

Da Responsabilidade da Concessionária de Autoestrada perante o Utente em caso de Acidente

Propensão para a protecção dos direitos dos utentes

Ana Margarida Justino Tavares

Mestrado Forense

Orientadora: Professora Doutora Maria da Graça Trigo

Março de 2014

AGRADECIMENTOS

À Escola de Lisboa da Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa, na pessoa da Professora Doutora Maria da Graça Trigo, de quem fui aluna na disciplina de Responsabilidade Civil do Mestrado Forense, por ter aceitado a orientação desta dissertação, pela disponibilidade demonstrada, pelos conselhos e esclarecimentos, e pelo estímulo que, ao longo do período de elaboração da mesma me transmitiu, contribuindo em muito para a feitura desta investigação.

Aos meus amigos pelo incentivo, e pela compreensão e apoio em momentos de maior indisponibilidade.

E por último, mas não menos importante, à minha família, agradecendo de forma especial aos meus Pais, pelo apoio demonstrado desde sempre, e especialmente ao longo do meu percurso académico.

Indicações de Leitura

As referências bibliográficas são citadas pelo autor, título, editora, local de publicação, data e página.

A primeira citação de todas as obras e artigos realiza-se pela referência bibliográfica completa, enquanto nas seguintes o título é abreviado.

No Índice Bibliográfico estão elencadas as obras consultadas, com a referência dos elementos supra referidos.

No Índice de Jurisprudência encontram-se todos os Acórdãos consultados, identificados por data, número de processo, relator e local de publicação.

ABREVIATURAS

Ac.(s) – Acórdão(s)

C. Civil – Código Civil

CE – Código da Estrada

CJ – Colectânea de Jurisprudência

CRP – Constituição da República Portuguesa

DL – Decreto-Lei

RLJ – Revista de Legislação e Jurisprudência

ROA – Revista da Ordem dos Advogados

SCUT – Sem custo para os utilizadores

STA – Supremo Tribunal Administrativo

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TCA – Tribunal Central Administrativo

TC – Tribunal Constitucional

TR – Tribunal da Relação

ÍNDICE	5
I – CONSIDERAÇÕES INICIAIS. ENQUADRAMENTO DA PROBLEMÁTICA EM QUESTÃO	7
II – RELAÇÃO JURÍDICA EXISTENTE ENTRE O ESTADO E A CONCESSIONÁRIA DE AUTOESTRADA	9
III – PROBLEMA DA QUALIFICAÇÃO DA RELAÇÃO DO UTENTE COM A CONCESSIONÁRIA (ANTES DA LEI N.º 24/2007, DE 18 DE JULHO)	12
A. A TESE DELITUAL	13
A.1 APLICAÇÃO DO REGIME GERAL DE RESPONSABILIDADE CIVIL AQUILIANA	13
A.2 APLICAÇÃO DA PRESUNÇÃO DE CULPA DO ART.º 493.º N.º1 – DANOS CAUSADOS POR COISA IMÓVEL	15
B. A TESE CONTRATUAL.....	17
B.1 CONTRATO INOMINADO.....	18
B.2 CONTRATO A FAVOR DE TERCEIRO.....	21
C. CONTRATO COM EFICÁCIA DE PROTECÇÃO PARA TERCEIROS	23
IV – A LEI N.º 24/2007, DE 18 DE JULHO.....	28
A. ENQUADRAMENTO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO.....	28
B. O REGIME DO ART.º 12.º.....	29

B.1 N.º 1 – PRESUNÇÃO LEGAL	29
B.2 ALÍNEA A)OBJECTOS ARREMESSADOS PARA A VIA OU EXISTENTES NAS FAIXAS DE RODAGEM	33
B.3 ALÍNEA B)ATRAVESSAMENTO DE ANIMAIS	34
B.4 ALÍNEA C)LÍQUIDOS NA VIA, QUANDO NÃO RESULTANTES DE CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS ANORMAIS	37
B.5 N.º2 – VERIFICAÇÃO POR AUTORIDADE POLICIAL COMPETENTE	39
B.6 N.º3 – CASOS DE FORÇA MAIOR	40
C. APLICAÇÃO NO TEMPO – NORMA INTERPRETATIVA	42
D. DA CONSTITUCIONALIDADE DO ART.º 12.º DA LEI N.º 24/2007, DE 18 DE JULHO	44
E. RESPONSABILIDADE CIVIL DA CONCESSIONÁRIA DE AUTOESTRADA PERANTE O UTENTE EM CASO DE ACIDENTE – NATUREZA DO NOVO REGIME	48
V – A QUESTÃO DA COMPETÊNCIA	50
VI – CONCLUSÕES	55
ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO	57
ÍNDICE DE JURISPRUDÊNCIA	59

I – Considerações Iniciais. Enquadramento da Problemática em Questão

A sinistralidade rodoviária é uma área da prática do Direito que muito tem ocupado os seus cultores e intérpretes, particularmente no campo da responsabilidade civil, pelo elevado número de acidentes que todos os anos ocorrem nas estradas portuguesas¹. Sendo especialmente controversa a solução a dar aos casos de acidente em autoestrada concessionada, dada a sua especificidade e conexão com diferentes ramos do Direito como o Direito Civil e o Direito Administrativo, e a dificuldade em qualificar e conceber a imputação da responsabilidade civil pela ocorrência de danos à concessionária de autoestrada.

O objecto do presente estudo centrar-se-á nos danos decorrentes de acidentes ocorridos em autoestrada concessionada, quando não se consiga apurar a intervenção de terceiro ou a ocorrência de caso de força maior, estabelecendo-se um nexo de causalidade entre essas circunstâncias, inerentes à autoestrada, e os danos produzidos. Partindo destes factos, pretendemos, na senda do que tem alimentado a discussão jurisprudencial e doutrinária, apurar um título de responsabilização da concessionária da autoestrada, a entidade que nestes casos, deverá, ou não, assumir o ressarcimento pelos danos causados.

Tomando em consideração que a autoestrada, sendo uma via em que se circula a velocidades elevadas e com regras especiais relativamente às demais estradas, constitui uma via de circulação com um risco especialmente manifesto para quem nela circula, deve ser de exigir à concessionária de autoestrada um cuidado acrescido, no âmbito dos seus deveres de segurança e de proteção assumidos no contrato de concessão.

Entendemos que no âmbito desta problemática deve prevalecer um eventual princípio do *favor utentis*, sendo o utente a parte mais fraca e com menos possibilidades de cumprir um eventual ónus de prova de modo a comprovar a responsabilidade da concessionária na ocorrência de determinado acidente de viação, e, devendo, por isso, beneficiar de um regime que não dificulte o ressarcimento pelos danos

¹ Segundo o Relatório Anual de Sinistralidade de 2012 da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária ocorreram, no tipo de via «autoestrada», 1.747 acidentes dos quais resultaram 2.656 vítimas (vítimas mortais, feridos graves e feridos leves), disponível em www.ansr.pt.

sofridos por consequência do incumprimento do dever de assegurar uma circulação em segurança que caiba à concessionária.

Consideramos que, do ponto de vista da justiça material, e tendo em linha de conta as capacidades económicas do utente médio e da concessionária de autoestrada, não será de repugnar uma solução que agilize o reconhecimento da obrigação de indemnizar, tornando menos onerosa a prova dos pressupostos da responsabilidade civil.

Reconhecemos, no entanto, que a dificuldade, antes da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, respeitava à qualificação da relação jurídica existente entre o utente e a concessionária, com base na qual os primeiros pudessem assacar responsabilidades por incumprimento de deveres contratuais ou legais, ou de normas de proteção, vendo assim a sua realidade, anterior ao sinistro, reconstituída ou sendo ressarcidos por indemnização. Com a entrada em vigor da Lei n.º 24/2007 de 18 de Julho, a discussão respeitante à qualificação da relação existente entre utentes da autoestrada e concessionária vem de algum modo perder o interesse, ficando legalmente estabelecida uma inversão do ónus da prova, que determina que em caso de acidente rodoviário, onde ocorram danos para as pessoas ou bens, é à concessionária que cabe provar o cumprimento das obrigações de segurança. Isto, desde que a respetiva causa diga respeito a objetos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem, atravessamento de animais ou líquidos na via, os casos paradigmáticos de responsabilização das concessionárias de autoestradas e que durante anos foram objecto de discussão nos tribunais portugueses e causa de algumas divergências doutrinárias.

Partimos para este estudo com a ideia de que, e de acordo com o princípio Constitucional da Igualdade, se deve tratar de forma igual aquilo que é igual e desigual aquilo que não o é. Parecendo-nos que, no âmbito da relação jurídica existente entre o utente de autoestrada e a concessionária, sobre a qual recai a obrigação de assegurar a circulação em segurança dos seus utentes, não se pode deixar de afirmar que existem posições jurídicas substancialmente diferentes, nomeadamente no que toca às capacidades económicas de um e outro, e aos meios de que dispõem as concessionárias de autoestradas para prevenir a ocorrência deste tipo de sinistros, por deterem o domínio das vias estradais.

II – Relação Jurídica Existente entre o Estado e a Concessionária de Autoestrada

Por nos parecer pertinente, do ponto de vista sistemático, começaremos, primeiramente, por nos pronunciarmos acerca da relação jurídica existente entre o Estado e a concessionária de autoestrada.

A evolução social e tecnológica do século XX conduziu-nos a uma realidade em que a velocidade e a dinâmica nas relações se tornaram essenciais, tornando também essencial a construção e o desenvolvimento de uma rede de estradas a nível nacional que correspondesse a essas necessidades, proporcionando a circulação em velocidade e com comodidade por todo o território nacional.

De modo a acompanhar esta evolução, vem o Estado Português, em Outubro de 1969, abrir concurso público para a concessão de construção, exploração e conservação de autoestradas e dos seus troços, por meio do Decreto-Lei n.º 49.139. Foi então por esta via atribuída a concessão à BRISA-Autoestradas de Portugal, SARL², nos termos das bases anexas ao Decreto-Lei n.º 467/72, de 22 de Novembro. Este contrato foi já objecto de várias alterações³, assim como as respectivas bases da concessão, vigorando actualmente com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 247-C/2008, de 31 Dezembro.

No âmbito das mesmas necessidades, o Estado português continuou a concessionar a pessoas colectivas privadas⁴ a construção, exploração e conservação de

² Sociedade constituída em 1972. Actualmente, a BRISA-Autoestradas de Portugal, S.A., detém participações em seis concessões nacionais, num total de 23 autoestradas (1.705 quilómetros). São elas: Brisa Concessão, Brisal – Autoestradas do Litoral, Autoestradas do Atlântico, Autoestradas Douro Litoral, Baixo Tejo Autoestradas e Litoral Oeste Autoestradas. Informação disponível em www.brisa.pt.

³ Sendo de assinalar a revisão profunda operada através do DL n.º 294/97, de 24 de Out., numa altura em que, tendo em vista a privatização da empresa, importava clarificar e garantir a estabilidade das relações entre o Estado concedente e a concessionária. Este DL foi posteriormente alterado pelo DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez.. Iremos referir-nos primacialmente a este DL por ser exemplo paradigmático do que são as Bases dos contratos de concessão celebrados entre o Estado e concessionárias de autoestradas.

⁴ DL n.º 393-A/98, de 4 de Dez. (aprova as bases da concessão e atribui ao consórcio Autoestradas do Atlântico-Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada na zona Oeste de Portugal); DL n.º 335-A/99, de 20 de Ago. (aprova as bases da concessão e atribui ao consórcio SCUTVIAS-Autoestradas da Beira Interior, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos vários associados, designada por Beira Interior); DL n.º 55-A/2000, de 14 de Abr. (aprova as bases da concessão e atribui à sociedade EUROSCUT-Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, S.A., a concessão da concepção, projecto, exploração e conserva-

autoestradas, prosseguindo deste modo o fim da satisfação do interesse público, no caso, a realização de vias de comunicação em território português.

Decorre das diversas bases de concessão, v.g. do nº1 da Base II do Decreto-Lei n.º 247-C/2008, de 30 de Dezembro, que o contrato celebrado entre o Estado e a concessionária (no caso, a BRISA - Autoestradas de Portugal, S.A.) tem a natureza de contrato de concessão de obras públicas. O contrato celebrado entre o Estado e a concessionária é definido como um contrato administrativo, mais especificamente, um contrato de concessão de obras públicas a que está acoplada uma concessão de

ção dos lanços de autoestrada na zona do Algarve); DL n.º 323-G/2000, de 19 de Dez. (aprova as bases da concessão e atribui ao consórcio Via Transporte a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Interior Norte); DL n.º 215-B/2004, de 16 de Set. (aprova as bases da concessão e atribui ao agrupamento BRISAL-Autoestradas do Litoral, a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, conservação e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Litoral Centro); DL n.º 392-A/2007, de 27 de Dez. (aprova as bases da concessão e atribui ao agrupamento AEDL-Autoestradas do Douro Litoral, a concessão da concepção, projecto, construção, aumento do número de vias, financiamento, conservação e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por concessão Douro Litoral); DL n.º 86/2008, de 28 de Mai. (aprova as bases da concessão e atribui à sociedade Autoestrada do Marão, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, aumento do número de vias, financiamento, conservação e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Concessão Túnel do Marão); DL n.º 44-B/2010, de 5 de Mai. (procede à revisão do DL n.º 234/2001, de 28 de Ago., que aprovou as bases de concessão e atribuiu ao consórcio EUROSCUT NORTE-Sociedade Concessionária da SCUT Norte Litoral, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação, em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT), dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Concessão SCUT Norte Litoral); DL n.º 44-C/2010, de 5 de Mai. (procede à revisão do DL n.º 87-A/2000, que aprovou as bases da concessão e atribuiu ao consórcio LUSOS CUT-Autoestradas da Costa de Prata, S. A, a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação, em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT), dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Costa de Prata); DL n.º 44-D/2010, de 5 de Mai. (procede à revisão do DL n.º 142-A/2001, de 24 de Abr., que aprovou as bases da concessão e atribuiu ao consórcio LUSOS CUT-Autoestradas das Beiras Litoral e Alta, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação, em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT), dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Beira Litoral/Beira Alta); DL n.º 44-E/2010, de 5 de Mai. (procede à 5.ª revisão do DL n.º 248-A/99, de 6 de Jul., que aprovou as bases da concessão e atribuiu ao consórcio AENOR-Autoestradas do Norte, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação, em regime de portagem, de lanços de autoestrada e conjuntos viários associados na zona norte de Portugal); DL n.º 44-F/2010, de 5 de Mai. (procede à revisão do DL n.º 242/2006, de 28 de Dez., que aprovou as bases da concessão e atribuiu à sociedade LUSOLISBOA-Autoestradas da Grande Lisboa, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, aumento do número de vias, financiamento, manutenção e exploração dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Grande Lisboa; e, DL n.º 44-G/2010, de 5 de Mai. (procede à 2.ª revisão do DL n.º 189/2002, de 28 de Ago., que aprovou as bases da concessão e atribuiu à sociedade LUSOS CUT-Autoestradas do Grande Porto, S.A., a concessão da concepção, projecto, construção, financiamento, exploração e conservação, em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT), dos lanços de autoestrada e conjuntos viários associados, designada por Grande Porto).

exploração do domínio público⁵ ⁶. Ou seja, um contrato administrativo pelo qual alguém se encarrega de executar e explorar uma obra pública, cobrando aos utentes as devidas taxas de utilização. O financiamento necessário à realização do objecto da concessão é assim assegurado pela concessionária e pelo Estado, tendo a primeira o direito a receber as importâncias das portagens, por si cobradas aos seus utentes, e os rendimentos decorrentes da exploração de áreas de serviço (v.g. Base X n.º1 do Decreto-Lei n.º 247-C/2008, de 30 de Dezembro e Base XIX n.º 4 do Decreto-Lei n.º 44-B/2010, de 5 de Maio)⁷.

Explica PEDRO COSTA GONÇALVES que este contrato atravessa três fases distintas. Primeiramente deve a concessionária executar a obra, depois deverá coordenar a sua gestão durante o prazo convencionado, e, por último, findo o prazo, deverá a concessionária devolver ao Estado a obra bem como todos os bens que permitam a sua exploração. Seguindo-se desta forma o esquema B.O.T. (*build, operate and transfer*).

Por se ver impossibilitado de prosseguir, pelos seus próprios meios, os fins de interesse público a que está obrigado por lei (nomeadamente a exploração, manutenção, vigilância e segurança, das autoestradas), o Estado opta por cometer, deste modo, essas funções a entidades privadas mais aptas a realizá-las quer por razões de mérito quer de conveniência⁸. Por seu turno vinculam-se estas entidades à prestação de um serviço público, tal como dispõem algumas bases de concessão⁹.

⁵ Assim descrito no Ac. do TC n.º 597/2009 relatado pelo Cons. João Cura Mariano, proc. 981/08, remetendo sobre este tipo contratual para PEDRO COSTA GONÇALVES, *A Concessão de Serviços Públicos*, Almedina, Coimbra, 1999, pp. 90-95, e FREITAS DO AMARAL e LINO TORGAL, *Estudos sobre concessões e outros actos da Administração (Pareceres)*, Almedina, Coimbra, 2000, pp. 577-588.

⁶ PEDRO COSTA GONÇALVES, *A Concessão de Serviços Públicos*, Almedina, Coimbra, 1999, pp. 90-95, reitera que apesar, de no caso concreto, a concessão ser efectuada por acto jurídico com forma de lei, estando a Administração a actuar de uma forma típica da função administrativa, estamos de facto perante uma concessão administrativa.

⁷ Embora nem sempre estivesse prevista a cobrança de uma taxa, por exemplo, nas concessões sobre lanços de autoestradas em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (DL n.º 267/97, de 2 de Out., e, DL n.º 330-A/95, de 16 de Dez.). Desde 2011 que em todas as concessões de autoestrada são cobradas portagens.

⁸ De acordo com a Lei de Bases dos Sistema de Transportes (Lei n.º 10/90, de 17 de Mar., com as alterações do DL n.º 380/2007, de 13 de Nov.), a rede de estradas nacionais constituem bens do domínio público do Estado, e a construção e exploração de autoestradas podem ser objecto de concessão, constituída expressamente para esse fim (art.ºs 14.º e 15.º)

⁹ «A Concessionária deve desempenhar as actividades concessionadas de acordo com as exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento do serviço público e adoptar, para o efeito, os melhores padrões de qualidade disponíveis em cada momento, tudo nos exactos termos das disposições aplicáveis

III–Problema da Qualificação da Relação do Utente com a Concessionária (Antes da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho)

O epicentro da discussão jurisprudencial e doutrinal em torno da responsabilidade civil da concessionária de autoestrada, em caso de acidente, perante o utente, subsistia na questão da qualificação da natureza da relação jurídica existente, precisamente, entre o utente e a concessionária de autoestrada e conseqüentemente no regime de responsabilidade civil aplicável¹⁰.

A pronúncia no sentido da existência de uma relação contratual ou, por outra via, da subsunção às regras gerais da responsabilidade civil aquiliana, e a subsequente aplicação do regime de uma ou de outra, influenciariam de forma determinante a boa decisão da causa, pela importante variação ao nível da repartição do ónus da prova¹¹. Daí que, por mais do que uma vez¹², a jurisprudência, com o intuito de aplicar a solução materialmente mais justa ao caso concreto, e evidenciando uma ponderação dos valores e interesses em questão, nomeadamente, o princípio jurídico de protecção do lesado (o utente), tenha procurado primeiramente obter o regime justo, passando depois à qualificação¹³.

