



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

**Responsabilidade Civil das Concessionárias por Acidentes de
Viação Ocorridos em Autoestrada**

Catarina Flor Ferreira

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2017

UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

**Responsabilidade Civil das Concessionárias por Acidentes de
Viação Ocorridos em Autoestrada**

Catarina Flor Ferreira

Dissertação de Mestrado na área de Direito
Privado, realizada sob a orientação do Professor
Doutor Agostinho Cardoso Guedes.

Faculdade de Direito | Escola do Porto

2017

Aos meus Pais e ao meu Irmão.

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai, cujo presente estudo é especialmente dedicado, por todo o apoio demonstrado ao longo do meu percurso académico e por sempre ter acreditado em mim, às vezes mais do que eu própria.

À minha mãe, cuja força e coragem foram essenciais para a minha motivação e por me ter acompanhado durante não só esta etapa, mas todas as etapas da minha vida.

Ao meu irmão, o meu pilar, por me ter demonstrado que tudo é possível e por sempre me ter ajudado em inúmeros aspetos da minha vida.

Aos meus amigos, por todo o apoio e incentivo dados em momentos de maior desânimo.

À Ana Catarina Silva e Ana Sofia Costa, por me terem acompanhado durante toda a minha experiência académica.

Ao Professor Doutor José Carlos Brandão Proença por, nas aulas de Responsabilidade Civil, ter suscitado o meu interesse pelo tema escolhido.

Por fim, ao Professor Doutor Agostinho Cardoso Guedes, pela disponibilidade demonstrada, por todo o incentivo, conselhos e esclarecimentos que, ao longo desta etapa, foram essenciais para o término da presente dissertação, e por ter sido um dos principais motivos por me ter apaixonado pela área do Direito Privado, desde o começo do meu percurso académico.

RESUMO

Na presente dissertação pretendemos discutir a natureza da responsabilidade civil das concessionárias de autoestradas.

Para tal, iremos analisar as diversas posições doutrinárias e jurisprudenciais que se foram manifestando ao longo das últimas décadas. Como veremos, a doutrina e jurisprudência dividem-se entre as teses contratuais e extracontratuais. Esta questão é de extrema relevância, uma vez que as soluções variam consoante se opte por uma via ou por outra.

Pretendemos, assim, expor as opiniões de diversos autores que já se pronunciaram sobre esta matéria, de forma a que, no final do presente estudo, consigamos tirar as nossas conclusões.

Faremos, ainda, uma análise à Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, mais concretamente ao art.º 12.º. De facto, a entrada em vigor da referida Lei foi importante e, acima de tudo, necessária, na medida em que pôs um ponto final às dúvidas sobre quem imputa o ónus do cumprimento das obrigações de segurança das concessionárias.

Todavia, como iremos entender ao longo do nosso estudo, o legislador não respondeu a todas as questões que existiam sobre este tema, nomeadamente à questão central da nossa dissertação: a natureza da responsabilidade civil das concessionárias.

Palavras-chave: Contratual; Extracontratual; Lei n.º 24/2007; Responsabilidade Civil; Concessionárias; Utente.

ABSTRACT

This paper deals with the nature of civil liability of road concession companies for damages suffered by users of such roads.

The various opinions expressed by doctrine and by the Portuguese courts in the last decades are carefully analyzed. The doctrine and the courts have based such liability either in tort or in contract. This issue is extremely relevant, taking into account that solutions may vary according to which way is chosen.

We describe and criticize the opinions from different authors that have already stated their position on this matter so that, by the end of this study, proper conclusions can be sorted out.

Also Law n° 24/2007, from 18th July, more specifically the article 12.º are subject to analysis. However, as one will understand throughout this study, the law maker didn't answer to all questions about this topic, specifically about the main issue of this dissertation: the nature of civil liability road concession companies for damages suffered by users of such roads.

Keywords: Contractual; Extracontractual; Law n° 24/2007; Civil Responsibility; Dealerships; User.

ÍNDICE

Abreviaturas	9
Introdução	10
1. A tese delitual	12
1.1 Regime Geral da Responsabilidade Civil Extracontratual	12
1.2 Artigo 493.º, n.º 1 - Danos causados por coisa imóvel.....	13
1.3 Da Jurisprudência	15
2. A tese contratual	17
2.1 Relação Contratual entre o Utente e a Concessionária.....	17
2.2 Pagamento de Portagem: Taxa ou preço?.....	19
2.3 O Contrato Inominado	22
2.4 O Contrato a Favor de Terceiro	23
2.5 O Contrato com eficácia de proteção para terceiro	26
2.6 Da Jurisprudência	27
3. A Lei 24/2007, de 18 de Julho	29
3.2 O art.º 12.º da Lei n.º 24/2007	30
3.3 Da Constitucionalidade do artigo 12.º	31
3.4 Alínea a) Objetos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem	35
3.5 Alínea b) Atravessamento de animais	36
3.6 Alínea c) Líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais	38
3.7 Verificação Por Autoridade Policial Competente	39
3.8 Os Casos de Força Maior.....	40
3.9 O art.º 12.º: Uma Norma Interpretativa?	42
4. Da Competência Jurisdicional	45
5. Natureza e Regime Jurídico da Responsabilidade Civil das Concessionárias de Autoestradas	48
Conclusões	50
Bibliografia	52

ABREVIATURAS

Ac.(s) – Acórdão(s)

Al. – Alínea

Art.º(s) – Artigo(s)

CC – Código Civil

CRP – Constituição da República Portuguesa

DL – Decreto-Lei

ETAF – Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais

LOFTJ – Lei de Organização e Funcionamento dos Tribunais Judiciais

N.º(s) – Número(s)

Ob. Cit. – Obra Citada

Pág./PP – Página/s

Proc. – Processo

RLJ – Revista de Legislação e Jurisprudência

ROA – Revista da Ordem dos Advogados

SCUT – Sem Custo para os Utilizadores

ss. – seguintes

STA – Supremo Tribunal Administrativo

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TC – Tribunal Constitucional

TR – Tribunal da Relação

INTRODUÇÃO

Os acidentes de viação são uma realidade cada vez mais constante nas autoestradas nacionais. No entanto, este é um problema que há muito tem suscitado posições diversas na doutrina e jurisprudência portuguesas.

De facto, não existe consenso relativamente à natureza e responsabilidade no que respeita à relação jurídica existente entre a concessionária e o utente de uma autoestrada.

As posições e soluções tomadas vão divergindo entre contratuais e delituais, o que traz consequências distintas no que toca à proteção do lesado e ao ónus da prova.

Deste modo, o presente estudo irá incidir sobre os acidentes ocorridos em autoestradas concessionadas, em virtude do atravessamento de animais na via, presença de pedras e/ou óleo no pavimento, lençóis de água, entre outros. No fundo, acidentes que ocorram por circunstâncias alheias à força maior ou intervenção de terceiro. Pretende-se, então, saber quem deverá ser responsabilizado e, conseqüentemente, quem deverá assumir a indemnização devida.

De facto, parte da nossa doutrina e jurisprudência entende estarmos perante situações que originam responsabilidade extracontratual, significando assim que a responsabilidade pela prova recai sobre o lesado, “que não só terá de provar o incumprimento de deveres por parte da concessionária (facto ilícito), mas também o próprio dano, o nexo de causalidade entre o facto ilícito e o dano e a culpa da concessionária”¹. Outros defendem a aplicação do artigo 493.º do Código Civil, quando os danos são causados pelas coisas.

Por outro lado, há quem considere que este tipo de acidentes origina responsabilidade contratual, tendo então a concessionária de provar que a ocorrência dos danos não foi culpa sua, cabendo-lhe a obrigação de indemnizar o utente caso essa prova não seja feita. Dentro da tese contratual, há autores que defendem a aplicação do contrato com eficácia de proteção para terceiros, contrato a favor de terceiro, contrato inominado ou contrato de adesão.

¹ FERNANDES, Pedro Pires, “*Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes de Viação Ocorridos em Auto-Estradas. Entre a Responsabilidade Civil Contratual e a Responsabilidade Delitual*”, in Estudos Sobre o Incumprimento do Contrato (Coord. Maria Olinda Garcia), Coimbra Editora, 2011, pág. 148.

É evidente, portanto, que a doutrina e jurisprudência nacionais não são unânimes quanto à solução justa a aplicar. Deste modo, ao longo do presente estudo iremos analisar as diversas hipóteses.

Por fim, faremos uma breve análise à Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, mais concretamente ao seu art.º 12.º, que se revelou bastante controverso, pois, como veremos, em vez de dar resposta à presente questão, conseguiu deixar ainda mais dúvidas.

1. A TESE DELITUAL

A responsabilidade civil aquiliana, extracontratual ou delitual nasceu com a Lex Aquilia (286 a. C.) e ocorre sempre que alguém viola um direito absoluto ou uma norma de proteção e o faz com culpa². Cabe ao lesado provar a culpa do agente, nos termos do artigo 487.º, n.º 1 do CC, isto é, terá de provar o facto ilícito, o dano, a culpa e o nexo de causalidade entre o facto e o dano.

Relativamente à tese delitual, formaram-se duas correntes opostas: uma em que aplica as regras gerais dos artigos 483.º, n.º 1 e 487.º do CC, e outra que recorre ao artigo 493.º, n.º 1 do CC, que prevê uma presunção de culpa pelos danos causados por coisas detidas pelas pessoas com o dever de as vigiar.

1.1 REGIME GERAL DA RESPONSABILIDADE CIVIL EXTRA CONTRATUAL

MENEZES CORDEIRO entende que neste tipo de casos se deverá aplicar a segunda parte do artigo 483.º, n.º 1 do CC³. O autor defende que a solução justa consiste em responsabilizar a concessionária sempre que se mostre que esta não cumpriu os deveres que sobre ela impendiam, daí resultando danos para as pessoas que tais deveres visavam tutelar. O autor considera que presumir a culpa da concessionária perante um evento anómalo seria responsabilizá-la, objetivamente⁴. Contudo, se se demonstrar que, por exemplo, não existia vedação no local do acidente e que, em consequência, atravessou um animal na autoestrada, tendo daí decorrido um acidente que não pudesse ter sido evitado pelo utente, nesse caso já haverá responsabilidade. Todavia, tal prova competirá sempre ao lesado.

Esta é, de facto, a tese menos protetora para o utente, pois este fica com o ónus de provar todos os requisitos da responsabilidade civil da concessionária, o que por vezes se pode tornar bastante difícil. Saliente-se que, não conseguindo fazer prova de todos os pressupostos, o lesado não terá direito à obtenção de um ressarcimento pelo dano ocorrido.

