a quantia de € \*\*\* por todos os danos sofridos em resultado do acidente supra descrito, e juros à taxa legal desde a citação (compatível com o mecanismo da correcção monetária da obrigação de indemnizar (cfr. Acs. STJ de 23/04/98 e de 23/09/98 e da RL de 04/09/99).

PARA TANTO,

Requer-se a citação da demandada para, querendo, contestar.

- // -

REQUERIMENTO PROBATÓRIO:

(…)

O Advogado,

Com domicílio profissional em …