A divergência residia então, até a normatividade resolver parte da questão, entre as teses delituais e contratuais, e, forçosamente, na problemática da culpa e do ónus da prova.

das presentes bases», sob a epígrafe *Serviço Público*: v.g. Base IV do DL n.º 55-A/2000, de 14 de Abr., Base IV do DL n.º 215-B/2004, de 16 de Set., e Base IV do DL n.º 44-B/2010, de 5 de Mai.

¹⁰ V.g. Bases do contrato de concessão da BRISA-Autoestradas de Portugal, S.A., no qual se deixa a questão em aberto ao remeter na Base XLIX n.º1, do DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez., para «os termos da lei».

¹¹ Verificam-se também conseqüências divergentes no que toca ao prazo de prescrição cf. Ac. do TR do Porto de 31-Out.-2002, proc. 0231478, sumariado em www.dgsi.pt.

¹² V.g. Ac. do TR de Coimbra de 12-Abr.-2005, proc. 152/05, onde se lê que “*se, porventura, a situação jurídica puder ser enquadrada na responsabilidade contratual, então, deve ter-se em conta a solução que melhor sirva os interesses dos protagonistas da vida sociojurídica*”. Ou, no Ac. do TR de Coimbra de 8-Mai.-2001, publicado na CJ XXVI – 3, 9, onde se explica que “*O direito destina-se a regular situações sociais e o aplicador do direito não pode, pois, divorciar-se das condições concretas em que procede à imediação entre a norma e a realidade que lhe subjaz. Só assim a norma cobra o sentido que a sua formulação pretendeu incorporar de forma geral e abstracta*”.

¹³ Como adverte MENEZES CORDEIRO, “Acidente de Viação em Autoestrada; natureza da eventual responsabilidade da concessionária – Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 3 de Março de 2005”, in ROA, 2005, Vol. I, pp. 153-180.

Começaremos por pôr em perspectiva a aplicação das teses delituais que, como regime residual, são tendencialmente melhor enquadráveis como solução para as situações em apreço. De seguida, exporemos então as reflexões doutrinárias e jurisprudenciais acerca do carácter contratual da relação existente entre utente e concessionária. Por último, analisaremos a aplicação da figura do contrato com eficácia de protecção para terceiros, uma alternativa à dicotomia responsabilidade civil extracontratual e contratual.

a. A Tese Delitual

Como regime residual, relativamente à contraposta via contratual, a responsabilidade civil extracontratual abrange todos os casos de ilícito civil que não resultem da violação de um direito de crédito ou de uma obrigação em sentido técnico¹⁴. Ao contrário do regime da responsabilidade civil contratual, sempre que estejamos perante a violação de um dever geral de conduta ou norma de protecção, em regra, é ao lesado que cabe o ónus de prova de culpa do lesante, nos termos do art.º 487.º do C. Civil, ou seja dos pressupostos típicos do art.º 483.º do C. Civil: o facto, a ilicitude, a imputação do facto ao lesante, o dano e o nexo de causalidade entre o facto e o dano, de modo a poder concluir-se que este resulta daquele.

Da análise da jurisprudência anterior à entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, verifica-se que a tese delitual sempre terá colhido maior consenso, até pelas reconhecidas dificuldades em enquadrar a relação utente/concessionária num plano contratual.

a.1 Aplicação do Regime Geral de Responsabilidade Civil Aquiliana

Um dos defensores de que a eventual responsabilização da concessionária ocorreria sempre por via da responsabilidade aquiliana é MENEZES CORDEIRO¹⁵, rejei-

¹⁴ ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, 12.ª Edição revista e actualizada, Almedina, Coimbra, 2009;

¹⁵ MENEZES CORDEIRO, *Igualdade rodoviária e acidentes de viação nas autoestradas – Estudo de Direito Civil português*, Almedina, Coimbra, 2004; No mesmo sentido, veja-se também CARNEIRO DA FRADA, “Sobre a Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes Ocorridos em Autoestradas”, *in* ROA, 2005, Vol. II, pág. 407 e ss..

tando de forma quase absoluta as teses contratuais, e classificando como a «*solução justa*»¹⁶, a por si preconizada. Na sua opinião, as concessionárias de autoestradas só poderiam ser responsabilizadas perante terceiros, se, com dolo ou mera culpa, violassem ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios, conforme art.º 483.º n.º1 do C. Civil que estabelece estas duas modalidades de imputação aquiliana de danos. Em causa estaria, então, a segunda modalidade, que tem por fundamento a “*violação de uma disposição legal destinada a proteger interesses alheios*”, disposição essa procedente dos deveres da concessionária, especificados nas bases do contrato de concessão, aprovadas por Decreto-Lei, os quais teriam natureza legal, por fazerem parte desse diploma. Desse acto normativo, de natureza legal e legitimador do subsequente contrato de concessão, se retiram então as normas de protecção, que correspondem aos deveres convencionados no contrato de concessão, referentes à tutela e protecção dos interesses dos utentes, para efeitos do art.º 483.º do C. Civil.

No Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 9 de Junho de 2005¹⁷ entendeu o mesmo que a responsabilidade civil da concessionária emergente do contrato de concessão tem por base a culpa da concessionária. O que resultou da análise das bases da concessão¹⁸, as quais dispõem que a “*concessionária, está obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas autoestradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para a conservação e exploração, sujeitas ou não ao regime de portagem*”, consagrando desta forma um dever jurídico especial da concessionária de assegurar a circulação em boas condições de segurança e comodidade.

Assim, competiria ao lesado, o utente, provar os pressupostos cumulativos: a violação (ilícita) de disposição destinada a proteger os interesses alheios, a culpa, o dano e nexos de causalidade entre o facto ilícito e o dano, nos termos gerais do art.º 342.º e da regra de repartição do ónus da prova constante do art.º 487.º, ambos do

¹⁶ MENEZES CORDEIRO, *Idem*, p. 51.

¹⁷ No mesmo sentido, v.g. Ac. do STJ de 20-Mai.-2003, proc. 03A1296, Ac. do TR de Lisboa de 22-Fev.-2007, proc. 2536/2006-8, Ac. do TR de Coimbra de 29-Nov.-2005, proc. 3290/05, Ac. do TR do Porto de 13-Fev.-2006, proc. 0650359, Ac. do TR de Évora de 28-Fev.-2008, proc. 2786/07-3.

¹⁸ V.g. Base XXXVI do DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez.; Base LI do DL n.º 335-A/99, de 20 de Ago.; e, Base LVII do DL n.º 393-A/98, de 4 de Dez..

C. Civil. Dando-se o caso de o lesado não lograr provar algum destes pressupostos, ou perante uma situação de *non liquet*, seria a concessionária absolvida do pedido, na medida em que, perante a não verificação dos mesmos, se deve decidir contra os utentes. Da parte da concessionária, a sua exoneração, perante a prova dos factos constitutivos do direito a ser indemnizado, deveria ser sustentada pela demonstração de uma causa de justificação ou escusa, da culpa concorrente do lesado ou de um concurso de causas, nos termos gerais¹⁹.

Do exposto resulta que o regime da responsabilidade civil aquiliana não é por certo o que mais aproveita ao utente, pela quantidade de requisitos que carecem de prova e pela dificuldade de prova inerente aos mesmos, que muitas vezes impedem o sucesso da acção e impossibilitam a efectiva reparação dos danos ocasionados.

a.2 Aplicação da Presunção de Culpa do Art.º 493.º n.º1 – Danos Causados por Coisa Imóvel

Perante a injustiça que acarreta a aplicação do regime do art.º 487.º do C. Civil, com alguns autores a reconhecerem a existência da chamada *probatio diabolica*²⁰, começou a surgir, tanto da parte da doutrina como da jurisprudência, o enquadramento da questão, ainda no âmbito da responsabilidade civil aquiliana, embora, na previsão do art.º 493.º do C. Civil²¹, relativa aos danos causados por coisas imóveis detidas por quem tem o dever de as vigiar.

¹⁹ MENEZES CORDEIRO, Igualdade rodoviária..., Almedina, 2004, pp. 52 e 53.

²⁰ Ac. do STA de 16-Mai.-1996 *apud* RUI ATAÍDE, “Acidentes em Autoestradas: Natureza e Regime Jurídico da Responsabilidade das Concessionárias”, *in* Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, Almedina, Coimbra, 2011, p. 172, nota de rodapé n.º 20: “A tarefa de demonstração do incumprimento culposo dos deveres de organização e de actuação necessários para prevenir o dano por coisas se apresenta excessivamente onerosa para o lesado. Trata-se de demonstrar factos negativos – a inobservância do dever de adequada, continuada e sistemática fiscalização técnica – que, por via de regra, não estão numa relação de simultaneidade com o evento e são relativos ao modo de organização e disciplina de acção dos serviços e, portanto, sem a inerente visibilidade e acessibilidade de prova para o particular lesado. Por tudo isto, o lesado teria muita dificuldade em identificar e provar em juízo a conduta omissiva”.

²¹ “Quem tiver em seu poder coisa (...) imóvel com o dever de a vigiar (...) responde pelos danos que a coisa causar, salvo se provar que nenhuma culpa houve da sua parte.”

Em anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12 de Novembro de 1996²², SINDE MONTEIRO²³ admite aceitar que a concessionária, como detentora de um poder de facto e o dever de vigiar²⁴, não só a autoestrada como de todos os seus componentes (separadores, placas de sinalização, estruturas físicas para a cobrança de portagem, sistemas de escoamento e de drenagem, sinalização de emergência e vedações), deve responder, nos termos do art.º 493.º do C. Civil, operando a presunção de culpa, quando o incorrecto funcionamento de um destes componentes estiver na origem de um acidente, causando danos aos seus utentes. Incumbiria, assim, a esta, o ónus de provar que a ocorrência do evento danoso não se deveu a culpa sua. Para SINDE MONTEIRO, a concessionária poderia também ser responsabilizada nestes termos quando «a coisa» não evitasse o dano, exemplificando com a hipótese em que a vedação não impede com sucesso a entrada de animais²⁵.

Já na opinião de MENEZES CORDEIRO²⁶, ainda que se considerasse a autoestrada como uma coisa imóvel, apenas teriam relevância, no âmbito desta discussão, os danos naturalísticos, aqueles causados pelo risco inerente à coisa²⁷, v.g, queda de uma ponte ou desabamento do piso, restringindo assim o âmbito da inversão do ónus da prova a estas hipóteses. Relativamente a outras realidades, mais frequentemente analisadas na jurisprudência, como a existência de animais na faixa de rodagem, água, gelo, objectos ou outras substâncias, essas não seriam enquadráveis nos “danos causados pela autoestrada”, mas noutras realidades, restringindo deste modo o âmbito de aplicação deste artigo.

²² SINDE MONTEIRO, “Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12 de Novembro de 1996”, in RLJ, ano 131.º, pp. 50, 106-113, 378-379, ano 132.º, pp. 94 e 95.

²³ Cf. Referências anteriores a essa possibilidade na jurisprudência v.g. Ac. do TR do Porto de 5-Jun.-1995, proc. 9550134, e Ac. do TR do Porto de 6-Jul.-1995, proc. 9431011.

²⁴ Também no sentido de recair sobre a concessionária um dever de vigilância sobre a autoestrada concessionada cf. Ac. do TR de Lisboa de 14-Mai.-2009, proc. 2/2000.L1-8.

²⁵ SINDE MONTEIRO, “Anotação...”, in RLJ, ano 131.º, p. 111. No mesmo sentido, cf. Ac. do TR de Lisboa de 15-Mai.-2007, proc. 6060/2006-7.

²⁶ MENEZES CORDEIRO, Igualdade rodoviária..., Almedina, 2004, p. 48.

²⁷ Também no sentido de que a presunção do art.º 493.º se reportaria apenas a danos causados pelo imóvel e não no imóvel, cf. Ac. do STJ de 14-Out.-2004, proc. 04B2885, e Ac. do TR de Évora de 25-Jan.-2007, proc. 2335/06-2 (este último considerando como dano causado pelo imóvel o provocado pela existência de buraco no pavimento ou lençol de água acumulada por deficiente drenagem).

Por último, CARNEIRO DA FRADA²⁸ que reconhece a “*apreciável vantagem*” para o lesado da aplicação deste regime, bastando-lhe apenas provar a base da ilação (que os danos que sofreram foram causados por coisas que incumbia ao sujeito vigiar), enquanto à concessionária caberia a prova de que não agira com culpa ou de que os danos se teriam produzido independentemente de existir ou não culpa sua.

Na análise do possível enquadramento da questão na previsão do regime delitual do n.º1 do art.º 493.º do C. Civil²⁹, e não deixando de mostrar algumas reservas ao recurso a este regime, restringe o seu âmbito de aplicação aos casos em que os danos tenham sido ocasionados pela específica natureza da coisa e seus perigos inerentes. Entende o Autor que a inversão do ónus da prova apenas se justifica nos casos em que os prejuízos derivados do acidente, de acordo com as regras de experiência, poderiam plausivelmente ser evitados pela observação dos deveres de vigilância. Propondo, o mesmo, que a força da presunção dependa do grau de eficácia do dever de vigilância, bastando, para ilidir a presunção, a convicção razoável do Tribunal da existência de outra causa, alheia à concessionária, e que vá além do dever de vigilância, devendo, ainda, a concessionária provar a sua diligência e cumprimento dos seus deveres.

A presunção do n.º1 do art.º 493.º do C. Civil tem sido aplicada pelos tribunais administrativos em acções para efectivação da responsabilidade civil extracontratual v.g., no caso dos municípios, por incumprimento do dever de fiscalização das condições circulação, conservação ou sinalização das vias rodoviárias municipais e danos causados por acidentes resultantes desse incumprimento³⁰.

b. A Tese Contratual

Atendendo às dificuldades inerentes à demonstração, por parte do lesado, de que os danos originados no acidente se devem a actuação censurável da concessionária e na tentativa de enquadrar esta questão no campo da responsabilidade civil obrigacional,

²⁸ CARNEIRO DA FRADA, “Sobre a Responsabilidade...”, in ROA, 2005, Vol. II, pp. 407 e ss..

²⁹ CARNEIRO DA FRADA, *ibidem*, equaciona também a hipótese de aplicação do regime do art.º 492.º, concluindo que o recurso a este não se justifica por se mostrar manifestamente insuficiente no que respeita à cobertura dos danos causados tipicamente por acidentes em autoestrada (só seria aplicável, por exemplo, no caso da autoestrada ruir).

³⁰ V.g. Ac. do STA de 14-Abr.-2005, proc. 086/04, e Ac. do STA de 15-Mar.-2005, proc. 036/04.

sobrevieram no seio doutrinário três diferentes e inovadoras concepções. De um lado tínhamos quem defendesse a existência de um contrato atípico, inominado e autónomo celebrado entre a concessionária e o utente. De outro sugeria-se que o próprio contrato de concessão, celebrado entre o Estado e a concessionária de autoestrada, seria um contrato a favor de terceiro, sendo o beneficiário o utente. E por último a tese de que o contrato de concessão produziria efeitos protectores favoráveis aos utilizadores da autoestrada, na medida em que a última assumiria a obrigação de garantia da segurança da circulação na via, a chamada terceira via da responsabilidade civil.

Até 1996³¹ a jurisprudência encontrava-se estabilizada, pronunciando-se invariavelmente pela rejeição de responsabilidade da concessionária segundo as regras contratuais e optando pela responsabilização da concessionária assente em culpa, cabendo o ónus da prova ao lesado.

No ano de 2000, o Supremo Tribunal de Justiça profere Acórdão³² no sentido da existência de contrato inominado, com base na ideia de que o pagamento da “taxa-portagem” configura uma contrapartida do acesso à circulação, com comodidade e segurança, na autoestrada. O seu relator, Conselheiro Miranda Gusmão, decidiu, tendo por base na anotação de SINDE MONTEIRO ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12 de Novembro de 1996, trazendo para o seio da jurisprudência a discussão doutrinária que aí se começara a delinear. Apesar de ter concluído pela não existência de conduta ilícita por parte da concessionária, mas sim de terceiro não identificado, este foi um importante acórdão na viragem da orientação da jurisprudência no sentido da existência de responsabilidade civil contratual.

b.1 Contrato Inominado

SINDE MONTEIRO³³ foi pioneiro, em Portugal, na construção dogmática e doutrinária da figura do contrato atípico, inominado e autónomo³⁴, celebrado entre a

³¹ Começa-se a ponderar a aplicação do regime da responsabilidade civil contratual v.g. na Sentença de 2-Mai.-1996 do 3.º Juízo de Competência Especializada Cível da Comarca de Santo Tirso, posteriormente anotada por SINDE MONTEIRO, “Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 17 de Fevereiro de 2000 e à Sentença do 3.º Juízo do Tribunal de Competência Especializada Cível da Comarca de Santo Tirso de 2 de Maio de 1996”, *in* RLJ, ano 133.º, pp. 17-32 e 59-66.

³² Ac. do STJ de 17-Fev.-2000, proc. 99B1092.

³³ Veja-se também ARMANDO TRIUNFANTE, “Responsabilidade Civil das Concessionárias das Autoestradas”, *in* Direito e Justiça, Vol. XV, Tomo 1, pp. 45 – 100.

concessionária de autoestrada e cada um dos utentes, pelo qual se vislumbrava a possibilidade de extrair eventual responsabilidade civil contratual da concessionária, com fundamento na violação de deveres impostos à concessionária por meio desse contrato.

Numa tentativa de definir a natureza da relação existente entre o utente e a concessionária, e assumindo que o pagamento de portagem por parte do utente configuraria a contraprestação devida pela utilização da autoestrada e chegada ao destino pretendido com segurança e comodidade, SINDE MONTEIRO³⁵ propugnou pela existência de uma verdadeira relação contratual, aplicando-se-lhe, então, o regime do incumprimento contratual, nomeadamente, a presunção de culpa e consequente inversão do ónus da prova patente no art.º 799.º do C. Civil³⁶, cabendo à concessionária a prova de que agiu sem culpa (cf. art.ºs 342.º, 344.º n.º 1 e 350.º, todos do C. Civil).

No entanto, muitas foram as críticas apontadas à alegada existência de um contrato atípico e inominado, nomeadamente sob a pena de CARNEIRO DA FRADA. Na sua opinião, não seria possível vislumbrar um contrato, nomeadamente, porque, ao contrário das regras obrigacionais gerais estabelecidas no Código Civil Português, não existiria nem liberdade de celebração nem liberdade de estipulação, porquanto, a concessionária não teria hipótese de recusar a utilização da autoestrada, estando, pelo contrato de concessão, obrigada a proporcionar a sua utilização³⁷, nem poderia modificar o conteúdo das suas vinculações decorrentes desse contrato, ou do próprio Código da Estrada que regula também a circulação em autoestrada, por exemplo, por acordo com os utentes³⁸. Para além disso, não vislumbrava o Autor a

³⁴ Ou típico e nominado: “*contrato de consumo*”, qualificação proposta por ARMANDO TRIUNFANTE, “Responsabilidade Civil...”, in *Direito e Justiça*, Vol. XV, Tomo 1, pp. 73 e ss.