² CORDEIRO, António Menezes, *“Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação nas Auto-Estradas – Estudo de Direito Civil Português”*, Almedina, 2004, pág. 42.

³ «(...) disposição legal destinada a proteger interesses alheios».

⁴ CORDEIRO, António Menezes, ob. cit., pág. 51.

1.2 ARTIGO 493.º, N.º 1 - DANOS CAUSADOS POR COISA IMÓVEL

Relativamente à responsabilidade *ex vi* do artigo 493.º, n.º 1 do CC, esta só abrange os *danos causados pela coisa*. Deste modo, a disposição apenas cobre aquelas hipóteses em que foi a específica natureza da coisa que esteve na origem do prejuízo. Não é, portanto, suficiente que o «evento danoso se tenha dado “com” a coisa, “na” coisa ou com “ocasião” da coisa»⁵. Assim, o preceito abrangeria os danos causados pela autoestrada em si mesma, na medida em que esta seria considerada um imóvel. Tal imóvel está em poder da concessionária, que tem o dever de a vigiar e conservar em boas condições de circulação. Deste modo, se o acidente porventura ocorre em virtude «de um buraco existente no pavimento, do aluimento deste, da queda de uma passagem aérea para peões, de uma ponte ou viaduto ou mesmo de um lençol de água acumulada por deficiência de construção ou de manutenção»⁶, pode dizer-se que o dano resultou da coisa imóvel.

Este regime confere uma vantagem considerável ao lesado, pois este apenas tem que provar a ilação, isto é, que os danos que sofreu foram causados pela coisa que incumbia ao sujeito vigiar. À outra parte cabe a demonstração de que não agiu com culpa ou de que os danos se teriam produzido ainda que não tivesse havido culpa sua.

Este entendimento teve o impulso de SINDE MONTEIRO, que entende que, para que haja lugar à aplicação do regime especial do artigo 493.º, n.º 1 do CC, é necessário que, para além de um poder de facto a que vá associado o dever de vigilância, é necessário que uma coisa seja fonte de danos para terceiros⁷. Deste modo, a pessoa responde por não ter tomado as precauções adequadas para evitar que das coisas sob o seu domínio resultem danos. Além disso, sendo o dano causado pela coisa e sendo a coisa, neste caso, uma coisa imóvel, tal implica uma anormalidade no seu funcionamento. Ora, uma vez que se trata de «deveres de agir para evitar danos para terceiros»⁸, e sendo a violação do dever elemento de ilicitude, então a inversão do ónus da prova faz presumir não apenas a culpa, mas também a ilicitude. Assim, haverá responsabilidade por culpa presumida, em que ao lesado só caberá provar,

⁵ FRADA, Manuel Carneiro da, “*Sobre a Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes Ocorridos em Auto-Estradas*”, in ROA, Ano 65, Vol. II, pág. 420.

⁶ ATAÍDE, Rui, “*Acidentes em Auto-Estradas: Natureza e Regime Jurídico da Responsabilidade dos Concessionários*”, in Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, Almedina, 2011, pág. 164.

⁷ MONTEIRO, Sinde, “*Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 12 de Novembro de 1996*”, in RLJ, Ano 131.º, pág. 107.

⁸ MONTEIRO, Sinde, ob. cit., pág. 108.

num plano objetivo, o vício e o nexó de causalidade entre este e o dano. Confirmando-se a existência de um defeito, presume-se então a violação culposa de um dever de segurança no tráfego, ou seja, a omissão do cuidado necessário para evitar que a coisa cause danos a terceiros.

O dever de assegurar a circulação «em boas condições de segurança e comodidade»⁹, para SINDE MONTEIRO, implica o afastamento de obstáculos e a eliminação de outras fontes de perigo, quer provenham de factos naturais ou de factos de terceiros. Se ocorrer um acidente devido a alguma destas circunstâncias, estamos então perante uma anormalidade ou defeito causado pela coisa imóvel autoestrada.

Se, por outro lado, estivermos perante uma situação de atravessamento de animais na via, o autor considera que a presença do animal constitui uma anormalidade, visto que em Portugal as vedações são obrigatórias, sendo estas indispensáveis para garantir o desejável nível de segurança.

Um dos argumentos utilizados para afastar a responsabilidade da concessionária é de que o dano não foi causado pela «autoestrada em si mesma». Ora, para o autor, esta expressão é demasiado limitativa, na medida em que só os danos ligados à estrutura física do pavimento cairiam sob a alçada do artigo 493.º, n.º 1. O autor defende que se deverá falar em danos que sejam de atribuir à autoestrada.

Por sua vez, RUI ATAÍDE vai contra a opinião de SINDE MONTEIRO, pois entende que se o acidente ocorreu em virtude do atravessamento de um animal, já não se poderá enveredar pelo regime do artigo 493.º, n.º 1, na medida em que os danos emergentes não foram causados pela coisa, mas por uma realidade exterior à coisa¹⁰.

MENEZES CORDEIRO¹¹, não obstante considerar a autoestrada uma coisa imóvel, o autor apenas aplicaria o artigo 493.º, n.º 1, nos casos em que os danos são causados pelo risco da própria coisa, como por exemplo o desmoronamento de uma ponte ou do piso. Já nas hipóteses de atravessamento de animais, lençóis de água, gelo, pedras, manchas de óleo, entre outros, não são «danos causados pela autoestrada», pelo que o autor considera que o artigo 493.º, n.º 1 tem uma aplicação bastante limitada.

⁹ Base XXXVI, n.º 2.

¹⁰ O autor defende que a responsabilidade da concessionária para com terceiros é de natureza extracontratual, submetida ao regime geral dos artigos 483.º e 487.º do CC, mas admite a aplicação do artigo 493.º do CC em determinados casos. – Pág. 164.

¹¹ CORDEIRO, António Menezes, “Igualdade...”, pág. 48.

Finalmente, CARNEIRO DA FRADA¹² salienta que se deverá distinguir entre os danos causados pela coisa e os prejuízos derivados do que se consubstancia o “ambiente”, a “envolvência” ou as “condições gerais” da utilização das coisas do mesmo tipo. O autor considera que o disposto no artigo 493.º, n.º 1 se refere exclusivamente aos «danos causados pelo específico perigo da própria coisa». Todavia, o autor realça a importância do cumprimento por parte das concessionárias dos deveres de vigilância que sobre elas impendem, uma vez que tais deveres lhes são impostos em virtude do contrato de concessão. Além disso, admite o autor que a inversão do ónus da prova apenas se justifica se os danos causados poderiam ter sido evitados pela observação dos deveres de vigilância. O autor restringe a aplicação da presunção, na medida em que considera que basta a convicção de que existiu outra causa, que vai para além do dever de vigilância, para afastar a presunção.

1.3 DA JURISPRUDÊNCIA

No Ac. Do Tribunal da Relação do Porto, de 13/10/2015¹³, estava em causa um acidente de viação ocorrido na autoestrada A25 (SCUT), em Aveiro, em virtude do atravessamento de um canídeo, que provocou danos no veículo do Autor. O tribunal decidiu condenar a Ré (concessionária), justificando a decisão através da aplicação do art.º 483.º do CC, conjugado com o art.º 12.º, n.º 1, da Lei n.º 24/2007 de 18 de Julho. Refere o tribunal que *«ocorrendo acidente de viação nas mencionadas vias concessionadas, do qual resultem danos para pessoas ou bens, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança cabe à concessionária, desde que a respetiva causa diga respeito, entre outras, a atravessamento de animais, desde que não resultantes de condições climatéricas anormais. Caberá, por isso, ao lesado, alegar e demonstrar todos os pressupostos inscritos no art.º 483.º do CC, beneficiando da presunção de culpa da Concessionária (art.º 487.º/1 do C. Civil), incidindo sobre esta o ónus de alegar e demonstrar que o acidente não se deveu a culpa sua quanto ao incumprimento das regras de segurança ou, dito de outra maneira, que não houve qualquer incumprimento censurável da sua parte quanto às obrigações de segurança»*.

¹² FRADA, Manuel Carneiro da, ob. cit., pág. 419 e ss.

¹³ Proc. n.º 1416/12.5T2AVR.P1, disponível em www.dgsi.pt, tendo sido relator Tomé Ramião.

Já no Ac. Do Tribunal da Relação de Lisboa, de 15/05/2007¹⁴, discutia-se a eventual responsabilidade da Brisa pela ocorrência de um acidente de viação, motivado pela colisão com um animal de raça canina. Discutia-se, precisamente, se se conseguiu provar a culpa da Ré ou se, por outro lado, a culpa se presumia. O TR recorreu, então, ao art.º 493.º do CC, referindo que não se justifica «afirmar que o dano tem de ser causado “pela auto-estrada em si mesma”. O que é essencial é que se possa afirmar a existência de um nexo de causalidade entre a auto-estrada e o dano. Tanto o aparecimento de um animal como um buraco na via constituem anormalidades que fazem presumir a violação culposa do dever de vigilância por parte de quem tem o poder de facto sobre a coisa, neste caso a A/E». O tribunal decidiu condenar a Ré, pois alega que esta não «tomou as providências necessárias para evitar que o cão pudesse ter entrado na via».

¹⁴ Proc. n.º 6060/2006-7, disponível em www.dgsi.pt, tendo sido relator Pimentel Marcos.

2. A TESE CONTRATUAL

Face à dificuldade em demonstrar, por parte do lesado, que os danos decorrentes do acidente se devem à atuação culposa da concessionária, surgiram então as teses contratuais.

Até finais de 1996, os nossos tribunais decidiam unanimemente pela via extracontratual. O Ac. do STJ, de 12/11/1996, cujo relator foi o Conselheiro CARDONA FERREIRA, teve bastante peso para o presente estudo, principalmente após a anotação de SINDE MONTEIRO¹⁵.

Em 2000, o STJ¹⁶ proferiu sentença, em que se decidia pela existência de um contrato inominado. O tribunal teve por base a anotação de SINDE MONTEIRO ao Ac. do STJ, de 12 de Novembro de 1996. Deste modo, este acórdão revelou-se decisivo, na medida em que conduziu a uma reviravolta na jurisprudência e, conseqüentemente, levou a um aumento significativo dos adeptos da tese contratual.

Ao longo dos anos foram, então, surgindo algumas teses contratuálistas que visam diferentes enquadramentos e soluções. O contrato inominado, o contrato a favor de terceiro e o contrato com eficácia de proteção para terceiro são as diferentes soluções que a doutrina apresenta.

As teses contratuais, como veremos, revelam ser mais favoráveis para o lesado, uma vez que cabe à concessionária provar que não teve culpa na ocorrência do evento, nos termos do art.º 799.º, n.º 1 do CC.

2.1 RELAÇÃO CONTRATUAL ENTRE O UTENTE E A CONCESSIONÁRIA

Como já referimos, parte da doutrina considera que a responsabilidade das concessionárias por acidentes nela ocorridos surge por consequência da existência de um contrato entre o utente e a concessionária.

¹⁵ MONTEIRO, Sinde, “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.

¹⁶ Ac. do STJ de 17/02/2000, Proc. n.º 99B1092, cujo relator foi o Conselheiro Miranda Gusmão.

No entanto, por vezes podem surgir dúvidas se estamos, de facto, perante um negócio jurídico. No caso das cláusulas contratuais gerais, por exemplo, a uma das partes fica interdita a possibilidade de discutir o conteúdo do contrato, limitando-se esta a aceitar ou rejeitar o contrato nos termos em que foi definido.

HORSTER define o conceito de negócio jurídico como a «declaração de vontade privada que visa a produção de um efeito jurídico que se verifica conforme a ordem jurídica por ter sido querida pelas partes»¹⁷. Todavia, em muitas situações da vida corrente celebramos atos jurídicos sem nos apercebermos que estamos, de facto, a praticá-los. A questão que se coloca é a de saber se um utente de uma autoestrada quando paga portagem para usufruir da mesma, estará, no fundo, a celebrar um contrato com a concessionária.

CARNEIRO DA FRADA¹⁸ defende que os comportamentos dos utentes, sempre que utilizam uma autoestrada, são comportamentos «automatizados, sem consciência ou vontade atual alguma de celebrarem qualquer contrato». O autor acredita que não existe uma vontade efetiva de celebração de um contrato, e que, faltando esse pressuposto essencial, não se poderá admitir a existência de um contrato entre a concessionária e o utente. Acredita que, eventualmente, poderá existir uma ideia de reciprocidade (aquilo que o utente paga deverá ter um corresponsivo por parte da concessionária), mas que essa reciprocidade nunca poderá ser entendida como a celebração de um contrato.

Para este autor não se poderá aceitar a tese contratual não só pelos motivos acima elencados, mas também por considerar que, admitindo-se a existência de um contrato, este nunca poderá ser considerado bilateral. De facto, há muitas dúvidas relativamente à «consciência ou vontade de celebrar um negócio jurídico com cada um dos utentes»¹⁹ e, faltando essa intenção por parte das concessionárias, não se pode considerar que existe contrato bilateral. O autor argumenta, aliás, que «a admissão de semelhante consciência ou vontade afigura-se, para a generalidade dos utentes, uma mera ficção». Além disso, a concessionária não pode, em caso algum, recusar a entrada a utentes, o que poderá condicionar a liberdade de celebração.

Por fim, o autor acredita que, aceitando-se a tese contratualista, tal viria a revelar-se desfavorável para o utente, na medida em que este, se pretendesse uma indemnização, teria

¹⁷ HORSTER, Heinrich Ewald, *«A Parte Geral do Código Civil Português – Teoria Geral do Direito Civil»*, Almedina, 2003, pág. 417.

¹⁸ FRADA, Carneiro da, ob. cit., pág. 410.

¹⁹ FRADA, Carneiro da, ob. cit., pp. 411 e 412.

de provar a existência de um contrato com a concessionária (art.º 342.º, n.º 1 do CC), o que seria uma «*tarefa incontornável*»²⁰.

Também PEDRO PIRES FERNANDES²¹ acredita que não existe vontade por parte da concessionária para a celebração de um contrato com o utente. O autor defende que existe certamente essa vontade de celebração de contrato com o concedente, mas nunca com os utentes que entram na autoestrada.

Com todo e o devido respeito, não podemos concordar com esta posição. De facto, consideramos que o utente tem consciência e tem em si o poder de decidir se quer ou não pagar portagem de forma a aceder a uma determinada autoestrada. Aliás, o utente tem a possibilidade de frequentar autoestradas não concessionadas. Se opta por não o fazer, e se decide pagar um preço para circular numa autoestrada concessionada, sabe que está a celebrar um contrato com a concessionária. O utente sabe que, pagando um preço, espera uma contrapartida, que seria circular na autoestrada em boas condições e em segurança. O utente paga um preço e, em contrapartida, a concessionária garante as boas condições da autoestrada concessionada. Existe aqui, portanto, duas declarações de vontade tácitas: a proposta e a aceitação. Deste modo, existe efetivamente um contrato bilateral, em que existem obrigações para ambas as partes.

2.2 PAGAMENTO DE PORTAGEM: TAXA OU PREÇO?

Quando o utente entra numa autoestrada, é-lhe exigido o pagamento de uma portagem. A questão fundamental que importa analisar é saber se o pagamento de portagem corresponde a um preço ou a uma taxa. Esta questão é de extrema importância, uma vez que o regime aplicável varia consoante se considere um ou outro.

Convém salientar, primeiramente, que nas receitas das entidades públicas distinguem-se as receitas de direito público – as que são obtidas pelo Estado – e as receitas de direito privado, obtidas pelos particulares²². Ao passo que as receitas de direito público são receitas coativas, as receitas de direito privado são receitas voluntárias.

²⁰ FRADA, Carneiro da, ob. cit., pág. 416.

²¹ FERNANDES, Pedro Pires, ob. cit., pág. 141.

²² RIBEIRO, J. J. Teixeira, “*Noção Jurídica de Taxa*”, in RLJ, Ano. 117.º, pág. 289.

SINDE MONTEIRO realça que a palavra «taxa» não é determinante para chegarmos à conclusão se estamos perante uma taxa ou um preço, pois se assim fosse, o problema estaria resolvido antes de verdadeiramente ser colocado²³.

CARDONA FERREIRA defende que, mesmo chamando-lhe taxa, por se tratar de um pagamento de um serviço a que a concessionária está obrigada a pagar perante terceiro, não deixa por isso de ser um preço pago por esse terceiro. O autor considera que o terceiro paga, quando tem de o fazer, pela prestação desse serviço, acabando por ser um «preço da adesão»²⁴.

Já ARMANDO TRIUNFANTE²⁵ atenta que, para que se perceba o âmbito da questão, é necessário saber se as portagens são ou não fixadas coativamente pelo Estado ou se quer o concessionário quer o utente têm um papel na sua determinação. De facto, a atualização das taxas de portagem é da responsabilidade da concessionária, havendo um limite máximo e um limite mínimo, tendo a concessionária a liberdade para estabelecer o montante atualizado dentro dessa moldura. Por este motivo, o autor recusa a ideia de que as portagens são fixadas coativamente pelo Estado ou por outro ente público.

Por outro lado, o autor defende que o utente de uma autoestrada tem autonomia na decisão se quer ou não pagar a portagem. Se o utente não quer usufruir do serviço, então também não é obrigado a pagar a taxa²⁶. Aliás, o utente tem ainda a liberdade de escolher entre uma autoestrada com portagem e uma autoestrada regular. Além disso, o utente sabe que terá de pagar mais ou menos consoante a dimensão do percurso²⁷. Ou seja, o utente tem essa liberdade de escolha.

ARMANDO TRIUNFANTE defende ainda que os bens integrados na concessão constituem domínio público, mas que este argumento não deverá ser decisivo, uma vez que os caminhos-de-ferro também pertencem ao domínio público do Estado. No caso dos caminhos-de-ferro não há dúvidas na doutrina e jurisprudência que existe um verdadeiro contrato de transporte

²³ MONTEIRO, Sinde, “Anotação...”, RLJ, Ano 132.º, pág. 28.

²⁴ FERREIRA, J. O. Cardona, “*Acidentes de Viação em Auto-Estradas – Casos de Responsabilidade Civil Contratual?*”, Coimbra Editora, Coimbra, 2004, pág. 82.

²⁵ TRIUNFANTE, Armando, “*Responsabilidade Civil das Concessionárias das Auto-Estradas*”, in Direito e Justiça, Vol. XV, Tomo I, Universidade Católica Editora, Porto, pág. 51 e ss.

²⁶ O autor dá o exemplo do ensino superior: «se eu não quero estudar no ensino superior, não sou obrigado a pagar propina, e também é verdade que se eu não a pretender pagar, não posso beneficiar do serviço de instrução; o mesmo se passa com outros bens semipúblicos que satisfazem necessidades individuais e coletivas (...).»

²⁷ Tal como acontece com os utentes dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, pois estes também veem o preço da viagem variar consoante a distância percorrida.

ferroviário entre o utente e os Caminhos-de-Ferro Portugueses²⁸, de forma que o autor considera que na concessão de autoestradas não deverá haver um tratamento diferente.

Por fim, e tendo em consideração que as taxas têm como finalidades limitar a procura desse bem e repercutir para os utilizadores a totalidade ou parte das despesas com a produção ou gestão do bem²⁹, o autor defende que a portagem não preenche o primeiro pressuposto, pois esta não foi criada para limitar a procura. Relativamente ao segundo pressuposto, as taxas são, em regra, inferiores ou iguais ao custo e, mesmo assumindo um valor superior, esse excesso é encaminhado para a satisfação de outras necessidades coletivas. Todavia, o autor considera que tal não se aplica às concessionárias, pois estas conseguem obter «receitas suficientes para cobrir as despesas, bem como para alcançar um lucro respeitável»³⁰.

Por sua vez, TEIXEIRA RIBEIRO reconhece que, por vezes, se torna difícil saber se estamos na presença de uma receita patrimonial ou de uma taxa. Por isso, recorre sempre ao mesmo critério, de forma a concluir se estamos perante uma receita voluntária (e, portanto, patrimonial) ou perante uma receita coativa (e, portanto, uma taxa)³¹. Deste modo, se o montante é negocialmente estabelecido, temos uma receita patrimonial; se o montante for autoritariamente fixado, temos uma taxa.

O autor defende que as portagens são taxas, precisamente por considerar que estas não podem ser debatidas, tendo de ser simplesmente aceites pelos utentes. O autor defende que a taxa é a «quantia coativamente paga pela utilização individualizada de bens semipúblicos»³². Contrariamente à tese defendida por ARMANDO TRIUNFANTE, TEIXEIRA RIBEIRO defende que as taxas são sempre coativas, independentemente de a sua utilização ser obrigatória ou voluntária. No fundo, o autor considera que o facto de o utente poder optar por utilizar ou não a autoestrada não pode servir de fundamento para se afastar a ideia de taxa.