³⁵ No mesmo sentido *vide* ARMANDO TRIUNFANTE, “Responsabilidade Civil...”, in *Direito e Justiça*, Vol. XV, Tomo 1, pp. 45 - 100.

³⁶ No mesmo sentido cf. Ac. do STJ de 22-Jun.-2004, proc. 04A1299, Ac. do TR de Lisboa de 5-Mai.-2005, proc. 3346/2005-6, Ac. do TR de Guimarães de 26-Abr.-2007, proc.n.º 494/07-2.

³⁷ V.g. a condutores perigosos ou indesejáveis. Conforme previsto em algumas bases de concessão, v.g. n.º2 da Base IV do DL n.º 44-B/2010, de 5 de Mai. (Concessão SCUT Norte Litoral): «*A Concessionária não pode, em qualquer circunstância, recusar a utilização da Autoestrada a qualquer pessoa ou entidade, nem discriminar ou estabelecer diferenças de tratamento entre utentes*».

³⁸ Do ponto de vista do condutor também não existiria liberdade de celebração, no sentido de que apesar de poder optar pela utilização da rede de estradas nacionais em detrimento da autoestrada concessionada a entidade privada, essa liberdade seria mais fáctica do que jurídica. Também não teriam, os condutores,

presença de declarações negociais, essenciais à existência de um contrato, tratando-se de um acto de autonomia privada, que se revestissem, quer a proposta quer a aceitação, de vontade e consciência de celebrar o negócio jurídico em causa.

O Autor afirmava ainda que as eventuais expectativas dos utentes, geradas no acto de pagamento da portagem, de correspondente prestação da concessionária (assegurar a circulação em segurança, e com comodidade) não seriam por si só suficientes para a formação de um contrato bilateral, sendo estas meramente unilaterais. E que, do ponto de vista das concessionárias, não seria de vislumbrar que estas quisessem celebrar actos susceptíveis de lhe serem prejudiciais, não sendo legítimo presumir essa vontade³⁹.

Para além dos motivos supra expostos, tanto CARNEIRO DA FRADA como MENEZES CORDEIRO não aceitam que só os utilizadores de autoestrada, sujeitos ao pagamento de portagem, beneficiem deste regime, afirmando o último estar perante uma “*absoluta violação do Princípio da Igualdade Rodoviária*”⁴⁰.

Ainda no seio da discussão acerca da existência de um contrato inominado, também a configuração do pagamento de portagem como prestação contratual é alvo de inúmeras críticas, que acompanhamos. As portagens⁴¹, que a maior parte da doutrina⁴² considera serem verdadeiras taxas, devidas como contrapartida da utilização de bens públicos, portanto receitas de direito público que têm origem no poder de império do Estado e não em qualquer negócio jurídico, não podem ser vistas como

qualquer liberdade de estipulação, porquanto não têm capacidade para propor ou aceitar diversas cláusulas, cf. MENEZES CORDEIRO, *Igualdade rodoviária...*, Almedina, 2004, p. 46.

³⁹ “*Não se pode afirmar com um mínimo de segurança que existe, do lado da Brisa, a consciência ou vontade de celebrar um negócio jurídico com cada um dos utentes da autoestrada, pois há razões para tomar por muito mais verosímil, da parte dela, quando contacta com os utentes, a sua vontade de cumprir o acordo que tem com o Estado. Que a realização dessa vontade tenha reflexos em terceiros, isto é, proporcione vantagens aos utentes, não significa qualquer decisão de contratar com estes terceiros.*” (...) “*Terá até que partir-se da inexistência de tal vontade, na medida em que da celebração de um contrato com estes possam decorrer consequências, desfavoráveis para ela, que ultrapassem as suas obrigações derivadas do contrato de concessão*”(…)“*Não é lícito presumir que alguém que age profissionalmente (como a Brisa), com atenção aos custos da sua actividade, quis celebrar actos- e ter a vontade correspondente - susceptíveis de serem, mais do que o necessário, prejudiciais para ele*” - CARNEIRO DA FRADA *apud* Ac. do STJ de 3-Mar.-2005, proc. 3835/2004 (em parecer junto aos autos do identificado processo).

⁴⁰ MENEZES CORDEIRO, *Igualdade rodoviária...*, Almedina, 2004, p. 46.

⁴¹ Resultantes, no caso da BRISA-Autoestradas de Portugal, S.A., da Base XV, do DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez..

⁴² SINDE MONTEIRO, “Anotação...”, *in* RLJ, ano 132.º, p. 28, remete para o ensino de TEIXEIRA RIBEIRO, “Noção Jurídica de Taxa”, *in* RLJ, ano 117.º, p. 291.

um preço, nem permitem estabelecer uma relação sinalagmática entre a utilização da via e o pagamento da portagem⁴³. Estas estão sujeitas ao poder regulamentar do Estado, que só as admite em determinados troços, fixando para elas valores máximos. Para além disso, o seu não acatamento tem natureza de contraordenação, punido com o pagamento de coima⁴⁴, e não a eventual responsabilidade por incumprimento contratual, sendo as dívidas, resultantes do não pagamento da portagem devida, agora cobradas coercivamente pela Direcção Geral dos Impostos⁴⁵.

MENEZES CORDEIRO lembra que os deveres da concessionária e os direitos de utilização dos utentes são os mesmos havendo ou não portagens, ou quando estas são temporariamente suspensas, ou no caso de isenção do seu pagamento, não concebendo razão para a aplicação de regime diferenciado nestas diferentes situações^{46 47}.

b.2 Contrato a Favor de Terceiro

A tese que tenta demonstrar a existência de um contrato a favor de terceiro baseia-se no entendimento de que o fim do próprio contrato de concessão é a prestação de serviço de elevada qualidade aos cidadãos que utilizem as autoestradas, nomeadamente no que toca à sua segurança e comodidade⁴⁸. De acordo com o disposto nos n.ºs 1 e 2 dos artigos 443.º e 444.º do C. Civil, o contrato a favor de terceiro é aquele pelo qual promitente e promissário conferem um direito subjectivo a favor de um terceiro, estranho à relação obrigacional, podendo este último exercê-lo autonomamente contra o promitente, independentemente de o promissário poder igualmente exigir o cumprimento

⁴³ Em sentido contrário cf. ARMANDO TRIUNFANTE, “Responsabilidade...”, in *Direito e Justiça*, 2001, Vol. I, pp. 59 e 60.

⁴⁴ Cf. Lei n.º 25/2006, de 30 de Jun., com as subsequentes alterações, as últimas das quais introduzidas pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de Dez..

⁴⁵ Na sequência da assinatura de protocolo em 2011 entre esta entidade e o InIR (Instituto de Infraestruturas Rodoviárias) cf. Ac. do STA de 18-Jun.-2013, proc. 01184/12.

⁴⁶ Tomando em conta que SINDE MONTEIRO, *Idem*, p. 96, propugna pela existência de contrato com eficácia de protecção para terceiros no caso de isenção de pagamento de portagem; no mesmo sentido, ARMANDO TRIUNFANTE, “Responsabilidade...” in *Direito e Justiça*, 2001, Vol. I, pp. 85 e ss.

⁴⁷ Questionando também qual o regime aplicável aos passageiros.

⁴⁸ Cf. SINDE MONTEIRO, “Anotação...”, in RLJ, ano 132.º, p.63, assinala o estabelecido na Base XXXVI, n.º2, do DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez.: «A concessionária será obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas autoestradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para conservação e exploração, sujeitas ou não ao regime de portagem.»

to da prestação. A atribuição desse direito, apesar de não depender de aceitação por parte do terceiro beneficiário, dependerá naturalmente do acordo de vontades das partes. Na situação em apreço, o promitente seria a concessionária, o promissário o Estado e o beneficiário, cada um dos utentes da autoestrada concessionada.

SINDE MONTEIRO⁴⁹ analisa o recurso à figura do contrato a favor a terceiro, alegando que, em sentido técnico-jurídico, o contrato de concessão funciona como relação de cobertura, sendo os direitos de terceiros, aqueles que resultam das cláusulas que os beneficiam. No entanto, o Autor restringe a utilização desta figura aos contratos de concessão SCUT, nos quais, defendia, o promitente (concessionária) se obrigava, face ao promissário (o Estado), a facultar aos terceiros interessados (os utilizadores) a utilização da autoestrada com segurança e comodidade, recebendo como contrapartida o pagamento de importâncias, entregues pelo promissário, em função dos valores de tráfego registados. Os terceiros utilizadores teriam o direito de exigir a utilização da autoestrada de forma cómoda e segura, obrigação da concessionária não autonomizável da prestação principal⁵⁰.

Posteriormente, CARDONA FERREIRA⁵¹ vem defender que a própria evolução legislativa evidencia uma progressiva preocupação com o utente, o qual representa “*a verdadeira causa-final do contrato de concessão de autoestradas*”, entendendo o mesmo que o contrato de concessão, firmado entre o Estado e a concessionária de autoestrada, se inseriria no capítulo dos contratos entre o Estado e as concessionárias a favor de terceiros, em sentido próprio, em benefício de um número indeterminado de pessoas que viessem a utilizar a referida via. A individualização dos terceiros beneficiários ocorreria com o pagamento da taxa de portagem, o qual consistiria numa declaração de aceitação, expressa ou tácita, conforme houvesse ou não portagem, o pagamento do preço da utilização da autoestrada com segurança, comodidade e velocidade⁵².

⁴⁹ Cf. “Anotação...”, in RLJ, ano 131.º, pp. 379 e ss., ano 132.º, pp. 28-32, 60-64 e 90-96; e “Anotação...”, in RLJ, ano 133.º, pp. 31 e ss.

⁵⁰ Cf. SINDE MONTEIRO, “Anotação...”, in RLJ, ano 133.º, pp. 60 e 61.

⁵¹ Cf. CARDONA FERREIRA, *Acidentes de viação em Autoestradas – Casos de Responsabilidade Civil Contratual?*, Coimbra Editora, Coimbra, 2004.

⁵² CARDONA FERREIRA, *Idem*, pp.81 e 82, defendia a existência de uma relação de cobertura (Estado e concessionária), uma relação de valuta (Estado e utentes) e uma terceira relação (entre a concessionária e cada um dos utentes).

De outro parecer é MENEZES CORDEIRO⁵³, que esclarece que no contrato de concessão não é atribuída ao terceiro qualquer prestação e que, de todo o modo, o utente de autoestrada não pode exigir o cumprimento de deveres da concessionária *ad nutum* e independentemente de acidentes, o que evidencia a não existência de um direito subjectivo. O Autor reconhece as vantagens da configuração do contrato de concessão como contrato a favor de terceiro, na medida em que possibilita a existência de presunção de culpa em caso de incumprimento, questionando no entanto se a protecção conferida ao terceiro (utente) se estenderia aos outros passageiros da viatura ou ao proprietário do veículo que não fosse o condutor. Na mesma linha, reitera SINDE MONTEIRO⁵⁴, na senda do defendido na sentença que anota, que o utente não adquire um direito subjectivo à segurança e comodidade de circulação na autoestrada, até porque a concessionária não aceitaria uma cláusula com tal extensão. Sendo, porém, inegável que a concessionária fica, pelo contrato de concessão, obrigada a tomar medidas adequadas a garantir a segurança de todos os que circulem na via.

Não se atribuindo a terceiros indeterminados, estranhos à relação obrigacional, qualquer direito a exigir a prestação contratual, característica essencial deste tipo contratual, não consideramos que esteja em causa um contrato a favor de terceiro *proprio sensu*⁵⁵.

c. Contrato com Eficácia de Protecção para Terceiros

Perante a falibilidade da tese que defendia a existência de um contrato a favor de terceiros, foi prontamente apresentada por SINDE MONTEIRO⁵⁶, a concepção do contrato de concessão como um contrato com eficácia de protecção para terceiros, em detrimento da figura do contrato a favor de terceiro.

O contrato com eficácia de protecção para terceiros, construção emblemática da chamada terceira via da responsabilidade civil⁵⁷, é uma figura importada do ordenamen-

⁵³ MENEZES CORDEIRO, *Igualdade rodoviária...*, Almedina, 2004, pp. 49 e ss.

⁵⁴ SINDE MONTEIRO, “Anotação...”, *in* RLJ, ano 133.º, p. 32.

⁵⁵ No mesmo sentido, cf. Ac. do STJ de 14-Out.-2004, proc. 04B2885.

⁵⁶ Tendo por base a Sentença do Juiz do 3.º Juízo de Competência Especializada Cível da Comarca de Santo Tirso (“*pioneira nesta matéria*”) Cf. “Anotação...”, *in* RLJ, ano 131.º, pp. 379 e 380; e, ano 132.º, pp. 31 e ss.

⁵⁷ Terceira via porque nem se situa no campo da responsabilidade aquiliana, na medida em que tem por fundamento um contrato, nem na responsabilidade obrigacional por não estar em causa o incumprimento

to jurídico alemão concebida para colmatar algumas lacunas do seu regime de responsabilidade delitual. Este permitiria estender aos utentes de autoestrada o regime do contrato de concessão, celebrado entre o Estado e a concessionária, facilitando a obtenção de uma indemnização pelo não acatamento de deveres acessórios que tivessem por objecto ou finalidade a protecção dos utentes da autoestrada, os quais fazem parte de um complexo de deveres que integram a relação obrigacional no seu todo. Esta figura representa uma excepção à regra de que os contratos não produzem efeitos quanto a terceiros, o princípio da relatividade dos contratos, assim como o é, aliás, a figura do contrato a favor de terceiro.

SINDE MONTEIRO começa por sugerir que do próprio contrato de concessão resultam direitos e deveres de protecção em relação aos utilizadores da autoestrada, os quais, embora não adquiram o direito a uma prestação, poderiam exigir uma indemnização caso esses deveres fossem desrespeitados. Aos deveres acessórios de protecção de terceiros utilizadores da autoestrada são logicamente correspondentes direitos de que são titulares os mesmos. Esses deveres de cuidado ou protecção seriam impostos, aquando a negociação e celebração do contrato, pelo Estado, entidade a quem compete a defesa dos interesses dos cidadãos, nomeadamente, os utentes, aqueles que serão afectados pela execução das prestações contratuais.

SINDE MONTEIRO encontrava até algum fundamento no próprio preâmbulo do Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro⁵⁸, o qual estabelece as bases do contrato de concessão celebrado entre o Estado e a BRISA-Autoestradas de Portugal, S.A., que expressamente refere, sem especificar, que algumas das bases anexas apresentariam “*eficácia externa relativamente às partes no contrato*”⁵⁹. Como explica RUI ATAÍDE⁶⁰, outra coisa não poderia resultar da interpretação do disposto das Bases anexas ao Decreto-Lei n.º 294-C/2008, de 24 de Outubro⁶¹, relativo à concessão da BRISA – Autoestra-

dos deveres de prestar estabelecidos entre as partes. Regime caracterizado como “*intercalar*” por CARNEIRO DA FRADA em “Sobre a Responsabilidade...”, in ROA, 2005, Vol. II, pág. 407 e ss.

⁵⁸ Apesar de ulteriormente alterado pelo DL n.º 247-C/2008, não sofreu alteração nesta parte.

⁵⁹ Neste sentido, cf. Ac. STJ de 22-Jun.-2004, proc. 04A1299.

⁶⁰ RUI ATAÍDE, “Acidentes em Autoestradas:...” in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, Almedina, 2011, p. 161.

⁶¹ Podemos encontrar semelhantes disposições noutras bases de contrato de concessão, v.g. no DL n.º 44-D/2010, de 5 de Mai., Base XLV n.º1: «*Manutenção da Autoestrada: A Concessionária deve manter a Autoestrada, e os demais bens que integram ou estejam afectos à Concessão, em funcionamento ininterrupto e permanente, em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização e segurança, nos termos e condições estabelecidos nas disposições legais e regulamentares aplicáveis e no Contrato de*

das de Portugal, S.A., v.g. Base XXXIII, sobre *Conservação das autoestradas*, Base XXXVI, que tem por epígrafe a *Manutenção e disciplina do tráfego*, bem como da Base XXXVII que versa sobre a *Assistência aos utentes*. Estas vinculam a concessionária a deveres como a manutenção do estado da via (bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização), a realização de todos os trabalhos necessários à satisfação do fim a que se destinam tendo em atenção os direitos do utente, a assegurar, em permanência, a circulação em boas condições de segurança e comodidade, quer estejam ou não sujeitas ao regime de portagem, e ainda a assegurar a assistência “aos utentes da autoestrada que constituem o objecto da concessão”. Representando estas vinculações verdadeiros deveres acessórios de conduta, independentes dos deveres de prestar principais – *construção, conservação e exploração dos troços objecto da concessão* (Base I) – estipulando, desta forma, as partes um mecanismo de protecção para todos quantos circulem na via concessionada, quer sejam condutores ou passageiros, quer estejam ou não sujeitos ao pagamento de portagem.

Apesar da assunção de diversos deveres por parte da concessionária perante o Estado corresponder à assunção de responsabilidades perante os utentes, visando nomeadamente a protecção e segurança dos mesmos, e de estes poderem exigir pedido indemnizatório em caso de incumprimento dos mesmos, embora não figurem como parte contratante, não se trata aqui de conferir aos utentes um direito a uma prestação, sendo de rejeitar que os utentes tenham o poder de exigir judicialmente o cumprimento, quer da prestação principal quer dos deveres acessórios, aqui chamados de deveres de protecção, *ad nutum* e independentemente da ocorrência de acidentes⁶².

Concessão, realizando, oportunamente, as reparações, as renovações e as adaptações que para o efeito se tornem necessárias e todos os trabalhos e alterações necessários para que os mesmos satisfaçam cabal e permanentemente os fins a que se destinam»; Base LIII n.º 3: «*Manutenção e disciplina do tráfego*: A Concessionária obriga-se a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e de comodidade para os utentes, a circulação ininterrupta na Autoestrada, salvo a ocorrência de caso de força maior, devidamente comprovado, que a impeça de cumprir tal obrigação, e sem prejuízo do disposto na Lei n.º 24/2007, de 18 de Jul., e respectiva regulamentação»; Base LIV n.º1 «*Assistência aos utentes*: A Concessionária é obrigada a assegurar assistência aos utentes da Autoestrada, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação, nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes».

⁶² Veja-se, por exemplo, ARMANDO TRIUNFANTE, “Responsabilidade...”, in *Direito e Justiça*, 2001, Vol. I, pp. 90 e 91. No mesmo sentido, PEDRO PIRES FERNANDES, “Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes de Viação Ocorridos em Autoestradas. Entre a Responsabilidade Civil Contratual e a Responsabilidade Delitual”, in *Estudos sobre o Incumprimento do Contrato* (Coord. Maria Olinda Garcia), Coimbra Editora, Coimbra, 2011, p. 143.

A aplicação do regime da responsabilidade contratual e da presunção de culpa do art.º 799.º não dispensa, da parte do lesado, a alegação e prova do facto constitutivo do direito à indemnização (a imputação do não cumprimento – por acção ou omissão), *in casu*, que não foram empregues os meios devidos ou não foi observada a diligência prometida⁶³, os danos por si sofridos e o nexo de causalidade existente entre o facto invocado e os danos, ainda assim os automobilistas beneficiariam do regime probatório mais favorável em matéria de ónus da prova⁶⁴.