De facto, não podemos concordar com a opinião de TEIXEIRA RIBEIRO, uma vez que é efetivamente a concessionária que fixa o montante a pagar, dentro da moldura que lhe é permitida. Ora, uma das principais características que nos permitem distinguir preço de taxa é que esta última é aplicada coativamente pelo Estado. Deste modo, tendo a concessionária

²⁸ Ob. cit., pp. 58 e 59.

²⁹ Ob. cit., pág. 59.

³⁰ Ob. cit., pág. 60.

³¹ RIBEIRO, J. J. Teixeira, “*Noção Jurídica de Taxa*”, in RLJ, Ano 117.º, pág. 290.

³² Ob. cit., pág. 291.

um papel ativo na atualização das portagens, leva-nos a crer que as portagens se aproximam mais da ideia de preço. Além disso, o próprio utente tem uma certa possibilidade de conformação da portagem que lhe é aplicável, pois este tem liberdade de escolher quanto irá pagar, mediante opte por um percurso maior ou menor.

Tal leva-nos a crer que as portagens não são taxas, precisamente porque falha um dos seus principais pressupostos: a aplicação coativa por parte do Estado.

Além disso, existem inúmeros casos de relações jurídico-privadas, emergentes de contratos de fornecimentos de bens ou prestação de serviços, em que o preço é unilateralmente estabelecido pelo fornecedor, e não existem dúvidas de que, nesses casos, estamos perante verdadeiros preços. Basta pensarmos nos casos das telecomunicações, por exemplo. Deste modo, o argumento utilizado por TEIXEIRA RIBEIRO, salvo sempre o devido respeito, não tem qualquer fundamento. Cremos, de facto, que estamos perante preços, que são pagos pelo utente em contrapartida de um serviço prestado pela concessionária, em virtude de um contrato de concessão celebrado entre ambos.

2.3 O CONTRATO INOMINADO

Admitindo a existência de um contrato entre a concessionária e o utente de uma autoestrada, torna-se então necessário qualificar a natureza desse contrato.

Como foi já referido no presente estudo, SINDE MONTEIRO foi o autor pioneiro em Portugal da figura do contrato inominado. Em virtude do pagamento de uma importância pecuniária de forma a poder-se utilizar uma autoestrada, o autor considera estarmos perante uma situação de responsabilidade contratual, à qual é aplicável a inversão do ónus da prova do artigo 799.º, n.º 1 do CC³³. Deste modo, em caso de intromissão de animais, presença de óleo, lençóis de água, pedras ou outros objetos na via, seria a concessionária a responsável pela prova de que efetivamente agiu sem culpa.

PEDRO ROMANO MARTINEZ considera que «não basta provar uma atuação isenta de qualquer juízo reprovador; o devedor tem de demonstrar que o não cumprimento se ficou a

³³ MONTEIRO, Sinde, “Anotação ao Acórdão...”, in RLJ, Ano 131.º, pág. 379.

dever a uma causa estranha»³⁴. SINDE MONTEIRO discorda do autor, invocando que os arts. 493.º, n.º 1 e 799.º, n.º 1 se limitam a «estatuir uma presunção, não estabelecendo restrições acerca do modo da sua ilusão»³⁵, e que deverá ser admitida a prova direta da ausência de culpa³⁶. ARMANDO TRIUNFANTE³⁷, admitindo que se aplica a inversão do ónus da prova, defende que a concessionária só se exonerará de responsabilidade se provar que o acidente se deveu a um caso de força maior ou fortuito, facto de terceiro ou culpa do lesado³⁸. O autor acredita que o n.º 1 do artigo 799.º deve ser interpretado à luz da Base XXXVI, n.º 2³⁹.

Também MENEZES CORDEIRO aponta diversas críticas à tese do contrato inominado, nomeadamente que a concessionária não tem liberdade de celebração do contrato, sendo obrigada a aceitar todos os utentes que apareçam nas autoestradas, não podendo propor alterações às formas de circulação⁴⁰. Além disso, o autor acredita que as portagens não são preços, mas antes taxas.

2.4 O CONTRATO A FAVOR DE TERCEIRO

De acordo com os n.ºs 1 e 2 dos artigos 443.º e 444.º do CC, o contrato a favor de terceiro é aquele pelo qual o promitente e o promissário atribuem a um terceiro, estranho à relação obrigacional, um direito subjetivo. O terceiro adquire o direito à prestação, independentemente de aceitação. No caso em apreço, o promitente seria a concessionária, o promissário seria o Estado e o utente da autoestrada o beneficiário da relação contratual.

O Conselheiro CARDONA FERREIRA tem sido um dos principais defensores desta figura. O Juiz Conselheiro acredita que o contrato a favor de terceiro é a «causa-final da concessão a que se reporta»⁴¹, referindo que esta vertente começa por ser genérica, em virtude de existir um indeterminado número de pessoas que possam vir a ser utentes, e que «pessoaliza-se»

³⁴ MARTINEZ, Pedro Romano, *“Cumprimento Defeituoso, Em Especial na Compra e Venda e na Empreitada”*, Almedina, Coimbra, 1994, pág. 306.

³⁵ MONTEIRO, Sinde, *“Anotação ao Acórdão...”*, in RLJ, Ano 132.º, pág. 91.

³⁶ In RLJ, ob.cit., pág. 92.

³⁷ TRIUNFANTE, Armando, *“Responsabilidade...”*, ob. cit., pág. 77 e 78.

³⁸ Ob. cit., pág. 78.

³⁹ *«A concessionária será obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues para conservação e exploração, sujeitas ou não ao regime de portagem».*

⁴⁰ CORDEIRO, Menezes, *“Igualdade...”*, pág. 46.

⁴¹ FERREIRA, J. O. CARDONA, *“Acidentes...”*, pág. 76.

através da relação contratual entre a concessionária e cada um dos utentes. Deste modo, o contrato de concessão é o contrato celebrado entre o Estado e a concessionária, sendo o utente o beneficiário dessa relação contratual. O utente, mediante o pagamento de portagem, emite a sua declaração de vontade expressa⁴² no que respeita à aceitação e adesão enquanto beneficiário, estando, no entanto, «obrigado ao regime normativo que rege a globalidade da situação».

Além disso, o autor admite a existência de uma terceira relação – admissível à luz da *ratio legis* do art.º 405.º, n.º 1 do CC – estabelecida entre o terceiro e o promitente.⁴³ Esta terceira relação integra a adesão do utente ao contrato celebrado no seu interesse, complementando, assim, o contrato administrativo de concessão com uma vertente privatística, «numa perspetiva de boa fé, conforme àquilo a que o promitente se obrigara perante o promissário», portanto, a segurança e a comodidade do terceiro.

Por outro lado, SINDE MONTEIRO⁴⁴ já se tinha pronunciado acerca do contrato a favor de terceiro nos casos de pagamento de portagens. O autor considera que, nesses casos, não seria de aplicar esta figura, por considerar que tal declaração negocial não tinha sido aceite pela concessionária. Defende, no entanto, que seria de aplicar, nesta situação, o contrato com eficácia de proteção para terceiro. Todavia, o autor admite que o contrato a favor de terceiro se aplica às concessões em regime de portagem SCUT⁴⁵, visto que efetivamente nesses casos surge um direito a uma prestação, o direito do utente usar a autoestrada.

CARNEIRO DA FRADA e MENEZES CORDEIRO têm uma posição diferente relativamente a esta figura. De facto, o primeiro autor⁴⁶ considera que não existe vontade ou consciência de celebração do contrato de concessão por parte da concessionária, precisamente porque a atribuição de um direito a terceiro é suscetível de alargar a sua zona de responsabilidade e tem como consequência um dever acrescido para as concessionárias relativamente às obrigações que assumiram perante o Estado. Além disso, autor refere que duvida que o Estado tenha pretendido obter das concessionárias uma vinculação com essas características, isto é, «de compromisso correspondente a um contrato genuinamente a favor de terceiro».

⁴² Por outro lado, não existindo portagem, o autor acredita que o utente revela a sua aceitação tacitamente através da sua entrada na autoestrada.

⁴³ Ob. cit., pág. 82.

⁴⁴ RLJ, Ano 133.º, pág. 32.

⁴⁵ Nas portagens SCUT é o Estado que paga à concessionária, não havendo nenhum custo para o utente.

⁴⁶ FRADA, Carneiro da, *in* ROA, pp. 416 e ss.

Ademais, o Estado não teria sequer interesse em atribuir aos utentes uma posição autónoma da dele, suscetível de ser por eles pessoalmente exercida contra a concessionária.

Por outro lado, o autor, ao contrário de SINDE MONTEIRO, não distingue entre autoestradas com portagem e as concessões SCUT. Aliás, CARNEIRO DA FRADA defende que a ausência de pagamento por parte dos utentes das autoestradas enfraquece a posição, uma vez que o facto de existir essa gratuitidade leva à inexistência de direitos próprios. No fundo, seria de estranhar que os utentes, nestas situações em que nada pagam para usufruir do serviço, vissem a sua posição jurídica reforçada.

MENEZES CORDEIRO⁴⁷ assume que não consegue enquadrar o contrato de concessão no contrato a favor de terceiro. O autor salienta que no contrato de concessão surgem deveres de diversa ordem, mas sempre em moldes genéricos. A BRISA deve manter o piso em boas condições e vedar as autoestradas, independentemente de haver ou não terceiros em trânsito. O autor admite que a concessão visa beneficiar terceiros, mas não apenas os terceiros que circulam nas autoestradas concessionadas; a concessão visa ainda beneficiar os utentes das estradas nacionais e os moradores das cidades e vilas, uma vez que estas estradas ficarão mais descongestionadas.

O autor esclarece, ainda, que no contrato de concessão não é atribuída ao terceiro qualquer prestação, e o utente não pode exigir o cumprimento de deveres da concessionária *ad nutum* e independentemente de acidentes, o que evidencia a inexistência de um direito subjetivo. Além disso, contraria o argumento de que o pagamento de portagem constitui uma declaração expressa de aceitação e de que a entrada numa autoestrada constitui uma declaração tácita. O autor salienta que não existe, em nenhuma das hipóteses, qualquer tipo de vontade em celebrar um contrato, até porque «o pagamento faz-se, em regra, no fim da travessia»⁴⁸, sem que muitas das vezes o utente se aperceba que passa de uma autoestrada para uma via dupla, ou vice-versa. Por fim, salienta que o terceiro beneficia da presunção de culpa contra as concessionárias, mas que esta proteção é limitativa, uma vez que só protege o condutor e nunca os passageiros⁴⁹.

⁴⁷ CORDEIRO, António Menezes, “Igualdade...”, pp. 49 e 50.

⁴⁸ Ob. cit., pág. 50.

⁴⁹ Só os condutores beneficiam desta proteção, porque, aparentemente, apenas estes declaram, expressa ou tacitamente, a sua aceitação.

2.5 O CONTRATO COM EFICÁCIA DE PROTEÇÃO PARA TERCEIRO

O contrato com eficácia de proteção para terceiro, também conhecido como a terceira via da responsabilidade civil⁵⁰, refere-se ao contrato de concessão entre o Estado e a concessionária. De facto, por vezes existem danos que não são suscetíveis de serem inseridos na esfera contratual ou na esfera delitual, nunca obtendo, por isso, a proteção desejada. Desse modo, surgiu a figura do contrato com eficácia de proteção para terceiro, que garante mais proteção ao lesado e tem sido aceite pela doutrina mais recente. No fundo, esta figura acaba por conferir uma determinada tutela a quem não faz parte do contrato.

Ao contrário do que acontece no contrato a favor de terceiro, aqui os utentes não adquirem qualquer direito à prestação, pelo que não podem exigir o cumprimento do contrato. No entanto, o contrato de concessão, celebrado entre o Estado e a concessionária, tem como beneficiário o utente da autoestrada. A este último é-lhe garantida a segurança devida, cabendo ao Estado, o credor contratual, o dever de cuidado⁵¹. Não sendo o utente parte contratual, então não adquire o direito à prestação principal. Todavia, saindo lesado devido a uma conduta deficiente da concessionária, o lesado será protegido pelo contrato de concessão, uma vez que deste contrato resultam deveres de conduta que levam à proteção destes terceiros. Convém realçar, contudo, que o lesado não fica dispensado de fazer prova do facto constitutivo do direito à indemnização, isto é, de provar que não foi observada a diligência exigida⁵².

SINDE MONTEIRO⁵³ refere que a figura do contrato com eficácia de proteção para terceiro pode e deve ser tida em conta, uma vez que o próprio preâmbulo do DL n.º 294/97 alude a que algumas das bases do contrato de concessão têm «eficácia externa relativamente às partes do contrato». Todavia, e no que diz respeito ao ónus da prova, o autor distingue duas situações: danos puramente patrimoniais e quando estão em causa bens jurídicos, como a vida, a integridade física e a propriedade. No fundo, direitos que gozam da proteção do artigo 483.º, n.º 1 do CC. Relativamente aos danos patrimoniais, o autor considera que a inversão do ónus da prova não deverá ser aplicada, uma vez que defende que o lesado não deverá ser

⁵⁰ Expressão utilizada por Carneiro da Frada, por não se inserir nem na tese contratual, nem na tese delitual.

⁵¹ Armando Triunfante considera que esse dever de cuidado é transferido, contratualmente, para a concessionária, por força do contrato de concessão.

⁵² Em virtude da aplicação do art.º 799.º do CC.

⁵³ RLJ, Ano 132.º, pág. 63.

colocado na mesma situação que ficaria se o seu caso fosse abrangido pela responsabilidade civil delitual. Ou seja, o autor defende que os danos puramente patrimoniais, através do instituto do contrato com eficácia de proteção para terceiro, não poderão obter uma tutela superior à que obteriam da responsabilidade delitual. Quanto à segunda das hipóteses, SINDE MONTEIRO considera que já se deverá aplicar a inversão do ónus da prova, aplicando-se, portanto, o artigo 799.º, n.º 1 do CC, e cabendo, assim, à concessionária fazer prova de que não teve culpa na ocorrência do acidente.

CARNEIRO DA FRADA⁵⁴ relaciona esta figura com a temática das obrigações de meios e de resultado. O autor atenta que a concessionária não está obrigada a uma obrigação de resultado, mas antes a uma obrigação de meios, uma vez que esta não está obrigada a garantir que todos os utentes cheguem são e salvos ao término da autoestrada concessionada. A concessionária está, no entanto, obrigada a cumprir o seu dever de cuidado e diligência a que se comprometeu contratualmente. Ou seja, «se a concessionária demonstrar que agiu com a diligência adequada no cumprimento dos seus deveres, não é responsável». O autor acrescenta, ainda, que a concessionária não está obrigada a provar a causa que levou ao aparecimento do objeto ou animal na via, sendo apenas necessário fazer prova das boas condições da autoestrada e/ou vedações.

Por outro lado, MENEZES CORDEIRO⁵⁵ considera que o contrato de concessão não tem que ver com o uso rodoviário pelo Estado e que o Direito português desconhece a figura do contrato com eficácia de proteção para terceiro, sendo a sua transposição «meramente vocabular». O autor acredita que conseguimos encontrar no Direito português soluções mais fáceis e que assegurem uma melhor tutela dos utentes.

2.6 DA JURISPRUDÊNCIA

No Ac. do Supremo Tribunal de Justiça, de 22/06/2004⁵⁶, o Supremo Tribunal decidiu que o contrato celebrado entre o lesado e a Brisa correspondia a um contrato inominado. O Ac. relata um acidente de viação originado pelo atravessamento de um animal

⁵⁴ FRADA, Carneiro da, *in* ROA, pág. 424 e ss.

⁵⁵ CORDEIRO, António Menezes, “*Igualdade...*”, pp. 48 e 49.

⁵⁶ Proc. n.º 1299/04, disponível em www.colectaneadejurisprudencia.com, em que foi relator Afonso Moreira Correia.

de raça canina na autoestrada, e em que se deu como provado uma falha na vedação, por onde o animal se introduziu. O STJ decidiu que a responsabilidade contratual da concessionária da autoestrada «resultaria do incumprimento do contrato de direito privado celebrado com o utente em que a taxa de portagem é mais o preço de uma prestação de serviço do que taxa de direito público». Atenta ainda que «foi a prestação da Concessionária que falhou: ela obrigou-se pelo contrato celebrado com o A. Utente e tinha-se antes obrigado perante o Estado Concedente - com eficácia externa, para os Utentes - a, salvo caso de força maior devidamente verificado, assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação na auto-estrada.»

3. A LEI 24/2007, DE 18 DE JULHO

3.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

A Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho «define direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como auto-estradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares e estabelece, nomeadamente, as condições de segurança, informação e comodidade exigíveis, sem prejuízo de regimes mais favoráveis aos utentes estabelecidos ou a estabelecer»⁵⁷.

A Lei surgiu como consequência da constante divergência jurisprudencial, tentando assim dar resposta ao tema central do nosso estudo. De facto, a constante discussão acerca da responsabilidade civil das concessionárias, presunção de culpa e subsequente inversão do ónus da prova conduziram a uma grande controvérsia, tanto por parte da doutrina e jurisprudência portuguesas, como pelos utentes lesados pelos acidentes sofridos. Desta forma, surgiu uma necessidade urgente de definir todos os pontos em aberto.

Todavia, também outros motivos levaram à promulgação da Lei. Na verdade, foram muitos os protestos dirigidos à Assembleia da República por parte dos utentes das autoestradas. A Assembleia acabou por aprovar a Resolução n.º 14/2004, de 31 de Janeiro, destinada ao Governo. Pretendia-se, assim, que este promovesse a alteração das bases das concessões, de forma a suspender as portagens das vias em obras e a melhor informar os utentes da sua ocorrência.

Após negociações entre as concessionárias e o Governo, este último mostrou-se indisponível para assumir as sobrecargas orçamentais destinadas a compensar as alterações às bases contratuais em vigor, o que levou ao insucesso da iniciativa.

Posteriormente, e face ao fracasso das negociações, o Partido Comunista Português e o Bloco de Esquerda apresentaram dois Projetos de Lei⁵⁸.

⁵⁷ Art.º n.º 1 da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho.

⁵⁸ Apenas foi aprovado o Projeto de Lei do Partido Comunista, que colheu elementos no Projeto de Lei n.º 278/IX do Bloco de Esquerda. Surgiu, assim, o Decreto n.º 122/X, convertido na Lei n.º 24/2007.

Assim, a Lei n.º 24/2007 foi promulgada a 29 de Junho de 2007, referendada a 2 de Julho de 2007 e publicada oficialmente a 18 de Julho. Em conjugação com o Decreto Regulamentar n.º 12/2008, de 9 de Julho, passou a prever a obrigatoriedade de restituição ou não cobrança de portagens nas vias em obras.

3.2 O ART.º 12.º DA LEI N.º 24/2007

Entre as novidades que surgiram com a entrada em vigor da nova lei, o que mais importa para o nosso estudo é o disposto no artigo 12.º. O referido artigo, apesar de não tomar posição acerca da natureza obrigacional ou delitual da responsabilidade, pôs a cargo da concessionária o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança, sempre que os acidentes ocorram por circunstância de objetos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem (alínea *a*)), atravessamento de animais (alínea *b*)) e líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais (alínea *c*)).

Nos termos do referido artigo, «quer se entenda que a responsabilidade da concessionária é contratual quer se entenda que é aquiliana, o lesado deixou de ter que provar o incumprimento ou o cumprimento defeituoso - responsabilidade contratual - ou a culpa - responsabilidade extra-contratual -, passando a recair sobre a concessionária o ónus de provar que cumpriu as regras de segurança»⁵⁹.

PEDRO PIRES FERNANDES⁶⁰ crê que a inversão do ónus da prova tem de ser encarada como uma obrigação de meios, na medida em que, para se eximir de responsabilidades, a concessionária apenas terá de provar que cumpriu todas as obrigações que para si advém do contrato de concessão ou demonstrar que o incumprimento se ficou a dever a uma causa que lhe é alheia. O autor atenta, ainda, que a Lei não imputa à concessionária uma presunção de culpa, mas antes uma presunção de incumprimento.

MENEZES CORDEIRO⁶¹ considera que o preceito não recorre ao termo civil comum, presunção de culpa, quer na responsabilidade obrigacional, quer na aquiliana. Acredita, pois,

⁵⁹ Ac. do Tribunal da Relação de Coimbra, de 19/02/2013, proc. n.º 1814/08.9TBAGD.C2, disponível em www.dgsi.pt, tendo sido relator José Avelino Gonçalves.

⁶⁰ FERNANDES, Pedro Pires, “Responsabilidade...”, ob. cit., pp. 151 e ss.

⁶¹ CORDEIRO, António Menezes, “A lei dos direitos dos utentes das Auto-estradas e a Constituição (Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho)”, in ROA, Ano 67-Volume II, Setembro de 2007, versão online.

assim como PIRES FERNANDES, que se trata de uma presunção de incumprimento, o que o aproxima de uma responsabilidade objetiva ou pelo risco, pois acha que a menos que exiba «um “culpado” relativamente ao qual qualquer prevenção fosse impossível, não vemos como arcar com o “ónus da prova do cumprimento”». Ademais, o autor defende que o preceito atenta contra a igualdade rodoviária, uma vez que fixa regras diferentes das comuns para um determinado tipo de estradas.