No entanto, na opinião de MENEZES CORDEIRO e de RUI ATAÍDE, a busca de uma solução que favoreça o utente não deve justificar a aplicação desta figura, até porque, reiteram, o recurso à figura do contrato com eficácia de protecção para terceiros só se justifica quando sirva para corrigir insuficiências da responsabilidade delitual⁶⁵.

CARNEIRO DA FRADA⁶⁶ pronuncia-se também sobre esta hipótese, dedicando-lhe particular atenção. Este Autor aceita que o contrato com eficácia de protecção para terceiros possa ter aplicação no ordenamento jurídico português alertando, no entanto, para a sua utilização de forma indiscriminada. Nomeadamente, no que toca à invocação do incumprimento de deveres de protecção, que não podem deixar de ser aqueles que constam do contrato de concessão e que, interpretados à luz do direito vigente, demonstrem a intenção das partes de que produzam efeitos em relação à protecção de terceiros próximos daquela realidade, o que, na sua douda opinião restringiria o alcance da figura. Só assim se poderia “*reconduzir o contrato com eficácia de protecção sobre terceiros à autonomia privada negocial*”.

No que respeita ao regime aplicável, CARNEIRO DA FRADA reitera que o regime de responsabilidade civil obrigacional, patente no art.º 799.º, não se poderia aplicar “*mecanicamente*” por estar em causa o incumprimento de obrigações de meios. Assim,

⁶³ Por ser uma obrigação de meios, como explica CARNEIRO DA FRADA, “Sobre a Responsabilidade...”, *in* ROA, 2005, Vol. II, pág. 407 e ss.

⁶⁴ Em sentido contrário, o Ac. do STJ de 3-Mar.-2005, proc. 3835/2004: “*O recurso a esta figura nada acrescenta de essencial em relação à protecção conferida pela responsabilidade aquiliana, pelo que não terá utilidade o esforço doutrinário para a adoptar forçadamente à realidade concreta dos acidentes de viação em autoestrada*”.

⁶⁵ Segundo RUI ATAÍDE, “Acidentes em Autoestradas...”, *in* Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, Almedina, 2011, p. 162, só haverá espaço no direito português para o contrato com eficácia de protecção para terceiros nos casos em que se justifique materialmente o ressarcimento de danos patrimoniais puros.

⁶⁶ CARNEIRO DA FRADA, “Sobre a Responsabilidade...”, *in* ROA, 2005, Vol. II, p. 407 e ss..

tendo estes deveres de protecção a natureza de obrigações de meios ou de diligência⁶⁷, na medida em que o devedor se compromete a empregar determinados meios ou adoptar as diligências adequadas à satisfação do interesse do credor, competiria ao credor o ónus de alegação e prova da falta de emprego dos meios devidos ou de que o devedor não adoptou a diligência devida. Deste modo, a presunção de culpa diria respeito apenas à censurabilidade subjectiva do devedor, não se presumindo a ilicitude da conduta do mesmo⁶⁸.

Assim, a concessionária poderia afastar a responsabilidade pela demonstração de que agiu com a diligência adequada, não sendo exigível que demonstrasse concretamente todo o processo causal do acidente. Apesar da atenção dedicada ao estudo da eventual aplicação desta figura, CARNEIRO DA FRADA termina a sua exposição acabando por preferir a responsabilização da concessionária pela via obrigacional, argumentando que perante as dificuldades na definição do que são ou não deveres de protecção de origem contratual, e a sua utilização sem critério, seria preferível recorrer à via delitual (deveres derivados de normas de protecção).

⁶⁷ “*Seriam obrigações de resultado se a concessionária assumisse a garantia de que os seus utilizadores chegassem “sãos e salvos” ao destino da sua circulação em autoestrada*”(…)“*Os deveres (...) que impendem sobre as concessionárias são apenas deveres de diligência, de envidar esforços (...) com vista a acautelar a segurança da circulação*”. CARNEIRO DA FRADA, “Sobre a Responsabilidade...”, in ROA, 2005, Vol. II, p. 407 e ss.

⁶⁸ Também no sentido de que neste âmbito (pela existência de uma “*clara esfera de domínio e dever da concessionária ou do próprio Estado*”) a distribuição do ónus da prova deve ser favorável ao utente *vide* PEDRO MÚRIAS e MARIA DE LURDES PEREIRA, “Obrigações de meios, obrigações de resultado e custos da prestação” in Centenário do Nascimento do Professor Doutor Paulo Cunha - Estudos em Home-nagem, Coord. António Menezes Cordeiro, Almedina, Coimbra, 2012, pp. 999 e ss.

IV – A Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho

a. Enquadramento e Âmbito de Aplicação

Como resulta do exposto, as divergências no seio da doutrina e jurisprudência foram-se acentuando, especialmente a partir da anotação de SINDE MONTEIRO ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12 de Novembro de 1996. Apesar da falta de harmonia de ambas as fontes de Direito, tanto em decisões jurisprudenciais como na bibliografia que recolhemos, surgiam pedidos expressos para que a intervenção do legislador fosse breve, por entenderem ser premente nesta temática⁶⁹.

Os diversos esforços intentados no sentido de apor, tanto pela via delitual como pela obrigacional, à eventual responsabilidade civil das concessionárias, presunção de culpa e subsequente inversão do ónus da prova, geravam grande controvérsia, por se entender estar a criar-se, pela via judicial, um regime de imputação objectiva, o que contraria uma das regras básicas do regime da responsabilidade civil no ordenamento português, segundo a qual só existe responsabilidade independentemente de culpa quando a lei o especificar (Cf. art.º 483.º n.º 2 do C. Civil).

Para além dos pedidos sobrevividos de quantos investigavam e decidiam sobre a temática, outro dos motivos que levaram a Assembleia da República a intervir nesta matéria, foram os protestos dirigidos a esta pelos utentes da A1, que se sentiam lesados pela duração e extensão das obras de alargamento da mesma, as quais provocavam grande congestionamento do trânsito. Veio então a Assembleia da República a aprovar a Resolução n.º14/2004, de 31 de Janeiro, com o intuito de impelir o Governo a promover esforços, junto das concessionárias, no sentido da alteração das bases das respectivas concessões, de modo a suspender-se a cobrança de portagem nas vias em obras e a melhor informar os utentes da sua ocorrência.

Posteriormente, perante a falência das negociações entre o Governo e as concessionárias, o Partido Comunista e o Bloco de Esquerda apresentaram dois projectos de lei sobre esta matéria⁷⁰. O Projecto de Lei n.º 164/X, apresentado pelo Bloco de Esquerda,

⁶⁹ Assim, CARDONA FERREIRA, *Acidentes de viação...*, Coimbra Editora, 2004, p. 46.

⁷⁰ Só o Projecto de Lei n.º145/X, do Partido Comunista, foi aprovado, tornando-se no Decreto n.º 122/X, o qual continha também muitas das propostas apresentadas pelo Bloco de Esquerda no Projecto de Lei n.º 164/X, em relação à responsabilidade das concessionárias perante os utentes.

versava especificamente sobre a responsabilidade das concessionárias de autoestradas em caso de acidente de viação, tendo por objecto “*defini[r] os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares*” e “*estabelece[r], nomeadamente as condições de segurança, informação e comodidade exigíveis, sem prejuízo de regimes mais favoráveis aos utentes estabelecidos ou a estabelecer*”⁷¹.

É aprovada, a 17 de Maio de 2007, pela Assembleia da República, a Lei n.º 24/2007⁷², publicada a 18 de Julho do mesmo ano, contendo no seu artigo 12.º o aguardado regime do ónus da prova da culpa nos acidentes rodoviários ocorridos em autoestradas concessionadas⁷³, e provocados pelas condições da via, nomeadamente, pela existência de objectos na faixa de rodagem ou arremessados para a via, pelo atravessamento de animais ou pela presença de líquidos na via, desde que não resultantes de condições climatéricas anormais.

b. O Regime do Art.º 12.º

b.1 N.º 1 – Presunção Legal

No n.º1 do art.º 12.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, o legislador vem determinar que é à concessionária que cabe o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança, por forma a ilidir a presunção legal contra si estabelecida.

A doutrina tem divergido no que toca à natureza desta, seja de presunção de culpa ou de presunção de incumprimento. Por um lado, MENEZES CORDEIRO⁷⁴ reitera que não está em causa o termo civil comum, presunção de culpa, quer na responsabilidade

⁷¹ O processo legislativo iniciou-se em Julho de 2005, com a entrada do Projecto de Lei da iniciativa do Partido Comunista. Ficando patente na exposição de motivos desse Projecto de Lei, a inquietação do grupo parlamentar com a situação existente, desfavorável para os utentes, devendo “*o Estado através de via legislativa, actu[ar], clarificando os direitos dos utentes das autoestradas e as obrigações das concessionárias porque o utente não pode ser prejudicado devido ao cumprimento de uma obrigação a que as concessionárias estão, livremente, adstritas*”.

⁷² Posteriormente regulamentada pelo Decreto Regulamentar n.º 12/ 2008, de 9 de Julho, o qual não versa, no entanto, sobre a temática da responsabilidade das concessionárias de autoestradas.

⁷³ O n.º2 do art.º 2.º consagra a aplicação do regime às autoestradas concessionadas com portagem, sem custos directos para o utilizador.

⁷⁴ MENEZES CORDEIRO, “A lei dos direitos dos utentes das autoestradas e a Constituição”, in ROA, 2007, Vol. II, pp. 551-572

obrigacional (art.º 799.º do C. Civil) quer na aquiliana (art.º 493.º n.º1 do C. Civil), mas sim uma presunção de incumprimento, o que configura, na sua opinião, “*algo muito próximo da responsabilidade objectiva ou pelo risco*”, tendo a concessionária de “*exibir um culpado relativamente ao qual qualquer prevenção fosse impossível*”, por forma a ilidir a presunção.

Também PEDRO PIRES FERNANDES é do entendimento de que está em causa uma presunção de incumprimento, defendendo, no entanto, que esta é uma solução menos severa para a concessionária do que uma presunção de culpa⁷⁵. O Autor acrescenta que, para se exonerar de responsabilidades, basta que a concessionária prove que cumpriu todas as obrigações que para si advêm do contrato de concessão (obrigações de meios), ou, por outro lado, demonstre que o incumprimento se ficou a dever a causa a que é alheia. Se fosse uma presunção de culpa, prossegue, teria a concessionária de provar todo o evento causal que conduziu à produção do acidente por forma a exonerar-se de responsabilidade.

Por outro lado, RUI ATAÍDE, aplaudindo a opção do legislador, entende tratar-se de uma presunção indirecta⁷⁶ de ilicitude. O Autor explica que a opção do legislador reflecte a doutrina de Larenz e Canaris que reconduz ao plano da ilicitude as “*«tradicionais» presunções de culpa*”. Prossegue, reiterando que a solução legislativa é adequada, coadunando-se com a responsabilidade indiciária da concessionária, no que respeita aos acidentes provocados por factores de risco que lhe compete dominar. Esclarece ainda que a Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, não contém um regime de responsabilidade civil objectiva, satisfazendo a mesma os corolários do princípio da culpa, podendo a concessionária fazer prova da ausência de culpa e ilidir a presunção, e não apenas pela verificação de caso de força maior. Nestes termos, terá a concessionária de demonstrar que as medidas de prevenção que adoptou eram idóneas perante os deveres impostos pelo critério do *bonus pater familias*, afastando a tese de que não só teria de provar o cumprimento das suas obrigações, mas também um caso de força maior (Base XXXVI, n.º 2, do

⁷⁵ Entende o Autor que, perante uma presunção de culpa “*apenas se poderia verificar a exoneração da concessionária, sem contar, naturalmente, com as possibilidades previstas no número 3 do referido artigo, no caso de esta provar o evento causal que conduziu à produção do acidente*”, em “Responsabilidade das Concessionárias...”, in Estudos sobre o Incumprimento do Contrato (Coord. Maria Olinda Garcia), Coimbra Editora, 2011, p. 153.

⁷⁶ Por a letra da lei referir que se deve provar o cumprimento, e não, expressamente, que se presume o incumprimento.

Decreto-Lei n.º 247-C/2008, de 30 de Dezembro (Bases do Contrato de concessão da BRISA – Autoestradas de Portugal, S.A.).

Já no acórdão no Tribunal Constitucional n.º 597/2009 de 18 de Novembro (proc. n.º 981/08), relatado pelo Conselheiro João Cura Mariano, se diz que o n.º1 do art.º 12.º consubstancia uma presunção de culpa baseada na verificação da ocorrência de alguma das situações previstas nas suas alíneas, e subsequente atribuição do ónus da prova do contrário à concessionária, “*a quem está atribuído o dever de velar pelas condições de segurança daquela via*”.

No acórdão é também afastada a ideia de que o art.º 12.º do diploma consagra um regime de responsabilidade objectiva⁷⁷, insistindo que não se prescinde do requisito da culpa para apurar a responsabilidade da concessionária, existindo apenas uma facilitação da prova da existência de culpa por parte da mesma⁷⁸. No mesmo aresto, afirma o Tribunal Constitucional que a *ratio* do diploma seria não só fazer recair o ónus da prova sobre aquele que está em melhores condições para fornecer os elementos de prova relativos às circunstâncias em que ocorreu o acidente, mas também funcionar como um incentivo ao reforço, por parte das concessionárias, das medidas destinadas a evitar a ocorrência daquele tipo de acidentes.

No que toca à prova da culpa, em sede de responsabilidade civil, é regra geral, vertida no n.º1 do art.º 487.º do C. Civil, que a mesma incumbe ao lesado. Na parte final do mesmo preceito ressalva-se, no entanto, a possibilidade de se estabelecer presunção de culpa em preceito normativo. Nesses casos, inverte-se o ónus probatório, ficando a cargo do autor da lesão, podendo, tais presunções, ser ilididas através de prova em contrário, conforme previsto nos n.ºs 1 e 2 do art.º 350.º do C. Civil.

Da análise do normativo em questão, constatamos que no n.º1 do art.º 12.º está, efectivamente, consagrada uma presunção de culpa do lesante (a concessionária).

No entanto, parece-nos que a presunção de culpa contida no art.º 12.º é, simultaneamente, uma presunção de ilicitude (à semelhança da presunção legal estabelecida no art.º 799.º do C. Civil – onera a parte com a prova de que a falta de cumprimento ou o

⁷⁷ No mesmo sentido, o Ac. do STJ de 9-Set.-2008, proc. 08P1856.

⁷⁸ “[A inversão do ónus da prova] *equivale a uma indicação legal da pessoa do responsável, ainda que sem carácter peremptório e definitivo, pois se lhe reconhece a faculdade de se desonerar, através, nomeadamente, da prova de falta de culpa*”, ensina JOAQUIM DE SOUSA RIBEIRO, “O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidente de viação”, in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro, Vol. II, 1979, p. 455.

incumprimento defeituoso não procede de culpa sua)^{79 80}. Ou seja, face à ocorrência de danos para o utilizador de autoestrada, causados em acidente provocado por uma das causas elencadas, presume-se ter existido incumprimento por parte da concessionária de deveres de agir (no sentido de assegurar a circulação em segurança e promover as diligências necessárias, os quais já qualificámos como obrigações de meios), deveres esses cuja inobservância representa, em termos práticos, a prática, por acção ou omissão, de um facto ilícito.

Deste modo, cabe à concessionária o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança, de modo a ilidir a presunção de culpa (e de ilicitude) que sobre ela recai, e não ao lesado demonstrar que tais obrigações não foram observadas. O legislador introduz assim no ordenamento jurídico um juízo de censura legal sobre as concessionárias de autoestradas, responsáveis, em virtude do contrato de concessão, pela vigilância e segurança de todos quantos nela circulam, presumindo-se que não agiram com o zelo devido, que se deverá aferir pela diligência do bom pai de família⁸¹.

Por forma a contrariar esse juízo de censura, cabe à concessionária provar que não houve culpa da sua parte perante a factualidade demonstrada, que os danos se teriam igualmente produzido ainda que não houvesse culpa da sua parte⁸², ou invocar a existência de caso de força maior ou outra causa de escusa. Enquanto ao lesado bastaria a demonstração da ocorrência do acidente no domínio da autoestrada, tendo na sua origem uma das situações elencadas nas alíneas a), b) e c) do n.º1 do art.º 12.º, e consequente produção de dano, e do nexo de causalidade entre a causa invocada e o dano.

*

⁷⁹ Na linha do defendido no Ac. do STJ de 15-Nov.-2011, proc. 1633/05.4TBALQ.L1.S1.

⁸⁰ Defendendo que a referida Lei veio consagrar a presunção de culpa do art.º 799.º cf. Ac. do STJ de 2-Nov.-2010, proc. 7366/03.9TBSTB.E1.S1: “*Trata-se de um ónus posto a cargo de alguém que é devedor de uma prestação inerente à concessão das autoestradas o que permite afirmar que a lei consagrou a regra do art.º 799.º, n.º1, do C. Civil – cabendo à concessionária ilidir a presunção de culpa quando for possível afirmar que, por violação de “obrigações de segurança”, ocorreu acidente rodoviário respeitando (diríamos despoletado) por – “ a) objectos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem; b) atravessamento de animais; c) líquidos na via, quando não resultantes de condições climáticas anormais”*”. Em sentido contrário, entendendo que a Lei n.º 24/2007, de 18 de Jul., não tomou posição acerca do tipo de responsabilidade civil em causa, cf. Ac. do TR do Porto de 4-Jul.-2013, proc. 3238/11.1TBGMR.P1.

⁸¹ Como explica RUI ATAÍDE, “Acidentes em Autoestradas:...” , in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, Almedina, 2011, p. 196.

⁸² Exigência legalmente estabelecida para afastar a presunção que resulta do art.º 493.º do C. Civil.

No artigo 12.º da Lei n.º 24/2013, de 18 de Julho, com a epígrafe “*Responsabilidade*”, estabelece-se então o regime legal de responsabilidade civil aplicável a acidentes ocorridos nas autoestradas. No entanto, para desencadear o funcionamento da presunção prevista no n.º 1 do art.º 12.º, é requisito obrigatório que, na origem do acidente, tenha estado uma das três situações previstas nas alíneas a) *Objectos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem*, b) *Atravessamento de animais* ou c) *Líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais* do mesmo número, o que deverá ser alegado e provado pelo autor (lesado).

b.2 Alínea a) Objectos Arremessados para a Via ou Existentes nas Faixas de Rodagem

Com a entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, e por força da presunção legal estabelecida na alínea a) do n.º 1 do seu art.º 12.º, quando ocorra acidente de viação, que dê origem a danos para pessoas ou bens, causado pelo arremesso de objectos ou pela sua presença na faixa de rodagem, fica a concessionária de autoestrada onerada com a prova do cumprimento das suas obrigações de segurança.

Tem sido entendido nos tribunais portugueses que para afastar a presunção, a concessionária deve demonstrar que a existência e interferência do objecto na faixa de rodagem, com colisão no veículo, “*não lhe é, de todo, imputável, sendo atribuível a outrem ou a caso de força maior, tendo de estabelecer positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral que não lhe deixou realizar o cumprimento*”. Deve ser a concessionária a provar a proveniência do objecto existente na via, uma vez que só ela dispõe dos meios técnicos que possibilitam responder a tal situação, através de adequada monitorização, “*por ser a concessionária da via, com as inerentes obrigações, designadamente, as de permanentemente garantir uma via desobstruída e em adequadas condições, de molde a permitir a circulação rápida (dada a natureza da via) dos veículos em total segurança e comodidade, a qualquer hora do dia e/ou da noite*”⁸³.