Ora, cremos que a presunção legal do art.º 12.º, n.º 1 é, simultaneamente, uma presunção de culpa e incumprimento. De facto, a inversão do ónus da prova que a norma consagrou, respeita à ilicitude e à culpa, pois o lesado continua a ter de provar os restantes requisitos da responsabilidade civil, isto é, o facto, onexo de causalidade e o dano. Verificando-se alguma das situações previstas nas alíneas do n.º 1 do art.º 12.º, cuja prova recai sobre o lesado, presume-se então a ilicitude e a culpa da concessionária. À concessionária recai o ónus de provar que cumpriu e adotou os deveres de segurança que lhe estavam adstritos e que o acidente ocorreu sem culpa sua, pois fez de tudo para que o dano não se verificasse.

Assim sendo, à concessionária basta provar a ausência de culpa sem quaisquer restrições e não apenas em situações de força maior, como decorria da Base XXXVI, 2, que deixou de ser aplicada em virtude da entrada em vigor da referida Lei. Ou seja, sempre que o acidente se deva a objetos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem, atravessamento de animais ou líquidos na via, é o artigo 12.º, n.º 1 da Lei 24/2007 que se aplica e não a Base XXXVI, 2, pois a regra especial derroga a lei geral no seu campo de aplicação.

3.3 DA CONSTITUCIONALIDADE DO ARTIGO 12.º

Logo após a publicação da Lei n.º 24/2007, foram levantadas algumas questões que geraram controvérsia, nomeadamente em relação à conformidade da Lei com a Constituição. Foi invocada a violação dos artigos 2.º, 13.º, n.º 1, 20.º, n.º 4 e 62.º, n.º 1 da CRP.

MENEZES CORDEIRO foi um dos autores que se opôs à Lei n.º 24/2007, pois considera que, toda ela, é uma «anomalia jurídico sistemática», pois acha que «embora apresentada como genérica, ela visa, pelo seu conteúdo assumido, intervir nas situações jurídicas das

concessionárias, estabelecendo, perante elas, uma situação de desfavor»⁶². O autor considera que são violados os arts. 13.º, n.º 1, 62.º, n.º 1 e 266.º, n.º 2, todos da CRP.

Todavia, e depois de vários recursos interpostos para o Tribunal Constitucional, este pronunciou-se pela não inconstitucionalidade da norma constante do artigo 12.º, n.º 1 da Lei n.º 24/2007.

Relativamente ao art.º 2.º da CRP, falava-se que o art.º 12.º da Lei feria o princípio da separação e interdependência dos órgãos de soberania e o estatuto constitucional do Governo. Entendia-se que a Assembleia da República teria intervindo, por meio de lei formal, na livre negociação de contratos, função essa que compete ao Governo. Além disso, e uma vez que o art.º 12.º visa inserir novas regras sobre o ónus da prova, tais regras vão incidir sobre diversos processos pendentes de decisão judicial. Ao não ressaltar esses casos, «o diploma vem contundir com a essência do Estado de Direito democrático»⁶³, assente na divisão de poderes e violando, assim, o art.º 2.º da CRP.

Quanto ao facto de a Assembleia da República se ter intrometido na reserva de administração do Governo, o Tribunal Constitucional⁶⁴ considerou que «o contrato de concessão (...) dispõe muito pouco, ou mesmo nada, sobre a responsabilidade da concessionária para com terceiros», referindo até que a Base XLIX/1, anexa ao Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro, remete para o regime geral da responsabilidade civil quando preceitua que «serão da inteira responsabilidade da concessionária todas as indemnizações que, *nos termos da lei*, sejam devidas a terceiros em consequência de qualquer atividade decorrente da concessão» (destacado nosso); competindo, assim, ao legislador a definição dos termos em que deve ocorrer a responsabilidade pelos danos sofridos por terceiros. Deste modo, atenta o TC que foi exatamente no campo dessa definição que a Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, interveio, pelo que não alterou nenhum contrato de concessão em particular.

Por outro lado, relativamente ao facto desta intervenção legislativa incidir na esfera do poder judicial, o TC considera que o art.º 12.º da Lei n.º 24/2007 estabelece uma regra geral e abstrata de ónus da prova relativo aos pressupostos da responsabilidade civil pelos danos causados por acidentes de viação ocorridos nas autoestradas concessionadas e não a

⁶² CORDEIRO, António Menezes, “A Lei...”, in ROA, versão online.

⁶³ CORDEIRO, António Menezes, “A Lei...”, in ROA, versão online.

⁶⁴ No Ac. do TC n.º 597/2009, relatado pelo Cons. João Cura Mariano, proc. 981/08.

solucionar qualquer caso concreto ocorrido nestas circunstâncias, não se verificando assim qualquer invasão das tarefas estaduais reservadas aos tribunais.

Já relativamente ao princípio da tutela da confiança, o Tribunal defende que o art.º 12.º não alterou nenhum contrato de concessão em particular, tendo apenas introduzido uma nova regra relativa à responsabilidade pelos danos sofridos por terceiros. Atenta o TC que a tutela da confiança não pode conduzir à impossibilidade de qualquer alteração das leis em vigor, ou seja, «a segurança jurídica não pode caracterizar-se simplesmente pela imutabilidade e cristalização do direito legislado». Além disso, o TC atenta que o a tutela da confiança não está posta em causa com a entrada em vigor da Lei no decurso dos processos, pois uma vez que o legislador do Estado de Direito democrático está vinculado à prossecução do interesse público ditado pela Constituição, nada o impedia de no decurso da vigência dos contratos criar uma regra como a que consta do artigo 12.º.

Quanto ao princípio da igualdade, consagrado no art.º 13.º da CRP, foi levantada a eventual violação da “igualdade rodoviária”⁶⁵. O Tribunal realça o facto de que o princípio da igualdade se reconduz pela ideia de que se deverá tratar por igual o que é igual e diferente o que é diferente. Neste sentido, refere que a especificidade das autoestradas justifica um tratamento jurídico diferenciado relativamente aos demais tipos de estradas, sendo assim essencial um acréscimo das suas condições de segurança. Daí que, neste tipo de via, as exigências quanto ao cumprimento pela concessionária dos deveres de prevenção e segurança devem ser especialmente elevadas e justificam um tratamento jurídico diferenciado⁶⁶. Deste modo, a presunção legal de culpa da concessionária não se traduz num tratamento diferenciado de situações iguais, mas antes na aplicação de uma regra específica a uma situação diferente, não se verificando, assim, a violação do princípio da igualdade.

Falava-se ainda do tratamento discriminado relativamente a outras concessionárias de infraestruturas, como os aeroportos, por exemplo, onde também podem ocorrer acidentes do mesmo tipo e não é aplicado uma presunção de culpa idêntica à do art.º 12.º. Contudo, o funcionamento de uma presunção de culpa que recaia sobre a concessionária das infraestruturas aeroportuárias pode ser encontrada, por atividade interpretativa, quer no

⁶⁵ Esta questão foi levantada, primeiramente, por Menezes Cordeiro, in “*Igualdade Rodoviária...*”, que quis chamar a atenção para a essencialidade da existência de uma regulação unitária das situações do tráfego rodoviário.

⁶⁶ MONTEIRO, Sinde, in RLJ, Ano 131.º, pp. 49 e 50.

artigo 799.º, n.º 1, do C.C., quer no artigo 493.º, n.º 1 do CC, conforme se entenda que a respetiva responsabilidade tem origem contratual ou extracontratual.

Em relação à eventual inconstitucionalidade do art.º 12.º por violação do princípio de propriedade, previsto no art.º 62.º, n.º 1 da CRP, alegava-se que a Lei, ao consagrar uma responsabilidade objetiva das concessionárias de autoestradas, sem quaisquer compensações, permitia uma ablação ilegítima de direitos patrimoniais pré-existentes⁶⁷. No entanto, no que diz respeito a esse assunto, o TC alega que não é possível encarar a norma em questão como a consagração de uma supressão de um direito patrimonial das concessionárias das autoestradas, pelo que a invocação da violação da proteção ao direito de propriedade «não faz sentido».

Já relativamente à suposta violação do direito a um processo equitativo, previsto no n.º 4 do art.º 20.º da CRP⁶⁸, alegava-se que a presunção legal de culpa poderia pôr em causa este direito. No entanto, as presunções legais de culpa surgem quando existe uma dificuldade acrescida de prova por parte de quem sofreu o dano. Ora, no que concerne aos acidentes de viação em autoestradas concessionadas, são evidentes as dificuldades do lesado em demonstrar as circunstâncias em que ocorreu o sinistro e que possam permitir elaborar um juízo de culpa. Não é, de todo, fácil para o utente lesado recolher todos os elementos de prova. Deste modo, face a tais dificuldades, o legislador decidiu inverter o ónus da prova, fazendo recair a presunção de culpa sobre as concessionárias. Além disso, a verdade é que as concessionárias estão contratualmente obrigadas, salvo caso de força maior, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas autoestradas que tenham sido por si contruídas⁶⁹. Acresce ainda que as concessionárias estão contratualmente obrigadas a vedar as autoestradas, de acordo com a Base XXII/5/a), anexa ao Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro, assim como a estudar a implementar mecanismos para garantir a monitorização do tráfego, a deteção de acidentes e a conseqüente informação de alerta ao utente (Base XXXVI/3, anexa ao Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro).

⁶⁷ No mesmo sentido, Menezes Cordeiro, *in* ROA.

⁶⁸ No mesmo sentido, Menezes Cordeiro, *in* ROA.

⁶⁹ Base XXXVI/2, anexa ao Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro.

Face ao exposto, é evidente que o legislador tenha optado por fazer recair sobre as concessionárias a presunção de culpa, até porque são estas que, objetivamente, se encontram em melhores condições para provar as circunstâncias em que se deu o acidente.

Sendo assim, o TC considerou que não existe qualquer violação do direito ao processo equitativo ao «fazer impender o ónus da prova da ausência de culpa sobre quem tem objetivamente 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».

Face aos argumentos supracitados, o TC decidiu pronunciar-se sobre a não inconstitucionalidade da norma⁷⁰.

3.4 ALÍNEA A) OBJETOS ARREMESSADOS PARA A VIA OU EXISTENTES NAS FAIXAS DE RODAGEM

Como já referimos, as concessionárias deverão manter as autoestradas em bom estado de conservação e em perfeitas condições de utilização. Se, porventura, resultarem danos em virtude das deficientes condições de circulação, estes serão imputáveis à concessionária, exceto se se provar a força maior, facto de terceiro ou culpa do próprio lesado.

Sendo assim, se ocorrerem acidentes em virtude de objetos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem, a concessionária deverá demonstrar que o sinistro não lhe é imputável.

ARMANDO TRIUNFANTE⁷¹ argumenta que, na generalidade das situações, a concessionária deverá assumir a reparação dos danos, uma vez que foi posta em causa a circulação em segurança dos utentes. O autor atenta que quando não há motivos para supor que houve intervenção de terceiro, por exemplo, quando o objeto foi projetado para a autoestrada, então a concessionária deverá responder pelos danos causados.

⁷⁰ O TC pronunciou-se diversas vezes sobre a constitucionalidade do art.º 12.º; veja-se se 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.

⁷¹ TRIUNFANTE, Armando, “Responsabilidade...”, ob. cit., pp. 99 e ss.

SINDE MONTEIRO⁷² também considera que o dever de assegurar a circulação «em boas condições de segurança» implica o afastamento de obstáculos ou outras fontes de perigo, quer provenham de causas naturais quer provenham de facto de terceiros. De acordo com o autor, se o acidente ocorre devido à presença de algum obstáculo, estamos então perante uma anormalidade objetiva suscetível de servir de base à presunção da existência de um defeito de conservação.

No Acórdão do STJ, de 2/11/2010⁷³, estava em causa um acidente de viação causado em virtude de uma pedra arremessada para a autoestrada. O tribunal salienta que «é certo que o arremesso foi efectuado por alguém», mas que se desconhece as circunstâncias concretas em que o mesmo ocorreu, pelo que «ressalta à evidência que o sistema de protecção existente ao nível da passagem superior não é minimamente fiável». O tribunal considerou «que não se encontravam asseguradas as condições de segurança da circulação automóvel dos utentes da auto-estrada», o que o levou a decidir pela condenação da concessionária.

No fundo, cremos que não é suficiente a concessionária remeter a responsabilidade para um terceiro que arremessou o objeto, uma vez que maior parte das vezes nem se consegue descobrir a circunstância em que surgiu o objeto. A concessionária deve, portanto, fazer os possíveis para impedir tais acontecimentos, provando que as medidas de segurança tomadas eram idóneas para impedir o sinistro.

3.5 ALÍNEA B) ATRAVESSAMENTO DE ANIMAIS

Quando surgem danos resultantes do embate do veículo com um animal⁷⁴, geralmente desconhece-se como é que esse animal apareceu na autoestrada. Normalmente, estas situações ocorrem porque o local onde ocorreu o dano não estava vedado ou então tinha alguma falha na sua vedação.

⁷² MONTEIRO, Sinde, *in* RLJ, Ano 131.º, pp. 110 e ss.

⁷³ Proc. n.º 7366/03.9TBSTB.E1.S1, disponível em www.dgsi.pt, tendo sido relator Fonseca Ramos.

⁷⁴ Os casos mais comuns são o aparecimento de cães, mas a jurisprudência não faz distinção conforme a espécie. Veja-se o Ac. do STJ, de 14/03/2013, Proc. n.º 201/06.8TBFAL.E1.S1, cujo relator foi Abrantes Geraldés, em que o Tribunal responsabilizou a concessionária pela ocorrência de um acidente de viação provocado pelo surgimento de um pato bravo na via.

Em Portugal, a vedação é obrigatória em virtude do contrato de concessão⁷⁵. Aliás, Portugal é o único país europeu em que a vedação é obrigatória em toda a sua extensão. Isto significa que a vedação vai muito além da função de delimitar a concessão; existe aqui uma preocupação em alcançar um elevado nível de segurança.

SINDE MONTEIRO⁷⁶ julga que a presença do animal, assim como acontece com as manchas de óleo, areias ou pedras, surge como uma anormalidade no pavimento. Também nesta situação a «estrada tem um papel ativo e não meramente inerte ou passivo». Para o autor, o surgimento de um animal na autoestrada constitui uma «armadilha» que só pode ser eficazmente combatida com a redução da velocidade para níveis incompatíveis com a circulação neste tipo de vias.

Já para ARMANDO TRIUNFANTE⁷⁷, a circulação de um cão na autoestrada só pode ter uma de três causas: «o animal é introduzido pelo dono, por exemplo quando o transporta no seu veículo e depois o abandona (...); ter o cão obtido acesso através da zona das portagens, zona esta sujeita a especial vigilância e portanto virtualmente impossível de passar despercebido; haver um furo na rede que permita a passagem do cão para o interior da via».

Com a entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, competindo à concessionária provar que a entrada do animal não foi por culpa ou negligência sua, passou a ser mais complicado exonerar-se de responsabilidade. Veja-se, por exemplo, o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto⁷⁸, em que está em causa um acidente de viação por consequência do atravessamento de cães na via, em que o Tribunal realça que se impõe «à concessionária da auto-estrada o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança, cabendo-lhe demonstrar que a intromissão do animal na via não lhe é, de todo, imputável». Atenta ainda que «o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança pertence à concessionária e, para que se considere cumprido esse ónus, não basta provar o cumprimento genérico dos deveres de vigilância e segurança, exige-se que, em concreto, a concessionária demonstre positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral, que não permitiu esse efectivo cumprimento».

⁷⁵ Base XXII, n.º 5, alínea a).

⁷⁶ MONTEIRO, Sinde, *in* RLJ, Ano 131.º, pp. 110 e ss.

⁷⁷ TRIUNFANTE, Armando, “*Responsabilidade...*”, pág. 97.

⁷⁸ Proc. n.º 1836/10.0TBPFR.P1, de 16/03/2015, disponível em www.dgsi.pt, em que foi relator Rita Romeira.

Na verdade, a jurisprudência tem decidido neste sentido⁷⁹. No nosso entendimento, concordamos com a posição dos nossos tribunais, pois somos da opinião que não será suficiente a prova do cumprimento dos deveres de segurança para afastar a presunção de culpa da concessionária. Esta só deverá exonerar-se de responsabilidade se conseguir provar que o aparecimento do animal se deveu a facto de terceiro ou a fatores externos não controláveis pela concessionária.

O TC⁸⁰ pronunciou-se já diversas vezes sobre a alínea b) do n.º 1 do art.º 12.º, defendendo a sua constitucionalidade.

3.6 ALÍNEA C) LÍQUIDOS NA VIA, QUANDO NÃO RESULTANTES DE CONDIÇÕES CLIMATÉRICAS ANORMAIS

Relativamente aos acidentes de viação que ocorram em virtude da existência de líquidos na via (por exemplo, lençóis de água, manchas de óleo, gelo, neve, combustível) os nossos tribunais, antes da entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, dificilmente condenavam as concessionárias ao pagamento de indemnizações, precisamente pela dificuldade acrescida para o lesado da prova do nexo de causalidade entre o facto e o dano⁸¹.

Todavia, com a entrada em vigor da referida Lei, presume-se o incumprimento dos deveres da concessionária quando estejam em causa acidentes de viação causados por líquidos na via. No entanto, «só é legítimo inferir que a concessionária não cumpriu os deveres que lhe incumbiam, se tal ocorrência derivar de defeito de concepção, deficiência do pavimento ou dos sistemas de drenagem, de falta de manutenção do sistema de escoamento em boas condições operacionais, de falta de sinalização ou de iluminação»⁸².

⁷⁹ Veja-se, por exemplo, o TR do Porto, de 12/01/2015, proc. n.º 2130/13.0TBVNG.P1, disponível em www.dgsi.pt, em que foi relator Manuel Domingos Fernandes.

⁸⁰ Veja-se, a título de exemplo, o Ac. proc. n.º 375/2010, tendo sido relator Maria Lúcia Amaral; proc. n.º 597/2009, em que foi relator João Cura Mariano e proc. n.º 596/2009, relatado por Benjamim Rodrigues.

⁸¹ Veja-se, a título de exemplo, o Ac. do TR de Lisboa, de 9/06/2005, proc. n.º 4808/2005-6, disponível em www.dgsi.pt, em que foi relator Granja da Fonseca. O tribunal decidiu-se pela responsabilidade extracontratual da Brisa, tendo, por isso, o lesado que provar todos os pressupostos da responsabilidade extracontratual. O TR abolveu a Ré, uma vez que o lesado não provou «que a Brisa sabia da existência de óleo no pavimento, ou da existência dum acidente anterior donde fosse possível presumir a existência de óleo face às regras da experiência».

⁸² Ac. do STJ, de 8/02/2011, proc. n.º 8091/03.6TBVFR.P1.S1, disponível em www.dgsi.pt, tendo sido relator Paulo Sá.

Entendemos, no entanto, que o papel da concessionária na situação prevista na referida alínea assenta, acima de tudo, numa posição de prevenção. De facto, não é possível prever ou evitar determinadas condições climáticas, como fortes chuvas que desencadeiem lençóis de água, ou evitar que manchas de óleo ou combustível de automóvel permaneçam no pavimento. Deste modo, é essencial que a concessionária adote condutas que evitem este tipo de situações e que faça de tudo o que esteja ao seu alcance para evitar que tais realidades provoquem danos aos utentes.

Relativamente à ressalva da alínea c), do n.º 1 do art.º 12.º «quando não resultantes de condições climáticas anormais», com o devido respeito ao legislador, não conseguimos entender o seu alcance, uma vez que a alínea a), do n.º 3 do art.º 12.º já exclui a responsabilidade da concessionária em casos de força maior. Na verdade, não conseguimos entender a diferença, na prática, entre as duas disposições. Em ambos os casos estão em causa situações que são incontáveis perante a concessionária, em que esta não consegue evitar as suas consequências, ainda que cumprindo com todos os deveres de segurança.

3.7 VERIFICAÇÃO POR AUTORIDADE POLICIAL COMPETENTE

De acordo com o disposto no n.º 2 do art.º 12.º da Lei n.º 24/2007, a confirmação das causas do acidente tem de ser obrigatoriamente verificada no local por autoridade policial competente.

Ora, este preceito levanta algumas questões. Primeiramente, de acordo com a interpretação que conseguimos retirar do referido artigo, a inversão do ónus da prova só funciona se estiver presente autoridade policial competente que confirme as causas do acidente. Em segundo lugar, o legislador não nos esclarece qual, de facto, é a autoridade competente.

De acordo com PEDRO PIRES FERNANDES, caberá sempre ao tribunal aferir as causas do acidente de viação, «sem qualquer necessidade de compatibilizar a sua conclusão com a vertida num qualquer, elaborado ou não, auto de sinistro»⁸³.