⁸³ Ac. do TR de Guimarães de 5-Mai.-2009 (proc. 0827903). No mesmo sentido, v.g. Ac. do TC n.º 224/2011, relatado pelo Cons. José Borges Soeiro, proc. 726/10 e Ac. do TR de Guimarães de 18-Dez.-2012, proc. 6246/10.6TBBERG.G1.

Quanto ao arremesso de objectos (v.g. pedras)⁸⁴, entende-se que a concessionária não pode limitar-se a remeter a responsabilidade para quem arremessou o objecto, por ser alheia a esse acto, pois no caso de serem desconhecidas as circunstâncias concretas em que a situação ocorreu deve a concessionária provar que a sua actuação preventiva e as medidas de segurança tomadas eram adequadas a impedir estas ocorrências.

O mesmo se passa com objectos existentes na via, por ventura pertencentes a outros utentes da autoestrada⁸⁵, devendo a concessionária provar que actuou com a diligência exigida para assegurar a segurança dos que circulam na autoestrada (por exemplo, a prova de que efectuou o patrulhamento da via em determinados períodos e com regularidade razoável e, por consequência, a demonstração de que não teve conhecimento da existência de objetos na via antes da ocorrência do sinistro), não bastando provar o cumprimento genérico das obrigações de vigilância e fiscalização⁸⁶.

b.3 Alínea b) Atravessamento de Animais

A presunção legal do n.º1 do art.º 12.º deve também aplicar-se aos casos em que o sinistro é causado por um animal. A frequência com que ocorrem acidentes causados por animais tornou-os num dos casos-tipo paradigmáticos⁸⁷ no que toca à responsabilidade civil da concessionária de autoestrada perante os seus utentes. Na jurisprudência portuguesa conseguimos encontrar acidentes provocados por animais de pequeno, médio e grande porte (v.g. raposas, texugos, javalis, porcos, canídeos) e até mesmo por aves (v.g. patos), surgindo por vezes a dúvida sobre a extensão dos deveres da conces-

⁸⁴ “Atendendo à facilidade, de acordo com a lei da gravidade, de queda ou de arremesso de qualquer corpo estranho dos níveis superiores para os níveis inferiores, entendemos ser adequado exigir da concessionária da autoestrada que assegure em termos reais, a ocorrência de queda ou arremesso de pedras para a faixa de rodagem provenientes de passagens aéreas, não bastando simplesmente a implantação na passagem aérea de uma grade, sendo necessário que as características e dimensões dessa grade possam evitar tais ocorrências”, cf. Ac. do STJ de 2-Nov.-2010, proc. 7366/03.9TBSTB.E1.S1.

⁸⁵ “A mera existência, na faixa de rodagem, de um pneu de um veículo pesado, não identificado, por ele largado pouco tempo antes do acidente, não permite imputar qualquer tipo de culpa, efectiva ou presumida, ao respectivo condutor”, cf. Ac. do TR do Porto de 13-Set.-2012, proc. 4401/08.8TBVFR.P1. Em oposição veja-se o Ac. do STJ de 21-Mar.-2012, proc. 6123/03.7TBVFR.P1.S1.

⁸⁶ No caso de desabamento de pedras dos taludes laterais, não basta à concessionária provar o patrulhamento regular devendo ainda comprovar as adequadas condições dos taludes cf. Ac. do TR de Guimarães de 18-Dez.-2012, proc. 6246/10.6TBRRG.G1.

⁸⁷ Como demonstra MENEZES CORDEIRO, *Igualdade Rodoviária...*, Almedina, 2004, p. 25.

sionária de assegurar condições de segurança na circulação, no que toca a impedir a entrada de animais nas faixas de rodagem.

Como defendido no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 14 de Março de 2013, apesar da alínea b) apenas se referir expressamente a casos de “atravessamento de animais” esta “*não determina a exclusão de situações em que animais que, como o pato em causa, se encontrem na faixa de rodagem. Para além de esta situação estática não excluir a anterior dinâmica de entrada, atravessamento ou circulação, o importante para uma interpretação racional é que se considere preenchida uma situação de perigo que a concessionária deva prevenir ou remediar*”. Assim, devem considerar-se abrangidas na alínea b) todas as situações em que a presença de um animal na via, independentemente das suas características ou dimensões, constitua um “*factor perturbador da condução*”, uma fonte de perigo. Acrescenta-se ainda no referido aresto que “*a culpa presumida que recai sobre a concessionária não se reconduz apenas ao facto de os animais entrarem na faixa de rodagem, envolvendo também o facto de aí permanecerem, continuarem ou transitarem (atravessamento ou outra qualquer actuação), desde que em si mesmo constitua uma fonte de perigo para a circulação*”.

O dever da concessionária de assegurar a circulação em «boas condições de segurança e comodidade»⁸⁸ aliado ao dever de colocar vedações⁸⁹ em toda a extensão da autoestrada e assegurar a sua manutenção⁹⁰ legítima que perante a presença de um animal da via se possa presumir o incumprimento desses deveres por parte da concessionária.

Provando o lesado a presença de animal na via, os danos originados no acidente de viação, e o nexo de causalidade existente entre a presença do animal e os danos, restará à concessionária elidir a presunção de incumprimento de obrigações de segurança. É entendimento uniforme da jurisprudência que não basta a prova genérica do cumprimento dos deveres de segurança para afastar a presunção de culpa do art.º 12.º n.º1. Em diferentes instâncias, os tribunais têm decidido no sentido de que a responsabilidade da concessionária só se deve considerar afastada quando fique demonstrado que a presença

⁸⁸ V.g. Base XXXVI n.º2 do DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez.; Base XLVI n.º1 do DL n.º 215-B/2004, de 16 de Set.; Base LII do DL n.º 44-F/2010, de 5 de Mai. e Base 52 n.º2 do DL n.º 86/2008, de 28 de Mai..

⁸⁹ V.g. Base XXX n.º4 alínea a) do DL n.º 215-B/2004, de 16 de Set.; Base XXVIII n.º 4 alínea a) do DL 335-A/99, de 20 de Ago.; Base 26 n.º 5 alínea a) do DL n.º 86/2008, de 28 de Mai..

⁹⁰ V.g. Base VIII do DL n.º 323-G/2000, de 19 de Dez., Base 42 do DL n.º 86/2008, de 28 de Mai..

do animal não lhe é imputável, sendo atribuível a outrem, e “estabelecido positivamente, ainda que em termos de probabilidade, qual o evento alheio à sua esfera de actuação que ocasionou a falha de segurança objectiva”⁹¹. A concessionária, para se exonerar de quaisquer responsabilidades, terá de provar o cumprimento de todos os deveres de segurança susceptíveis de impedir a presença do animal na via, nomeadamente a colocação e manutenção em boas condições das vedações da autoestrada⁹².

Também o Tribunal Constitucional se pronunciou, repetidas vezes⁹³, sobre a alínea b) do n.º1 do art.º 12.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, defendendo a não inconstitucionalidade da norma na acepção segundo a qual “em caso de acidente rodoviário em autoestradas, em razão do atravessamento de animais, o ónus de prova do cumprimento das obrigações de segurança pertence à concessionária e esta só afastará essa presunção se demonstrar que a intromissão do animal na via não lhe é, de todo, imputável, sendo atribuível a outrem, tendo de estabelecer positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral que não lhe deixou realizar o cumprimento”.

⁹¹ Assim, v.g. Ac. do STJ de 14-Mar.-2013, proc. 201/06.8TBFAL.E1.S1, Ac. do STJ de 9-Set.-2008, proc. 08P1856, Ac. do TR do Porto de 4-Jul.-2013, proc. 3238/11.1TBGMR.P1, Ac. do TR do Porto de 17-Nov.-2009, proc. 1803/07.0TBMAI.P1, Ac. do TR de Guimarães de 23-Out.-2012, proc. 218/08.8TBBRG.G1, Ac. do TR de Lisboa 2-Dez.-2009, proc. 301/05.1TBTVD.L1-7, Acórdão do TR de Lisboa de 16-Mai.-2013, proc. 5719/07.2TBVFX.L1-2, Acórdão do TR de Lisboa de 26-Jun.-2012, proc. 1017/0905TCLRS.L1-7.

⁹² Cf. Ac. do TR de Guimarães de 13-Set.-2012, proc. 128/10.9TBGMR.G1. Remete-se neste aresto para os fundamentos da sentença recorrida: “Afigura-se, quanto a nós, não bastar a demonstração genérica da observância dos deveres de conservação e vigilância contratualmente estabelecidos(...)o que a Ré demonstra é que fez determinados patrulhamentos, com determinada periodicidade, e que não foi detectada a presença de qualquer animal. Ora, dizer que não foi detectada a presença de qualquer animal não é o mesmo que dizer que o mesmo não atravessou a via. Sendo certo que a não detecção se pode ficar a dever a uma multiplicidade de circunstâncias, nem todas fora do âmbito de imputabilidade à Ré – v.g., não ter sido detectada a existência da raposa pode ter sido devido ao facto de os funcionários da Ré terem estado desatentos. Para ilidir a presunção – e para além da possibilidade de demonstrar que o acidente se ficou a dever a acto de terceiro ou a motivo de força maior –, deverá à Ré demonstrar que empregou todos os meios ao seu alcance para assegurar as boas condições de utilização da via, dentro do que é exigível na perspectiva do homem médio colocado nas suas concretas condições. Seria necessário, designadamente, que se demonstrasse que não foi detectada a presença de qualquer animal porque a mesma não encontrava na via aquando da última fiscalização, não sendo possível a sua remoção em tempo útil.”

⁹³ Nos Acórdãos: n.º 375/2010, relatado pela Cons. Maria Lúcia Amaral, proc. 426/2009; n.º 98/2010, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, proc. 831/2009; n.º 629/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, proc. 585/2009; n.º 597/2009, relatado pelo Cons. João Cura Mariano, proc. 981/08; e, n.º 596/2009, relatado pelo Cons. Benjamim Rodrigues, proc. 951/2008.

b.4 Alínea c) Líquidos na Via, Quando Não Resultantes de Condições Climatéricas Anormais

A responsabilização da concessionária de autoestrada, por danos decorrentes de acidente causados pela existência de líquidos (v.g. lençol de água, gelo, mancha de gordura, óleo, combustível) na via, raramente se tem alcançado nos tribunais portugueses (nomeadamente pela dificuldade, para o lesado, de provar o nexo de causalidade entre a anomalia estradal e o dano⁹⁴, ou pelo especial cuidado exigido aos condutores perante determinadas condições meteorológicas⁹⁵). Não obstante, o legislador optou por incluir no leque de situações que desencadeiam o funcionamento da presunção de incumprimento dos deveres da concessionária, a existência de líquidos na via, salvaguardando, desde logo, os casos em que resultem de condições climatéricas anormais. Os deveres que impendem sobre a concessionária nestas situações são os mesmos que os das alíneas antecedentes, nomeadamente, o de assegurar a circulação na autoestrada em boas condições de segurança e comodidade⁹⁶, sendo responsabilizada, *in casu*, quando a presença de líquido na via derivar de defeitos de concepção, deficiência no pavimento ou nos sistemas de drenagem, da falta de manutenção do sistema de escoamento em boas condições operacionais, da falta de sinalização ou de iluminação⁹⁷.

No caso em apreço, a diligência da concessionária situa-se ainda mais nos campos da prevenção (assegurar a manutenção em boas condições do sistema de drenagem

⁹⁴ V.g. Ac. do STJ de 1-Out.-2009, proc. 1082/04.1TBVFX.S1, onde se sumaria que “*O ónus da prova da formação de um lençol de água, em condições de provocar a entrada em hidroplanagem do veículo sinistrado e o consequente despiste para fora da via – matéria cuja objectiva demonstração era, no caso concreto, necessária para que pudesse presumir-se quer a violação, pela BRISA, do dever de assegurar a circulação em condições de segurança, quer a culpa na violação desse dever – impendia sobre os lesados, os autores. Não provada, por estes, a anomalia, nem, consequentemente, o nexo de causalidade entre esta e o dano, não chega a colocar-se a questão da ilicitude da conduta da ré nem a sua culpa na produção dos danos verificados.*” Também no Ac. do TR de Lisboa de 24-Mar.-2011, proc. 1633/05.4TBALQ.L1-8, “*no caso vertente, ficou por provar o nexo causal do acidente ocorrido a qualquer conduta da E...,SA, na sua produção.(...) Se não havia lençol de água também seria impossível pensar que pudesse ser assinalado. Aliás a E...,SA seria responsável se ficasse provada a existência de água acumulada e não tivesse tomado providências para os acidentes não se verificarem. Tinha uma conduta censurável e passível de responsabilização*”. E, mais uma vez, no Ac. do STJ de 15-Nov.-2011, proc. 1633/05.4TBALQ.L1.S1.

⁹⁵ Nos termos dos art.ºs 24.º, n.º 1, e 25.º, n.º 1, alínea j), do CE (DL n.º 114/94, de 3 de Mai., na sua versão mais recente introduzida pela Lei n.º 72/2013, de 3 de Set.).

⁹⁶ V.g. Base LII n.º 2 do DL n.º 44-F/2010, de 5 de Mai.. Neste sentido, Ac. do TR de Lisboa de 24-Mar.-2011, proc. 1633/05.4TBALQ.L1-8.

⁹⁷ Cf. Ac. do STJ de 8-Fev.-2011, proc. 8091/03.6TBVFR.P1.S1.

e escoamento das águas) e da vigilância, sinalização e informação aos utentes, já que a remoção imediata da fonte de perigo pode, compreensivelmente, não ser possível⁹⁸.

Quanto à ressalva da parte final na alínea c) “*quando não resultantes de condições climatéricas anormais*”, compreende-se, como afirmado no Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 15 de Novembro de 2011, que “*não (...) está ao seu alcance, como se torna evidente, impedir que chova, não podendo razoavelmente exigir-se-lhe [à concessionária] que, numa situação como a verificada, em que se provou que estava a chover com intensidade na altura do acidente, assegure o escoamento imediato e instantâneo das águas pluviais, por forma a manter a via permanentemente seca, sem nenhum vestígio de água, quaisquer que sejam as condições climatéricas existentes no momento*”. Não podemos no entanto deixar de questionar a técnica legislativa, já que na alínea a) do n.º3 do art.º 12.º se exclui a responsabilidade da concessionária nos casos de força maior resultantes de “*condições climatéricas manifestamente excepcionais, designadamente graves inundações, ciclones ou sismos*”. Pensamos que os conceitos, «anormais» e «manifestamente excepcionais», se traduzem em situações de semelhante gravidade, para as quais a concessionária não contribui, nem pode controlar com os meios que tem ao seu dispor, considerando, por isso, prescindível a ressalva da parte final da alínea c).

Assim, de modo a afastar a presunção legal de incumprimento de deveres de segurança, a concessionária deverá, se for o caso, alegar e provar a existência de condições climatéricas excepcionais passíveis de a exonerar de qualquer responsabilidade, caso contrário não bastará à concessionária a “*genérica demonstração do cumprimento dos deveres de manutenção, conservação, vigilância e fiscalização*”, devendo ainda provar que o líquido existente na via surgiu de forma incontrolável para si, ou que ali foi

⁹⁸ Neste sentido, cf. Acórdão do TR do Porto de 2-Dez.-2013, proc. 549/11.0TBPRG.P1, “*Sobre a concessionária, em geral, recai o ónus de tomar as medidas preventivas ou sucessivas que se justificarem, tendo em conta designadamente os dados da experiência que só ela, que não os utentes, detém sobre os fenómenos capazes de constituir fontes de perigo para os condutores. No desempenho da sua actividade, deve a concessionária zelar pelas condições de segurança, quer com diligências cautelares, quer adoptando condutas pró-activas em prol dos interesses dos utentes, contra riscos anormais com que, sem culpa, estes se possam confrontar(...).Mostra-se, pois, relevante a demonstração de um esforço que exteriorize, designadamente, os meios humanos e técnicos postos ao serviço das referidas obrigações de segurança, o modo como foram concretamente aplicados, a previsibilidade dos fenómenos causadores de risco para a circulação, as cautelas adoptadas tendo em conta a maior ou menor previsibilidade ou os alertas que tenham sido dados*”.

colocado, de forma negligente ou intencional, por terceiro, demonstrando que a existência do líquido não lhe é de todo imputável⁹⁹.

b.5 N.º2 – Verificação por Autoridade Policial Competente

Relativamente ao n.º 2 do art.º 12.^º¹⁰⁰, têm surgido algumas dúvidas na sua interpretação. Aparentemente, neste preceito, parece ficar estabelecida a condição de que a causa do acidente seja verificada e confirmada por autoridade policial chamada ao local, só assim podendo funcionar a inversão de ónus da prova disposta no n.º1.

No acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 11 de Janeiro de 2011 é liminarmente afastada a hipótese de o n.º2 funcionar como condição obrigatória para que a presunção do n.º1 possa operar. Refere o Tribunal que, a finalidade visada pelo legislador com este n.º2 não era a de limitar os meios de prova disponíveis para o lesado, os quais, como sabemos podem ser todos os legalmente admissíveis. O objectivo seria impor às autoridades policiais o dever de comparecer no local e, aí, tomar as diligências necessárias para averiguar a causa do acidente, sem que o juízo, por estas formulado, obste a que o lesado possa lançar mão de outros meios de prova.

No mesmo sentido, se afirma no Acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 13 de Setembro de 2012 que “*só uma interpretação demasiado formal e estreita do normativo conduziria à conclusão de que o utente lesado não pode beneficiar da norma do art.º 12.º n.º 1, no caso de as autoridades não terem procedido à verificação das causas do acidente*”.¹⁰¹

Também PEDRO PIRES FERNANDES¹⁰² considera que, quer a autoridade policial compareça ou não no local do acidente, continuará a caber ao tribunal a aferição “*das causas ou responsabilidades na ocorrência do sinistro, sem qualquer necessidade de compatibilizar a sua conclusão com a vertida num qualquer, elaborado, ou não, auto de sinistro*”.

⁹⁹ Sobre a elisão da presunção de culpa estabelecida na alínea c) do n.º1 do art.º 12.º, veja-se o Ac. do TR de Guimarães de 17-Jan.-2013, proc. 872/10.0TBPTL.G1.

¹⁰⁰ «*Para efeitos do disposto no número anterior, a confirmação das causas do acidente é obrigatoriamente verificada no local por autoridade policial competente, sem prejuízo do rápido restabelecimento das condições de circulação em segurança*».

¹⁰¹ Veja-se também o Ac. do TR do Porto de 8-Mai.-2012, proc. 1726/06.0TJVN.F.P1.

¹⁰² “*Responsabilidade das Concessionárias...*”, in Estudos sobre o Incumprimento do Contrato (Coord. Maria Olinda Garcia), Coimbra Editora, 2011, p. 152.

Da nossa parte, julgamos que, de facto, o legislador sentiu a necessidade de salientar a importância da participação do sinistro ou da comparência da autoridade policial, até por estarem em causa sinistros de origem, muitas vezes, desconhecida, sendo o parecer da mesma da maior relevância. Não entendemos, no entanto, que a mesma deva funcionar como *conditio sine qua non*, ou requisito indispensável, para a operabilidade da inversão do ónus da prova. A prova do cumprimento dos deveres impostos à concessionária pelo contrato de concessão deve continuar a caber a esta pelas razões que já invocámos, não devendo este ónus de prova recair sobre sujeitos diferentes conforme a autoridade policial compareça ou não no local.

b.6 N.º3 – Casos de Força Maior

Ainda no art.º 12.º, no seu n.º 3¹⁰³, consta o preceito que exclui a aplicação do “número anterior”, pela ocorrência de determinados “casos de força maior”. Ora, aparentemente, nos termos do n.º 3, conjugado com o n.º 2, a verificação obrigatória por autoridade policial da confirmação das causas do acidente, deixaria de o ser, desde que ocorresse uma das situações especificadas nas alíneas a), b) e c) do n.º 3. Uma segunda leitura, mais atenta, e salvo melhor opinião, alerta-nos para as expressões “*afectem as actividades da concessão*” e “*não imputáveis ao concessionário*”, as quais remetem para situações de exclusão de culpa do agente. O que nos conduz à conclusão de que existe um erro de escrita na redacção do n.º 3, pois só assim, com o devido respeito a quem não acompanhe a nossa opinião¹⁰⁴, retiramos o sentido que julgamos ser o pretendido pelo legislador, o de elencar as diversas situações de força maior que excluem a aplicação do regime de responsabilidade civil das concessionárias de autoestradas que

¹⁰³ «São excluídos do número anterior os casos de força maior, que directamente afectem as actividades da concessão e não imputáveis ao concessionário, resultantes de:

- a) *Condições climatéricas manifestamente excepcionais, designadamente graves inundações, ciclones ou sismos;*
- b) *Cataclismo, epidemia, radiações atómicas, fogo ou raio;*
- c) *Tumulto, subversão, actos de terrorismo, rebelião ou guerra».*

¹⁰⁴ Por exemplo, RUI ATAÍDE, “Acidentes em Autoestradas: ...”, in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, Almedina, 2011, p. 197, que interpreta de forma literal o n.º3, e a sua remissão, como sendo causa de exclusão da aplicação do número imediatamente anterior, o n.º2.

resulta do n.º1 do art.º 12.º. Este tem sido também o entendimento da jurisprudência¹⁰⁵, que encontra neste preceito semelhanças com as Bases XXXVI n.º 2¹⁰⁶, e XLVII n.º 2¹⁰⁷ do Decreto-Lei n.º 247-C/2008, de 30 de Dezembro (Bases do Contrato de concessão da BRISA – Autoestradas de Portugal, S.A.), as quais parecem ter inspirado o legislador na feitura da norma.

Assim, com a entrada em vigor da nova lei, e em virtude da sua especialidade material em relação ao contrato de concessão, enquadrando-se o acidente na previsão do art.º12.º n.º1, são os casos de força maior do n.º3 que permitem o afastamento da responsabilidade da concessionária, que de resto enumera um leque ainda mais minucioso de situações de exclusão¹⁰⁸.

Não vislumbramos, pelas razões apresentadas, o porquê de não se ter procedido desde logo à rectificação deste número 3, crendo no entanto que esta será a interpretação correcta do regime vertido no art.º 12º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho.

MENEZES CORDEIRO utiliza como argumento, para sustentar a tese de que o art.º 12.º vem criar um novo regime de responsabilidade objectiva para as concessionárias de autoestradas, a ideia de que conjugando o n.º 1 com o n.º 3, ficariam as concessionárias arredadas da possibilidade de invocar outras causas de justificação e de escusa, como a culpa do lesado ou a intervenção de terceiro, já que a interpretação *a contrario* do n.º 3 assim o ditaria.

Como anteriormente referimos, não acompanhamos este entendimento. O facto de, no n.º 3 do art.º 12.º, se excluir a responsabilidade da concessionária pela verificação de uma das situações enumeradas, que de resto consideramos serem meramente exemplificativas, as quais constituem casos de manifesta impossibilidade para a concessionária de cumprir com os deveres de manutenção da segurança na circulação nas suas vias,

¹⁰⁵V.g. Ac. do STJ de 9-Set.-2008, proc. 08P1856, e Ac. do STJ de 2-Nov.-2010, proc. 7366/03.9TBSTB.E1.S1.

¹⁰⁶ «A concessionária está obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas autoestradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para conservação e exploração, sujeitas ou não ao regime de portagem» (sublinhado nosso).

¹⁰⁷ «Para os efeitos indicados no número anterior, consideram-se casos de força maior unicamente os que resultam de acontecimentos imprevistos e irresistíveis cujos efeitos se produzem independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da concessionária, nomeadamente actos de guerra ou subversão, epidemias, radiações atómicas, fogo, raio, graves inundações, ciclones, tremores de terra e outros cataclismos naturais que directamente afectem os trabalhos da concessão».

¹⁰⁸ MENEZES CORDEIRO, “A lei dos direitos dos utentes...”, in ROA, 2007, Vol. II, pp. 551-572, classifica estas exclusões como “surrealistas”.

não obsta a que a concessionária possa provar a sua ausência de culpa através de outros meios de prova ou invocando outras causas impeditivas do cumprimento dos seus deveres, sem qualquer restrição.

c. Aplicação no Tempo – Norma Interpretativa

Outra das questões que muito ocupou a jurisprudência foi a de saber se o art.º 12.º constituiria uma norma de natureza interpretativa, devendo ou não ser aplicada aos processos que corriam seus termos aquando da entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho.

Porventura, passados quase seis anos desde a entrada em vigor da lei em apreço, terá esta questão, relacionada com a temática da aplicação da lei no tempo, perdido alguma relevância. Deixamos aqui no entanto os argumentos apresentados num e noutro sentido.

O princípio da não retroactividade das leis, consignado no art.º 12.º do C. Civil, segundo o qual a lei só dispõe para o futuro, tem como excepção a chamada «lei interpretativa», a qual se integra na lei interpretada, produzindo a lei nova efeitos retroactivos que se reportam à data da entrada em vigor da lei antiga. A dúvida coloca-se, no entanto, quanto à classificação de uma lei como interpretativa ou inovadora. Sendo que, para que uma lei tenha natureza interpretativa deve cumprir dois requisitos: que a solução de direito anterior seja controvertida; e, que a solução fixada pela nova lei se situe dentro dos quadros da controvérsia, podendo o julgador ou o intérprete a ela chegar sem ultrapassar os limites normalmente impostos à interpretação e aplicação da lei¹⁰⁹.

A generalidade das decisões jurisprudenciais e da doutrina que consultámos e que se debruçaram sobre esta questão são consensuais no sentido de considerar que o art.º 12.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, tem natureza interpretativa, apesar de o legislador não se ter, expressamente, pronunciado nesse sentido¹¹⁰, entendendo que a mesma, por conter uma solução já por várias vezes firmada no seio da jurisprudência e

¹⁰⁹ BAPTISTA MACHADO, Sobre a aplicação no tempo do novo Código Civil - Casos de aplicação imediata, Critérios fundamentais, Almedina, Coimbra, 1968, pp. 285 e ss,

¹¹⁰ O que não é essencial dado que existem duas espécies de leis interpretativas: as leis interpretativas por determinação do legislador e as leis interpretativas por natureza cf. BAPTISTA MACHADO, *Idem*, Almedina, 1968, pp. 285 e 286.

doutrina, embora minoritariamente em relação à tese aquiliana¹¹¹, veio resolver um problema jurídico esclarecendo e consagrando uma solução para este. Assim, reclamavam não se tratar de uma lei inovadora, mas sim de uma lei que veio pôr fim a uma controvérsia generalizada, consagrando uma das soluções controvertidas na doutrina e jurisprudência, tendo carácter interpretativo, nos termos do art.º 13.º do C. Civil, podendo ser feita a aplicação retroactiva da mesma¹¹². De facto existia uma grande divergência, sendo certo que a solução de inversão do ónus da prova (ficando este a cargo da concessionária) era, efectivamente, aplicada quer por recurso às teses contratualistas, quer por via da aplicação do disposto no n.º 1 do art.º 493.º do C. Civil.

Contra a aplicação retroactiva do art.º 12.º, argumentava-se que a lei não esclarecia, de forma expressa, a questão da natureza da responsabilidade da concessionária¹¹³, limitando-se a resolver o problema da distribuição do ónus da prova, tendo criado *ex novo* uma presunção de incumprimento, indo além da discussão jurisprudencial e doutrinária, e que por isso seria uma norma inovadora. MENEZES CORDEIRO¹¹⁴ diz mesmo tratar-se de um “*facilismo legislativo*”, por entender que a Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho altera a lógica da responsabilidade aquiliana.

Os defensores do carácter interpretativo desta norma repisavam que apesar de não resolver a divergência teórica, a lei nova viera, em termos práticos, solucionar a incerteza que se instalara em torno deste tema.

Por isso, integrando-se a lei interpretativa na lei interpretada, o art.º 12.º teria aplicação imediata a partir da entrada em vigor da Lei 24/2007, de 18 de Julho, conforme o disposto no art.º 13.º do C. Civil.

¹¹¹ BAPTISTA MACHADO, *Idem*, Almedina, 1968, p. 288, explica que a Lei não tem de consagrar uma corrente doutrinária prevalecente, sendo bastante que adopte uma interpretação anteriormente defendida.

¹¹² V.g. os Ac.s do STJ de 9-Set.-2008, proc. 08P1856, o de 1-Out.-2009, proc. 1082/04.1TBVFX.S1, e de 2-Nov.-2010, proc. 7366/03.9TBSTB.E1.S1, o Ac. do TR de Lisboa 16-Mai.-2013, proc. 5719/07.2TBVFX.L1-2, e o Ac. do TR do Porto de 17-Nov.-2011, proc. 2338/07.7TBPNF.P1 defendendo a natureza interpretativa do art.º 12.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho.

¹¹³ Cf. Ac. do TR do Porto de 9-Nov.-2009, proc. 6004/06.2TBSTS.P1, e Ac. do TR do Porto de 29-Jan.-2008, proc. 0720837.

¹¹⁴ Tratado de Direito Civil, Vol. I, 4.ª Edição Reformulada e Actualizada, Almedina, Coimbra, 2012, pp. 859-860.

d. Da Constitucionalidade do Art.º 12.º da Lei N.º 24/2007, de 18 de Julho

Logo após a sua publicação, foi questionada a conformidade desta lei com a CRP¹¹⁵ alertando-se para o conflito com diversos preceitos constitucionais, nomeadamente e no que respeita ao art.º 12.º da mesma, invocando-se a violação dos artigos 2.º (Estado de Direito Democrático), 13.º n.º1 (Princípio da Igualdade), 20.º n.º4 (Acesso ao direito e tutela efectiva) e 62.º n.º1 (Direito de propriedade privada), todos da CRP

Em relação ao art.º 2.º apontava-se a violação do princípio da separação de poderes, por se entender que a Assembleia da República teria intervindo, por meio de lei formal, na livre negociação de contratos, actividade administrativa do Estado que compete ao Governo, e em processos pendentes nos tribunais, os quais devem ser dirimidos em sede judicial.

Em relação à alegada intromissão da Assembleia da República na reserva de administração do Governo, entendeu o Tribunal Constitucional¹¹⁶ que não se verificava porquanto o contrato de concessão de obras públicas celebrado entre o Estado e as concessionárias dispõe muito pouco acerca da responsabilidade da concessionária sobre terceiros, limitando-se a remeter para o regime geral de responsabilidade civil por meio da expressão «*nos termos da lei*»¹¹⁷. Da expressão utilizada no contrato de concessão, a qual remete para a lei ordinária a sua regulamentação, se extrai que compete ao legislador a definição dos termos em que deverá a concessionária ser responsabilizada pelos danos sofridos por terceiros no decorrer da actividade concessionada, tendo o legislador actuado nessa medida, não existindo qualquer invasão da alegada reserva de administração em relação a essa matéria.

Relativamente à interferência ilegítima do legislador em litígios pendentes entre concessionárias e particulares, entendeu o Tribunal Constitucional que, o art.º 12.º da Lei 24/2007, de 18 de Julho, estabelecendo uma regra geral e abstracta de ónus da prova relativo aos pressupostos da responsabilidade civil por danos causados por acidentes de viação ocorridos em autoestrada concessionada e provocados pelas situações previstas,

¹¹⁵ Cf. MENEZES CORDEIRO, “A lei dos direitos dos utentes...”, in ROA, Set. de 2007, Vol. II, pp. 551-572, onde conclui alertando para as diversas inconstitucionalidades em que incorria esta lei.

¹¹⁶ No Ac. do TC n.º 597/2009, relatado pelo Cons. João Cura Mariano, proc. 981/08.

¹¹⁷ V.g. Base XLIX N.º1, do DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez. (Bases do Contrato de concessão da BRI-SA-Autoestradas de Portugal, S.A.).

não vem dar solução a nenhum caso concreto, não se verificando a violação do princípio da separação de poderes, nomeadamente da invasão do poder legislativo no judicial.

No que toca à violação do princípio da tutela de confiança, também presente na ideia de Estado de Direito democrático, vem também o Tribunal Constitucional rejeitar que no momento da celebração do contrato de concessão se tenha criado uma situação de confiança para as partes no direito então vigente, porquanto a tutela da confiança não pode culminar na impossibilidade de qualquer alteração às leis em vigor, não se traduzindo a ideia de segurança jurídica na imutabilidade e cristalização das leis.

Em relação à aplicação desta lei aos litígios em curso, e a factos ocorridos antes da entrada em vigor da mesma, como vimos, por se tratar de norma interpretativa, também não viola por aí a tutela de confiança ou a segurança jurídica, gozando de eficácia retroactiva.

Quanto à alegada violação do princípio da igualdade, foi o problema posto em duas perspectivas, por um lado a violação do princípio da igualdade rodoviária e por outro, pela consagração de um regime discriminatório das concessionárias de autoestradas em relação às diversas concessionárias de outras infraestruturas.

No que concerne ao princípio da igualdade rodoviária, introduzido no diálogo jurídico por MENEZES CORDEIRO, e extraído do facto de o legislador regular de modo unitário as diferentes situações jurídicas do tráfego, não concedendo privilégio rodoviários, submetendo todos os condutores e todos os troços a regras idênticas de circulação e as mesmas responsabilidades, não se compreende a sua evocação no sentido de que a aplicação de uma regra específica a uma situação diferente se justifica pela especificidade da situação.

Em relação a outros tipos de estradas as autoestradas comportam uma acentuada especificidade. A autoestrada, definida no Código da Estrada¹¹⁸ como, via pública destinada ao trânsito rápido, com separação física de faixas de rodagem, sem cruzamentos de nível nem acesso a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalizada como tal, apresenta inúmeras restrições legais próprias¹¹⁹. Restrições essas, impostas

¹¹⁸ Lei n.º 72/2013, de 3 de Set., que consagra a mais recente alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo DL n.º 114/94, de 3 de Mai..

¹¹⁹ No Código da Estrada são inúmeras as restrições, nomeadamente, a proibição ao trânsito de peões, animais, veículos de tracção animal, velocípedes, ciclomotores e motociclos de cilindrada não superior a 50 cm³ (art.º 72.º, n.º 1, do CE), a proibição para todos os condutores de transitar a velocidade instantânea inferior a 50 km/h (art.º 27.º, n.º 6, do CE), a limitação de circulação a uma velocidade instantânea máxi-

pela necessidade de garantir a segurança dos que nela circulam, e que desse modo beneficiam da circulação em maior velocidade do que nas restantes estradas. Como já explicava SINDE MONTEIRO, as exigências quanto ao cumprimento pela concessionária dos deveres decorrentes do contrato de concessão, de prevenção, segurança e rapidez na correcção de anomalias devem ser especialmente severas e justificativas de um tratamento jurídico diferenciado. A opção pela existência de um ónus de prova a cargo da concessionária, fundamentada na maior facilidade de que as mesmas dispõem quanto ao conhecimento das circunstâncias que terão originado um acidente e no incentivo ao reforço das medidas de prevenção e segurança, não implica um tratamento diferenciado em relação a acidentes ocorridos noutros tipos de vias, mas sim a aplicação de uma regra específica a uma situação diferente. Está assim respeitado o princípio da igualdade, o qual impõe o tratamento jurídico igual para o que é igual e diferente para o que é diferente, exigindo-se para a medida da diferença uma razão justificativa.

Em relação às diferenças no tratamento jurídico das concessionárias de autoestradas relativamente a concessionárias de outras infraestruturas, também não se concede que estejam sujeitas a regimes diferentes, até porque as mesmas poderiam estar sujeitas ao mesmo tipo de ónus de prova, por aplicação do regime do art.º 493.º ou 799.º, consoante se considerasse existir responsabilidade aquiliana ou obrigacional.

No que concerne à violação do direito a um processo equitativo, enquanto direito à igualdade de armas ou à igualdade de posições no processo, sendo proibidas quaisquer discriminações ou diferenças de tratamento arbitrárias, alega-se que a presunção legal de culpa infringiria este direito. As presunções legais de culpa têm como principal fundamento a resolução de uma dificuldade na produção de prova. *In casu*, da prova da culpa em matéria de responsabilidade civil. Pela experiência e conhecimento obtido ao longo dos anos, quer pela jurisprudência quer pela doutrina, foi-se tornando manifesta a dificuldade do lesado (utente da autoestrada) em fazer prova da culpa do lesante, sendo que para além de não gozar de qualquer controlo sob a fonte de perigo, não gozaria

ma de 120 km/hora (art.º 27.º, n.º 1, do CE), a proibição de parar ou estacionar, ainda que fora das faixas de rodagem (art.º 72.º, n.º 2, al. b), CE), a proibição da inversão do sentido de marcha (art.º 72.º, n.º 2, al. c), do CE), a proibição da realização da manobra de marcha atrás (art.º 72.º, n.º 2, al. d), do CE), a proibição de transpor os separadores de trânsito ou as aberturas neles existentes (art.º 72.º, n.º 2, al. e), do CE) e a obrigação da entrada e saída das autoestradas ser efectuada unicamente pelos acessos a tal fim destinados (art.º 73.º, n.º 1, do CE), entre outras.

também de oportunidade de recolher elementos de prova sobre as circunstâncias em que o acidente ocorreu.

Por outro lado, as concessionárias, obrigadas, em virtude do contrato de concessão, a «assegurar permanentemente e em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas autoestradas quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para conservação e exploração¹²⁰», estariam naturalmente mais aptas a investigar, explicar e provar as concretas circunstâncias em que o acidente ocorreu, e, do mesmo modo a ilidir a presunção de culpa. Como afere o Tribunal Constitucional¹²¹, “*não constitui, pois, qualquer violação do direito ao processo equitativo consagrado no artigo 20.º, n.º 4, da CRP, fazer impender o ónus da prova da ausência de culpa sobre quem tem objectivamente a possibilidade e o dever, bem como os conhecimentos e os meios técnicos e humanos, para controlar a fonte de perigo do evento danoso e saber as circunstâncias que o permitiram*”¹²².

Em relação à eventual violação do direito de propriedade em virtude de uma alegada consagração, pelo art.º 12.º, de um regime de responsabilidade objectiva para as concessionárias de autoestradas atingindo situações pré-constituídas de forma expropriativa e sem qualquer compensação, cumpre afastar, como já o fizemos, a ideia de que a Lei 24/2007 estabelece qualquer responsabilidade independente de culpa. O art.º 12.º limita-se a introduzir uma presunção de culpa que poderá ser ilidida mediante qualquer meio de prova legalmente admissível, sendo que uma regra relativa à distribuição do ónus da prova não determina a atribuição da responsabilidade pelo acidente mas apenas a quem cabe, no caso, demonstrar o cumprimento dos deveres legalmente exigíveis. Não poderia pelo exposto, a Lei 24/2007, violar o art.º 62.º da CRP

¹²⁰ V.g. Base XXXVI nº 2 do DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dez.

¹²¹ Ac. do TC n.º 597/2009, relatado pelo Cons. João Cura Mariano, proc. 981/08.

¹²² Para além de que “*a repartição, pelo legislador, entre os sujeitos das obrigações do ónus de prova dos elementos constitutivos de tais obrigações não se afigura constituir matéria de processo, mas antes matéria substantiva, conquanto o momento de primacial efectividade da norma ocorra dentro do processo, determinando a quem incumbe, nele, a tarefa de ter de demonstrar os factos controvertidos e de como deve o tribunal decidir no caso de não se fazer prova do facto. Está ausente dessa atribuição qualquer ideia de igualdade ao processo e no processo*” (Cf. Ac. do TC n.º 596/2009, relatado pelo Cons. Benjamim Rodrigues, proc. 951/2008).

Com os argumentos acima referidos o Tribunal Constitucional tem vindo sucessivamente¹²³ a pronunciar-se pela não inconstitucionalidade desta norma.

e. Responsabilidade Civil da Concessionária de Autoestrada perante o Utente em Caso de Acidente – Natureza do Novo Regime

Com a entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, a discussão respeitante à natureza da responsabilidade civil das concessionárias de autoestradas perante os utentes, em caso de acidente, foi perdendo fôlego, sendo por inúmeras vezes assinalada na jurisprudência a inutilidade da mesma para a boa decisão da causa.

No entanto, é nosso parecer que, a nova lei, tendo vindo solucionar a questão da distribuição do ónus da prova, não veio esclarecer a questão da natureza da responsabilidade civil da autoestrada. Em boa verdade, julgamos que a essência da discussão incidia precisamente na distribuição do ónus da prova, variável consoante o regime de responsabilidade civil aplicável.

A Lei n.º 24/2007, 18 Julho, no seu art.º 12.º, vem estabelecer uma presunção legal de culpa (e ilicitude), no entanto, o âmbito de aplicação da mesma é limitado aos casos elencados nas alíneas a), b) e c) do n.º1 do mesmo artigo. Donde resulta, como assinala PEDRO PIRES FERNANDES¹²⁴, que a questão não se encontra encerrada.

Como afirmámos nas nossas considerações iniciais, julgamos que nesta matéria deve vigorar um princípio de *favor utentis*, atenta a especificidade das circunstâncias que normalmente envolvem os acidentes de viação em autoestrada, causados pelo incumprimento, por parte da concessionária, de deveres de segurança. Privilegiamos por isso as soluções menos gravosas, em termos de ónus da prova, para os utentes, afastando por isso, desde já, a tese da responsabilidade extracontratual da concessionária por violação de disposição legal destinada a proteger os interesses de outrem (art.º 483.º).

¹²³ Veja-se ainda os Ac.s n.º 375/2010, relatado pela Cons. Maria Lúcia Amaral, proc. 426/2009; n.º 98/2010, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, proc. 831/2009; n.º 629/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, proc. 585/2009.

¹²⁴ “Responsabilidade das concessionárias...”, in Estudos sobre o Incumprimento do Contrato (Coord. Maria Olinda Garcia), Coimbra Editora, 2011, p. 154. O Autor dá alguns exemplos de situações em que a concessionária de autoestrada pode também vir a ser responsabilizada, nomeadamente, desabamento de ponte, abatimento de via, deslize de aclive contíguo à autoestrada, ou incapacidade das guardas de segurança conterem um veículo pesado que, em circulação normal, nelas embata.

Do nosso ponto de vista, a configuração do contrato de concessão, celebrado entre o Estado e a concessionária de autoestrada, como um contrato com eficácia protectora de terceiros encontra algum fundamento nas diferentes bases de concessão que analisámos, sendo patente a intenção, por parte das entidades contratantes, de estabelecer diversos deveres de protecção em relação aos utilizadores das autoestradas. No entanto, a doutrina e os tribunais portugueses sentem alguma relutância no que toca à aplicação da mesma e do seu regime. Por um lado, assinalam-se as dificuldades que o recurso à mesma, à luz do direito vigente, representa, por outro existe alguma divergência quanto ao regime a aplicar (se o da responsabilidade delitual ou contratual).

Assim sendo, o regime da responsabilidade civil aquiliana ou extracontratual, mais concretamente, a presunção de culpa aplicável por incumprimento de deveres de vigilância e fiscalização de coisa imóvel (art.º 493.º do C. Civil), parece-nos ser o que melhor se enquadra e que mais aceitação revela por parte dos tribunais e doutrina¹²⁵.

A concessionária responderia assim, não só pelos danos causados pela coisa, mas também quando a coisa (autoestrada compreendendo todos os componentes que a integram) não lograsse evitar a produção do dano (v.g. deficiências no sistema de escoamento e drenagem, vedações que não impeçam com sucesso a entrada de animais). O dever de custódia que recai sobre a concessionária, dada a natureza e especial perigosidade associada à autoestrada, impele as mesmas a actuar diligentemente, num momento anterior à produção do dano, na supervisão e manutenção da via e dos seus componentes.

Para além dos argumentos a favor que expusemos *supra*, acresce ainda que a competência jurisdicional para a apreciação de litígios desta natureza pertence agora aos tribunais administrativos¹²⁶, os quais têm, de forma constante, recorrido ao regime do art.º 493.º do C. Civil na decisão de litígios que opõem utilizadores de vias estradais (sejam estradas municipais, autoestradas concessionadas, ou estradas supervisionadas pela EP - Estradas de Portugal, S.A.) aos responsáveis pela fiscalização, monitorização e conservação das mesmas.

¹²⁵ Também RUI ATAÍDE e PEDRO PIRES FERNANDES, *ibidem*, admitem o recurso ao regime do art.º 493.º, embora, acrescenta o último Autor, com um campo de aplicação mais especificamente delimitado, depois da entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho.

¹²⁶ Questão que abordaremos *infra* no capítulo VI.

V – A Questão da Competência

Como enunciámos supra, a relação jurídica estabelecida entre o Estado e a concessionária tem por fundamento o contrato de concessão de obras públicas a que está acoplada uma concessão de exploração do domínio público, um contrato administrativo celebrado entre estas duas entidades por forma a viabilizar a satisfação do interesse público a que o Estado por si só não poderia acorrer.

Questão que ainda não abordámos, mas que nos parece pertinente no âmbito dos objectivos do Mestrado Forense, é o problema de natureza processual, que também tem ocupado a jurisprudência portuguesa nos últimos anos, da competência em razão da matéria nas acções para efectivação da responsabilidade civil das concessionárias de autoestradas, emergentes de acidente de viação ocorrido numa autoestrada, pela actividade decorrente da concessão para a construção, conservação, exploração e fiscalização das mesmas, com fundamento em acção ou omissão decorrentes dessa actividade.

A dúvida decorre fundamentalmente da natureza da relação jurídica estabelecida entre Estado e concessionária, bem como da natureza das funções desempenhadas pela última, por um lado, e por outro, da relação existente entre a concessionária e os seus utentes.

Como sabemos, a competência jurisdicional, como pressuposto processual e condição necessária para que o Tribunal se possa pronunciar sobre o mérito de determinada causa, deve aferir-se tendo em atenção o pedido e causa de pedir formulados pelo autor na petição inicial, ou seja, na relação jurídica tal como configurada pelo autor. Fixando-se a competência do tribunal no momento da propositura da acção¹²⁷.

No que toca à competência em razão da matéria o princípio da especialização é basilar, reservando-se para certas categorias de tribunais o conhecimento de determinadas causas, atendendo à especificidade das matérias. Na Constituição da República Portuguesa estão previstas várias categorias de tribunais, determinando o art.º 211.º n.º1 a competência residual dos tribunais comuns, e no art.º 212.º n.º3 a atribuição de competência aos tribunais administrativos e fiscais para “*o julgamento das acções e recursos contenciosos que tenham por objecto dirimir os litígios emergentes das relações jurídi-*

¹²⁷ Cf. Entendimento uniforme do STJ v.g. Ac. de 12-Jan.-2010, proc. 1337/07.3TBABT.E1.S1, Ac. de 10-Abr.-2008, proc. 08B845 e Ac. de 13-Mar.-2008, proc. 08A391.

cas administrativas e fiscais”. Também se delimitando no Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais (ETAF), no art.º 1.º n.º1, a sua competência em relação aos litígios que tenham por objecto dirimir os litígios emergentes das relações jurídicas administrativas e fiscais¹²⁸.

Dispõe o ETAF, na alínea i) do n.º1 do seu art.º 4.º, que “*compete aos tribunais da jurisdição administrativa e fiscal a apreciação de litígios que tenham nomeadamente por objecto a responsabilidade civil extracontratual dos sujeitos privados aos quais seja aplicável o regime específico da responsabilidade do Estado e demais pessoas colectivas de direito público*”. Dependendo então a solução do problema da competência em razão da matéria, no caso das acções de responsabilidade civil contra as concessionárias de autoestradas, do disposto no regime específico da responsabilidade do Estado e demais pessoas colectivas no que concerne a pessoas colectivas de direito privado¹²⁹.

O regime jurídico da responsabilidade civil extracontratual do Estado regido pelo Decreto-Lei n.º 48.051, de 21 de Novembro de 1967, tinha o seu âmbito de aplicação circunscrito à responsabilidade civil extracontratual do Estado e demais pessoas colectivas públicas no domínio dos actos de gestão públicos. O recente regime estabelecido com a entrada em vigor da Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro, que o veio revogar, tem carácter inovador¹³⁰, na medida em que lhe confere maior amplitude, a qual se repercute no plano processual, designadamente através da “unificação da jurisdição” e alargamento da competência dos tribunais administrativos¹³¹. Confirmando a opção do

¹²⁸ VIEIRA DE ANDRADE, A Justiça Administrativa, (Lições), 8.ª Edição, Coimbra, Almedina, Coimbra, 2006, pp. 57 e 58, define relação jurídica administrativa como “*aquela em que um dos sujeitos, pelo menos, é uma entidade pública ou uma entidade particular no exercício de um poder público, actuando com vista à realização de um interesse público legalmente definido*”.

¹²⁹ Cf. Ac. do TR de Coimbra de 17-Abr.-2012, proc. 1181/10.0TBCVL-A.C1, Ac. do TR do Porto de 3-Nov.-2011, proc. 9806/09.4TBVNG.P1, e Ac. do TR de Guimarães de 2-Jul.-2009, proc. 2903/08.5TBVCT-A.G1.

¹³⁰ Sendo entendimento uniforme da jurisprudência de que não tem aplicação aos acidentes em autoestrada concessionada ocorridos antes da sua entrada em vigor (30 de Janeiro de 2008), por força do critério do art.º 12.º n.º1 do C. Civil, não o considerando como norma interpretativa do art.º 4.º n.º alínea i) do ETAF, pela sua natureza substantiva e carácter inovador v.g. Ac. do STJ de 14-Jan.-2014, proc. 871/05.4TBMFRE.L1.S1, Ac. do STJ de 11-Fev.-2010, proc. n.º 3857/07.0TVPRT-A.P1.S1, Ac. do TR de Coimbra de 21-Mai.-2013, proc. 2073/09.1TBCTB-K.C1, Ac. da Relação do Porto de 3-Dez.-2012, proc. 376/09.4TBVRL.P1.

¹³¹ CARLOS FERNANDES CADILHA, Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas Anotado, 2ª Edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2011, pp. 29 e 66 e ss..

legislador desde a Reforma da Justiça Administrativa de 2002 de alargar o espectro de competências dos tribunais administrativos.

Nesse sentido, o disposto no n.º5 do art.º 1.º do Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas¹³² vem, por via da extensão a pessoas colectivas de direito privado do regime substantivo de responsabilidade civil de direito público, concretizar o preceituado na alínea i) do art.º 4.º do ETAF. Donde resulta que os tribunais administrativos podem conhecer de litígios entre particulares em sede de responsabilidade civil extracontratual, desde que as acções ou omissões sejam praticadas “*no exercício de prerrogativas de poder público*” ou que sejam reguladas “*por disposições ou princípios de direito administrativo*”.

O litígio em causa opõe, normalmente, uma entidade privada (utente) a outra entidade privada (pessoa colectiva de direito privado). Acontece que para além de pessoa colectiva de direito privado, esta entidade é também concessionária, tendo por objecto social o exercício de actividades abrangidas pela concessão. A concessionária, enquanto entidade privada concessionária de determinada autoestrada, foi chamada a colaborar com a Administração na execução de uma tarefa administrativa de gestão pública (a construção, exploração, manutenção, vigilância e segurança de vias de comunicação), através de contrato administrativo, actuando no exercício de prerrogativas de poder público. Desenvolvendo-se a actividade da mesma num “*quadro de índole pública*”¹³³, e, sendo regulada por disposições e princípios de direito administrativo, enquadrando-se deste modo na previsão do art.º 1.º n.º 5 da Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro¹³⁴.

¹³² «As disposições que, na presente lei, regulam a responsabilidade das pessoas colectivas de direito público, bem como os titulares dos seus órgãos, funcionários e agentes, por danos decorrentes do exercício da função administrativa, são também aplicáveis à responsabilidade civil de pessoas colectivas de direito privado e respectivos trabalhadores, titulares de órgãos sociais, representantes legais ou auxiliares, por acções ou omissões que adoptem no exercício de prerrogativas de poder público ou que sejam regulados por disposições ou princípios de direito público» (sublinhado nosso).

¹³³ Cf. Ac. do Tribunal de Conflitos de 20-Jan.-2010, proc. 025/09.

¹³⁴ “A outorga dessas tarefas, por determinado período, a terceiro da esfera privada, a quem se permite obter lucros económicos (através, nomeadamente, das portagens, regulamentadas também pelo Estado), é regulada e fiscalizada ao abrigo de normas jurídicas de natureza administrativa que ficam inscritas no contrato de concessão” cf. Ac. do STA de 30-Mai.-2013, proc. 017/13.

Esta opção legislativa vem então pôr em crise o entendimento uniforme sobre a atribuição da competência em razão da matéria aos tribunais comuns¹³⁵, dada a natureza privada da concessionária perante terceiro e a falta de norma que determinasse especificamente que fosse aplicável a pessoas colectivas privadas o regime próprio de responsabilidade civil extracontratual do Estado, aplicando-se a regra supletiva de competência.

Com a entrada em vigor da Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro, passa a prevalecer a orientação no sentido de ser competente a jurisdição administrativa para as acções da responsabilidade civil contra as pessoas colectivas de direito privado, concessionárias das autoestradas, designadamente pela violação dos deveres de conservação e vigilância¹³⁶.

Não obstante, é de assinalar a existência de alguma jurisprudência que, não tendo alinhado com a restante, continua a atribuir aos tribunais judiciais a competência para dirimir estes litígios¹³⁷. A decisão do Tribunal de Conflitos tem como linha argumentativa o entendimento de que os actos de gestão pública, ao serem concessionados, “privatizados”, passam a ser tratados como da responsabilidade da concessionária por actos de gestão privada. Já no aresto da Relação de Guimarães atribuiu-se a competência ao tribunal judicial por se entender que o autor pretendia ser indemnizado, pelos danos resultantes de acidente de viação causado pela presença de animais na via, com base na violação de um contrato inominado de utilização da via, ou seja, a título de responsabilidade contratual, afastando deste modo a aplicação de qualquer regime de responsabilidade civil extracontratual¹³⁸.

¹³⁵ Cf. Ac. do Tribunal de Conflitos de 26-Abr.-2007, proc. 015/06, Ac. do STA de 26-Abr.-2007, proc. 015/06, e Ac. do STJ de 6-Nov.-2008, proc. 08B3356.

¹³⁶ V.g. Ac. do STA de 20-Jan.-2010, proc. 025/09, Ac. do STA de 30-Mai.-2013, proc. 017/13, Ac. do TR do Porto de 18-Abr.-2013, proc. 342/12.2TJPRT.P1, Ac. do TR do Porto de 3-Nov.-2011, proc. 9806/09.4TBVNG.P1, Ac. do TR de Coimbra de 21-Mai.-2013, proc. 2073/09.1TBCTB-K.C1, Ac. do TR de Coimbra de 17-Abr.-2012, proc. 1181/10.0TBCVL-A.C1, Ac. do TR de Lisboa de 30-Jun.-2011, proc. 1394/10.5YXLSB-7, Ac. do TR de Lisboa de 14-Fev.-2012, proc. 5715/10.2TCLRS.L1-1, Ac. do TCA Norte de 16-Dez.-2011, proc. 01757/08.6BEBRG, Ac. do TR de Guimarães de 2-Jul.-2009, proc. 2903/08.5TBVCT-A.G1.

¹³⁷ Cf. Ac. do Tribunal de Conflitos de 18-Dez.-2013, proc. 028/13, e Ac. do TR de Guimarães de 11-Jul.-2013, proc. 3200/12.7TBBCL.G1.

¹³⁸ Já no Ac. do Tribunal de Conflitos de 26-Abr.-2007, proc. 015/2006, se mostrava ser irrelevante para a decisão sobre a jurisdição competente o tipo de responsabilidade civil aplicável (contratual ou extracontratual): “*Seja qual for o tipo de responsabilidade que ao caso cumpra chamar - seja a responsabilidade contratual, seja a responsabilidade extracontratual (não importa ao caso qualificá-la neste momento,*

Parece-nos que em ambos os arestos foi desconsiderada a evolução normativa, jurisprudencial e doutrinária que temos vindo a demonstrar. Por um lado, a Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho veio desvalorizar a necessidade de qualificação de relação existente entre a concessionária e o utente, estabelecendo um regime de responsabilidade civil próprio aplicável a determinados acidentes ocorridos em autoestradas, nomeadamente ao nível da distribuição do ónus da prova. Não tendo a própria lei definido expressamente a natureza desse regime como extracontratual ou contratual. Por outro lado, a Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro, veio alargar a competência material dos tribunais administrativos e fiscais, os quais passaram a poder dirimir também conflitos relativos à responsabilidade civil resultante de acção ou omissão de pessoas colectivas privadas que actuem no exercício de prerrogativas de poder público ou que sejam reguladas por disposições ou princípios de direito público, no que, como expusemos, se enquadram as situações em causa.

Julgamos ser fundamental a existência de um entendimento uniforme no que concerne à questão da competência material para conhecimento destes litígios, pois o contrário só poderá gerar sentimentos de insegurança e incerteza logo no momento da propositura da acção.

Ademais, consideramos que a atribuição de competência sobre esta matéria aos tribunais administrativos vem beneficiar os utentes, promovendo também a Igualdade Rodoviária preconizada por MENEZES CORDEIRO, já que nesta sede sempre foram julgadas as acções de responsabilidade civil extracontratual emergentes de acidentes de viação intentadas contra as entidades públicas responsáveis pelas vias onde estes ocorriam (v.g. municípios¹³⁹, EP - Estradas de Portugal, S.A.¹⁴⁰).

embora o autor a entenda como extracontratual) - a verdade é que do que se fala quando se fala da acção tal como vem desenhada pelo autor é de uma controvérsia entre uma entidade privada, o autor, e outra entidade privada, a B..., que não é nem mais nem menos do que uma sociedade anónima, constituída em termos de direito privado”.

¹³⁹ Cf. Ac. do STA de 15-Mar.-2005, proc. 036/04, Ac. do STA de 29-Mar.-2006, proc. 0215/05, e Ac. do STA de 7- Fev.- 2012, proc. 0827/10.

¹⁴⁰ Cf. Ac. do STA de 18-Mai-2006, proc. 0222/06, e Ac. do STA de 21-Fev.-2008, proc. 01001/07.

VI – Conclusões

Resta-nos enunciar as conclusões que retirámos do estudo desta matéria.

No início deste estudo propusemo-nos a demonstrar a existência de uma situação objectiva de desigualdade, quer em termos económico-financeiros, quer pelos meios funcionais de que dispõem, entre as concessionárias de autoestradas e os utentes das mesmas, em caso de litígio referente a acidente de viação em autoestrada e à eventual responsabilidade da concessionária.

As concessionárias de autoestradas incumbidas pelo Estado, pelo contrato de concessão, de construir, explorar e assegurar a manutenção e conservação de vias públicas destinadas ao trânsito rápido por todo o território português, ficam pelo mesmo encarregues de zelar pela segurança e comodidade de todos os que as utilizem. A estes deveres, acessórios à prestação principal, correspondem naturalmente direitos para os utentes que fruem do serviço prestado pelas concessionárias. O direito a ser indemnizado dos danos resultantes de acidente de viação ocorrido na autoestrada concessionada, em circunstâncias que cabe à concessionária dominar e prevenir, é um dos que resulta das bases dos contratos de concessão que analisámos.

A evolução legislativa e jurisprudencial, que cuidámos demonstrar, denota uma progressiva preocupação e atenção para com a posição do utente perante a concessionária de autoestrada, no que toca à responsabilidade da última, em caso de acidente de viação. Pensamos, no entanto, que não se tentou facilitar a condenação da concessionária de autoestrada em sede judicial, mas sim estabelecer (pela via legislativa, como muitos solicitavam) uma mais justa distribuição do ónus da prova processual.

A Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, veio serenar a discussão doutrinária e jurisprudencial relativa à qualificação da natureza da relação estabelecida entre o utente e a concessionária de autoestrada e, como é nosso parecer, sufragou a solução mais justa. Não era compreensível que o utente, surpreendido por uma circunstância estranha à normal circulação em autoestrada, à qual é totalmente alheio, tivesse que provar a violação de normas de protecção pela concessionária ou o incumprimento, por acção ou omissão, dos seus deveres contratuais.

Como vimos, as concessionárias têm a seu cargo o dever de garantir a segurança e a boa manutenção das vias, não sendo por isso inoportuno estabelecer-se uma presunção de incumprimento desses deveres, quando ocorra uma das situações elencadas no

n.º do art.º 12.º da referida Lei. Por outro lado, a maior aptidão das concessionárias para investigar, explicar e provar, as concretas circunstâncias em que o acidente ocorreu é manifesta, o que justifica também a transferência do ónus da prova do lesado para o lesante. Concedemos, no entanto, que por estarem em causa “obrigações de meios”, o grau de exigência em relação às diligências a tomar pela concessionária deva ser considerado casuisticamente, devendo a concessionária demonstrar em juízo o cumprimento das obrigações de segurança devidas e adequadas, ainda que o sinistro tenha, inevitavelmente para esta, ocorrido.

Importa lembrar que a Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, não esgota, na sua previsão, todos os factos que podem conduzir a uma eventual responsabilização da concessionária de autoestrada. Quando a causa do acidente não se enquadre numa das três alíneas do referido n.º do art.º 12.º, é inevitável que se traga de novo à colação a discussão relativa ao regime de responsabilidade civil aplicável às concessionárias. Aqui não deverá o julgador abstrair-se da opção legislativa. Consideramos que nesses casos merece ser ponderado o regime da responsabilidade civil contratual, e a presunção de culpa do art.º 799.º do C. Civil, com base no incumprimento de deveres acessórios contratuais emergentes de contrato com eficácia de protecção para terceiros (o contrato de concessão). Não obstante, julgamos que a responsabilização da concessionária por danos causados pela coisa, ou que a coisa não conseguiu evitar, poderá operar por via do art.º 493.º do C. Civil.

Na perspectiva dos utentes/lesados, julgamos que se encontram hoje numa posição mais favorável a alcançarem a devida indemnização, pelos danos sofridos na sequência de acidente de viação conexionado com a falta de zelo da concessionária no cumprimento dos deveres a que está adstrita. O amenizar da discussão sobre a distribuição do ónus da prova e a atribuição de competência aos tribunais administrativos para dirimir litígios entre entidades particulares, que actuem no exercício de prerrogativas de poder público ou que sejam reguladas por disposições ou princípios de direito público, e outros particulares, contribuíram para que hoje os utentes/lesados, possam fazer valer os seus direitos, dentro de parâmetros de justiça material mais equilibrados e uniformes, promovendo a confiança e segurança jurídica.

A jusante, cremos que esta mudança de paradigma irá despertar as concessionárias de autoestradas, para a necessidade de actuar preventivamente e com a diligência adequada, de modo a evitar a ocorrência de sinistros que muitas vezes poderiam ser obviados.

Índice Bibliográfico

- ATAÍDE**, Rui, “*Acidentes em Autoestradas: Natureza e Regime Jurídico da Responsabilidade das Concessionárias*”, in Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, Almedina, Coimbra, 2011, pp. 157-199;
- CADILHA**, Carlos Fernandes, *Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas Anotado*, 2.^a Edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2011;
- CORDEIRO**, António Menezes, *Igualdade rodoviária e acidentes de viação nas autoestradas – Estudo de Direito Civil português*, Almedina, Coimbra, 2004;
 - “*Acidente de Viação em Autoestrada; natureza da eventual responsabilidade da concessionária – Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 3 de Março de 2005*”, in Revista da Ordem dos Advogados, ano 65, Vol. I, Junho de 2005, pp. 153-180;
 - “*A lei dos direitos dos utentes das autoestradas e a Constituição (Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho)*”, in Revista da Ordem dos Advogados, ano 67, Vol. II, Setembro de 2007, pp. 551-572;
 - Tratado de Direito Civil*, Vol. I, 4.^a Edição Reformulada e Actulizada, Almedina, Coimbra, 2012;
- COSTA**, Mário Júlio Almeida, *Direito das Obrigações*, 12.^a Edição revista e actualizada, Almedina, Coimbra, 2009;
- FERNANDES**, Pedro Pires, “*Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes de Viação Ocorridos em Autoestradas. Entre a Responsabilidade Civil Contratual e a Responsabilidade Delitual*”, in Estudos sobre o Incumprimento do Contrato (Coord. Maria Olinda Garcia), Coimbra Editora, Coimbra, 2011, pp. 131-155;
- FERREIRA**, J. O. Cardona, *Acidentes de Viação em Autoestradas – Casos de Responsabilidade Civil Contratual?*, Coimbra Editora, Coimbra, 2004;
- FRADA**, Manuel Carneiro da, “*Sobre a Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes Ocorridos em Autoestradas*”, in Revista da Ordem dos Advogados, ano 65, Vol. II, Setembro de 2005, pp. 407-433;
- MACHADO**, J. Baptista, *Sobre a aplicação no tempo do novo Código Civil - Casos de aplicação imediata, Critérios fundamentais*, Almedina, Coimbra, 1968;

- MARCELINO**, Américo, *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*, 11.^a Edição Revista e Ampliada, Livraria Petrony, Lisboa, 2012;
- MONTEIRO**, Jorge Ferreira Sinde, “*Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12 de Novembro de 1996*”, in *Revista de Legislação e Jurisprudência*, ano 131.º (Outubro, Novembro e Dezembro de 1998), pp. 41-50, 107-113 e 378-380, ano 132.º (Maio de 1999), pp. 28-32, 60-64 e 90-96;
- “*Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 17 de Fevereiro de 2000 e à Sentença do 3.º Juízo do Tribunal de Competência Especializada Cível da Comarca de Santo Tirso de 2 de Maio de 1996*”, in *Revista de Legislação e Jurisprudência*, ano 133.º (Janeiro a Setembro de 2000), pp. 17-32 e 59-66;
- MÚRIAS**, Pedro/PEREIRA, Maria De Lurdes, “*Obrigações de meios, obrigações de resultado e custos da prestação*” in *Centenário do Nascimento do Professor Doutor Paulo Cunha - Estudos em Homenagem*, Coord. António Menezes Cordeiro, Almedina, Coimbra, 2012, pp. 999-1018.
- RIBEIRO**, Joaquim de Sousa, “*O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidente de viação*”, in *Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro*, Vol. II, Coimbra - Universidade de Coimbra, 1979, pp. 413-523;
- TRIUNFANTE**, Armando, “*Responsabilidade Civil das Concessionárias das Autoestradas*”, in *Direito e Justiça*, 2001, Vol. I, pp. 45-100.

Índice de Jurisprudência

— **TRIBUNAL CONSTITUCIONAL**

- Acórdão de Ac. n.º 596/2009, processo n.º 951/2008, relatado pelo Cons. Benjamin Rodrigues, disponível em www.tribunalconstitucional.pt;
- Acórdão de Ac. n.º 597/2009, processo n.º 981/08, relatado pelo Cons. João Cura Mariano, disponível em www.tribunalconstitucional.pt;
- Acórdão de Ac. n.º 629/2009, processo n.º 585/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, disponível em www.tribunalconstitucional.pt;
- Acórdão de Ac. n.º 98/2010, processo n.º 831/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, disponível em www.tribunalconstitucional.pt;
- Acórdão de Ac. n.º 375/2010, processo n.º 426/2009, relatado pela Cons. Maria Lúcia Amaral, disponível em www.tribunalconstitucional.pt;
- Acórdão de Ac. n.º 224/2011, processo n.º 726/10, relatado pelo Cons. José Borges Soeiro, disponível em www.tribunalconstitucional.pt.

— **TRIBUNAL DE CONFLITOS**

- Acórdão de 26 de Abril de 2007, processo n.º 015/06 (Relator Pires da Rosa), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 20 de Janeiro de 2010, processo n.º 025/09 (Relator Garcia Calejo), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 18 de Dezembro de 2013, processo n.º 028/13 (Relator Távora Victor), disponível em www.dgsi.pt.

— **SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA**

- Acórdão de 12 de Novembro de 1996 (Relator Cardona Ferreira), in Bol. Min. Just. n.º 461, pp. 411 – 422;
- Acórdão de 17 de Fevereiro de 2000, processo n.º 99B1092 (Relator Miranda Gusmão), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 20 de Maio de 2003, processo n.º 03A1296 (Relator Ponce de Leão), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 14 de Outubro de 2004, processo n.º 04B2885 (Relator Oliveira Barros), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 3 de Março de 2005, processo n.º 3835/2004 (Relator Moreira Carvalho), disponível em Revista da Ordem dos Advogados, ano 65, Vol. I, Junho de 2005, pp. 153-180;
- Acórdão de 22 de Junho de 2004, processo n.º 04A1299 (Relator Afonso Correia), disponível em www.dgsi.pt;

- Acórdão de 13 de Março de 2008, processo n.º 08A391 (Relator Sebastião Póvoas), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 10 de Abril de 2008, processo n.º 08B845 (Relator Salvador da Costa), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 9 de Setembro de 2008, processo n.º 08P1856 (Relator Garcia Calejo), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 6 de Novembro de 2008, processo n.º 08B3356 (Relator Salvador da Costa), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 1 de Outubro de 2009, processo n.º 1082/04.1TBVFX.S1 (Relator Santos Bernardino), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 12 de Janeiro de 2010, processo n.º 1337/07.3TBABT.E1.S1 (Relator Moreira Alves), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 11 de Fevereiro de 2010, processo n.º 3857/07.0TVPRT–A.P1.S1 (Relator Álvaro Rodrigues), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 2 de Novembro de 2010, processo n.º 7366/03.9TBSTB.E1.S1 (Relator Fonseca Ramos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 8 de Fevereiro de 2011, processo n.º 8091/03.6TBVFR.P1.S1 (Relator Paulo Sá), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 15 de Novembro de 2011, processo n.º 1633/05.4TBALQ.L1.S1 (Relator Nuno Cameira), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 21 de Março de 2012, processo n.º 6123/03.7TBVFR.P1.S1 (Relator Maria dos Prazeres Pizarro Beleza), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 14 de Março de 2013, processo n.º 201/06.8TBFAL.E1.S1 (Relator Abrantes Geraldés), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 14 de Janeiro de 2014, processo n.º 871/05.4TBMFRE.L1.S1 (Relator Maria Clara Sottomayor), disponível em www.dgsi.pt.

— SUPREMO TRIBUNAL ADMINISTRATIVO

- Acórdão de 16 de Maio de 1996, *in* AP.DR de 1998.1023, p. 3697;
- Acórdão de 15 de Março de 2005, processo n.º 036/04 (Relator Políbio Henriques), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 14 de Abril de 2005, processo n.º 086/04 (Relator Angelina Domingues), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 29 de Março de 2006, processo n.º 0215/05 (Relator Adérito Santos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 18 de Maio de 2006, processo n.º 0222/06 (Relator Madeira dos Santos), disponível em www.dgsi.pt;

- Acórdão de 26 de Abril de 2007, processo n.º 015/06 (Relator Pires da Rosa), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 21 de Fevereiro de 2008, processo n.º 01001/07 (Relator Rui Botelho), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 20 de Janeiro de 2010, processo n.º 025/09 (Relator Garcia Calejo), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 7 de Fevereiro de 2012, processo n.º 0827/10 (Relator Fernanda Xavier), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 30 de Maio de 2013, processo n.º 017/13 (Relator Santos Carvalho), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 18 de Junho de 2013, processo n.º 01184/12 (Relator Casimiro Gonçalves), disponível em www.dgsi.pt.
- **TRIBUNAL CENTRAL ADMINISTRATIVO DO NORTE**
- Acórdão de 16 de Dezembro de 2011, processo n.º 01757/08.6BEBRG (Relator Maria Fernanda Duarte Brandão), disponível em www.dgsi.pt;
- **TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE COIMBRA**
- Acórdão de 8 de Maio de 2001, publicado na CJ ano XXVI – 3, 9;
 - Acórdão de 12 de Abril de 2005, processo n.º 152/05 (Relator Rui Barreiros), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 29 de Novembro de 2005, processo n.º 3290/05 (Relator Cardoso de Albuquerque), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 17 de Abril de 2012, processo n.º 1181/10.0TBVCVL-A.C1 (Relator Moreira do Carmo), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 21 de Maio de 2013, processo n.º 2073/09.1TBCTB-K.C1 (Relator Jorge Arcanjo), disponível em www.dgsi.pt;
- **TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE ÉVORA**
- Acórdão de 25 de Janeiro de 2007, processo n.º 2335/06-2 (Relator Gaito das Neves), disponível em www.dgsi.pt;
 - Acórdão de 28 de Fevereiro de 2008, processo n.º 2786/07-3 (Relator Almeida Simões), disponível em www.dgsi.pt.
- **TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE GUIMARÃES**
- Acórdão de 26 de Abril de 2007, processo n.º 494/07-2 (Relator Rosa Tching), disponível em www.dgsi.pt;

- Acórdão de 5 de Maio de 2009, processo n.º 0827903 (Relator Maria da Graça Mira), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 2 de Julho de 2009, processo n.º 2 903/08.5TBVCT-A.G1 (Relator Rosa Tching), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 13 de Setembro de 2012, processo n.º 128/10.9TBGMR.G1 (Relator Isabel Rocha), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 23 de Outubro de 2012, processo n.º 218/08.8TBBRG.G1 (Relator António Santos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 18 de Dezembro de 2012, processo n.º 6246/10.6TBBRG.G1 (Relator Filipe Carço), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 17 de Janeiro de 2013, processo n.º 872/10.0TBPTL.G1 (Relator António Sobrinho), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 11 de Julho de 2013, processo n.º 3200/12.7TBBCL.G1 (Relator António Beça Pereira), disponível em www.dgsi.pt.

— **TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA**

- Acórdão de 5 de Maio de 2005, processo n.º 3346/2005-6 (Relator Gil Roque), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 9 de Junho de 2005, processo n.º 4808/2005-6 (Relator Granja da Fonseca), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 22 de Fevereiro de 2007, processo n.º 2536/2006-8 (Relator Pedro Lima Gonçalves), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 15 de Maio de 2007, processo n.º 6060/2006-7 (Relator Pimentel Marcos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 14 de Maio de 2009, processo n.º 2/2000.L1-8 (Relator António Valente), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 2 de Dezembro de 2009, processo n.º 301/05.1TBTVD.L1-7 (Relator Roque Nogueira), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 24 de Março de 2011, processo n.º 1633/05.4TBALQ.L1-8 (Relator Catarina Arêlo Manso), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 30 de Junho de 2011, processo n.º 1394/10.5YXLSB-7 (Relator Maria Amélia Ribeiro), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 14 de Fevereiro de 2012, processo n.º 5715/10.2TCLRS.L1-1 (Relator António Santos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 26 de Junho de 2012, processo n.º 1017/0905TCLRS.L1-7 (Relator Cristina Coelho), disponível em www.dgsi.pt;

- Acórdão de 16 de Maio de 2013, processo n.º 5719/07.2TBVFX.L1-2 (Relator Maria José Mouro), disponível em www.dgsi.pt.

— **TRIBUNAL DA RELAÇÃO DO PORTO**

- Acórdão de 6 de Julho de 1995, processo n.º 9431011 (Relator Diogo Fernandes), sumário disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 5 de Junho de 1995, processo n.º 9550134 (Relator Bessa Pacheco), sumário disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 13 de Fevereiro de 2006, processo n.º 0650359 (Relator Fonseca Ramos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 29 de Janeiro de 2008, processo n.º 0720837 (Relator João Proença), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 9 de Novembro de 2009, processo n.º 6004/06.2TBSTS.P1 (Relator Abílio Costa), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 17 de Novembro de 2009, processo n.º 1803/07.0TBMAI.P1 (Relator Sílvia Pires), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 3 de Novembro de 2011, processo n.º 9806/09.4TBVNG.P1 (Relator Mário Fernandes), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 17 de Novembro de 2011, processo n.º 2338/07.7TBPNF.P1 (Relator Pinto de Almeida), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 8 de Maio de 2012, processo n.º 1726/06.0TJVNF.P1 (Relator M. Pinto dos Santos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 13 de Setembro de 2012, processo n.º 4401/08.8TBVFR.P1 (Relator Teresa Santos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 3 de Dezembro de 2012, processo n.º 376/09.4TBVRL.P1 (Relator Soares de Oliveira), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 4 de Julho de 2013, processo n.º 3238/11.1TBGMR.P1 (Relator Maria Amália Santos), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 2 de Dezembro de 2013, processo n.º 549/11.0TBPRG.P1 (Relator Augusto de Carvalho), disponível em www.dgsi.pt;
- Acórdão de 18 de Abril de 2013, processo n.º 342/12.2TJPRT.P1 (Relator Teresa Santos), disponível em www.dgsi.pt.