⁸³ FERNANDES, Pedro Pires, “Responsabilidade das Concessionárias...”, pág. 152.

Também de acordo com o Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra⁸⁴, «a obrigatoriedade da presença policial no local do acidente tem como objectivo evitar situações de fraude mas, seguramente, não pode impedir o lesado de fazer a prova da causa do acidente por qualquer meio probatório».

Creemos, também, que o disposto no n.º 2 do art.º 12.º não deva funcionar como um requisito fundamental e indispensável. Não obstante a presença de autoridade policial competente ser importante para a obtenção das causas do sinistro, não podemos considerar que essa deva ser a única forma de obtenção das causas. Aliás, demonstrada a causa do acidente, não haverá razão para que o tratamento jurídico seja distinto, quer a autoridade policial confirme ou não a mesma.

Acreditamos que o objetivo do legislador foi o de impor às autoridades policiais competentes o dever de comparecer no local e tentar apurar a causa do acidente. No entanto, caso tais diligências não produzam resultado concludente, não é por isso que o ónus da prova da concessionária deverá deixar de funcionar.

3.8 OS CASOS DE FORÇA MAIOR

O n.º 3 do art.º 12.º da Lei n.º 24/2007 prevê a exclusão do “número anterior” nas situações em que se verifiquem “casos de força maior”.

Ora, só o «caso de força maior devidamente verificado» exonera o devedor da sua obrigação de garantir a circulação em condições de segurança e o dever de, na sua falta, reparar os prejuízos causados. Ou seja, isto significa que «não será suficiente (ao devedor) mostrar que foi diligente ou que não foi negligente: terá de estabelecer positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral, que não lhe deixou realizar o cumprimento»⁸⁵.

SINDE MONTEIRO defende que o devedor não terá de fazer sempre a prova histórica precisa dos factos que justificam a invocação da força maior. O autor considera que deverá considerar-se verificado o caso de força maior «uma vez conseguida a prova inequívoca da intervenção do facto de terceiro, bem como da inexistência de culpa por parte do devedor».

⁸⁴ Proc. n.º 1814/08.9TBAGD.C2, de 19/02/2013, tendo sido relator José Avelino Gonçalves.

⁸⁵ MONTEIRO, Sinde, *in* RLJ, Ano 133º, pág. 63.

No fundo, deverá sempre tratar-se de um facto estranho à esfera de atividade do devedor, o que significa que factos que caem na sua esfera de domínio nunca poderão ser considerados como casos de força maior. É necessário que a ocorrência do dano não tenha concorrido culpa do lesado, nomeadamente negligência.

RUI ATAÍDE⁸⁶ considera que o n.º 3 do art.º 12.º se trata de uma «interpretação incompreensível», pois limita-se a excluir o disposto no número anterior, que determina a obrigação de verificação no local das causas do acidente, sempre que se verifique alguma situação de força maior. O n.º 3 do referido artigo limita-se, portanto, a elencar as tais situações de força maior. O autor refere que não existe uma conexão entre o art.º 12.º, n.º 3 e os termos em que responde a concessionária, pois apenas especifica que «aquela verificação, obrigatória em todas as outras situações, não tem lugar sempre que se verifique um caso de força maior».

Tal significa que a Lei fixou os casos em que se afasta o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança que recai sobre a concessionária. De facto, a Lei refere que «são excluídos do número anterior os casos de força maior», mas acaba por concretizar quais as situações que cabem nesses casos.

Na nossa opinião, a redação do n.º 3 do art.º 12.º deixa muito a desejar. Em primeiro lugar, quando o legislador se refere ao “número anterior”, consideramos que se está a referir ao n.º 1 do referido artigo. Ora, de acordo com o sentido literal da norma, verificando-se um caso de força maior, que diretamente afete as atividades da concessão e não imputável ao concessionário, as causas do acidente já não terão de ser confirmadas por autoridade policial competente. Tal interpretação não tem sentido, uma vez que a presença das autoridades policiais só será necessária verificando-se o previsto no n.º 1 do art.º 12.º. Verificando-se uma situação fora as elencadas no n.º 1, as autoridades policiais competentes já não terão de confirmar as causas do acidente.

De facto, consideramos que o legislador se refere ao n.º 1 e não ao n.º 2 do referido artigo. Ou seja, verificando-se os casos de força maior, a concessionária já não terá de provar o cumprimento das obrigações de segurança. Se tal não foi a intenção do legislador, então não conseguimos entender o propósito do mesmo.

⁸⁶ ATAÍDE, Rui, “Acidentes em Auto-Estradas...”, ob. cit., pág. 197.

Além disso, cremos que o legislador falhou ao não definir um conceito de força maior. De facto, o legislador limitou-se a elencar as situações que excluem a aplicação do regime de responsabilidade civil das concessionárias de autoestradas.

No entanto, a norma é taxativa, quando deveria ser exemplificativa. Se, por exemplo, um meteorito cair na autoestrada, tal situação deverá ser considerada força maior? A verdade é que não está prevista em nenhuma das alíneas do n.º 3 do art.º 12.º.

No fundo, cremos que houve algumas falhas na redação deste artigo. O legislador deveria ter-nos dado uma noção de força maior, de forma a que pudéssemos entender o seu alcance no contexto do presente estudo. Além disso, deveria ter redigido uma norma meramente exemplificativa, visto que uma norma taxativa, no caso em apreço, cria ainda mais dúvidas do que propriamente soluções.

3.9 O ART.º 12.º: UMA NORMA INTERPRETATIVA?

Uma das muitas questões levantadas aquando da publicação da Lei n.º 24/2007, era a de saber se o art.º 12.º da referida Lei se aplicava aos processos pendentes nos nossos tribunais e se a mesma teria eficácia retroativa. Na verdade, esta questão não tem, hoje, grande relevância, uma vez que passaram já dez anos desde a sua publicação. No entanto, esta problemática suscitou alguma controvérsia na altura, principalmente em relação aos processos pendentes, pelo que nos parece adequado despender algum tempo nesta matéria.

Ora, nos termos do art.º 12.º, n.º 1 do CC, as normas, em regra, não têm aplicação retroativa. No entanto, as leis interpretativas têm eficácia retroativa, nos termos do disposto no art.º 13.º, n.º 1 do CC.

Uma lei interpretativa «é aquela que intervém para decidir uma questão de direito cuja solução é controvertida ou incerta, consagrando um entendimento a que a jurisprudência, pelos seus próprios meios, poderia ter chegado»⁸⁷. Ademais, de acordo com BAPTISTA MACHADO, para a lei nova ser interpretativa, são necessários dois requisitos: «que a solução do direito anterior seja controvertida ou pelo menos incerta; que a solução definida pela nova lei se situe dentro dos quadros da controvérsia e seja tal que o julgador ou o

⁸⁷ Lima, Pires de e Antunes Varela, “*Código Civil Anotado*”, nota I ao art.º 13.º.

intérprete a ela poderiam chegar sem ultrapassar os limites normalmente impostos à interpretação e aplicação da lei»⁸⁸.

As leis interpretativas, sendo criadas pelo legislador, não deixam dúvidas quanto à sua natureza. Todavia, por vezes, as mesmas ganham essa qualificação, por força do recurso à interpretação.

Sendo o art.º 12.º da Lei 24/2007 considerado uma norma interpretativa, tal significa que deverá ser aplicado aos casos que ocorreram antes da sua entrada em vigor, em virtude de ser aplicada imediata e retroativamente.

A maioria da jurisprudência portuguesa⁸⁹ tem entendido que o art.º 12.º da Lei 24/2007 é, de facto, uma norma interpretativa. Muitos argumentavam, no entanto, que o art.º 12.º não esclarecia, pelo menos de forma expressa, a natureza da responsabilidade da concessionária, sendo por isso uma norma inovadora. MENEZES CORDEIRO⁹⁰ refere até que se trata de um «facilitismo legislativo», por entender que a lei altera a lógica da responsabilidade aquiliana⁹¹.

Salvo melhor opinião, concordamos com a posição dos nossos tribunais. A Lei 24/2007, de 18 de Julho, apesar de não ter se ter pronunciado quanto à natureza da responsabilidade das concessionárias, a verdade é que resolveu a questão do ónus da prova, sendo esta a questão crucial que necessitava de uma resposta definitiva e urgente.

Além disso, ao impor o ónus da prova à concessionária, consideramos que o legislador optou, embora não expressamente, pela via contratual. De facto, seria incoerente e algo contraditório afirmar que o legislador, colocando a cargo da concessionária o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança, vir considerar que a responsabilidade civil aplicável seria a extracontratual.

⁸⁸ BAPTISTA MACHADO, João, *“Introdução ao Direito e ao Discurso Legitimador”*, Almedina, 2000, pág. 247.

⁸⁹ Veja-se, a título de exemplo, o Ac. do STJ, de 8/02/2011, proc. n.º 8091/03.6TBVFR.P1.S1, tendo sido relator Paulo Sá; o Ac. do STJ, de 2/11/2010, 7366/03.9TBSTB.E1.S1, tendo sido relator Fonseca Ramos; o Ac. da Relação de Coimbra, de 17/03/2012, proc. n.º 211/09.3TBCLB.C1, tendo sido relator Teles Pereira, todos disponíveis em www.dgsi.pt.

⁹⁰ CORDEIRO, António Menezes, *“Tratado de Direito Civil”*, Vol. I, 4.ª Edição Reformulada e Atualizada, Almedina, Coimbra, 2012, pág. 859 e 860.

⁹¹ Relembre-se que Menezes Cordeiro é um dos principais defensores da tese delitual.

Sendo assim, concordamos com a posição de que o art.º 12.º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho é uma norma interpretativa, tendo, por isso, aplicação imediata a partir da sua entrada em vigor.

4. DA COMPETÊNCIA JURISDICIONAL

Outra questão que tem gerado bastante controvérsia na jurisprudência portuguesa tem que ver com a jurisdição materialmente competente para decidir acerca do tema do nosso estudo.

Na verdade, a solução dada a esta questão vai depender de como o autor configura a ação, sendo esta definida pelo pedido, pela causa de pedir e pela natureza das partes. «Para determinação da competência em razão da matéria é necessário atender-se ao conteúdo das pretensões deduzidas em juízo. (...) para se fixar a competência dos tribunais em razão da matéria, deve atentar-se à relação jurídica material em debate e ao pedido dela emergente, segundo a versão apresentada em juízo pelo demandante, ou seja, ter presente o princípio da substanciação»⁹².

O art.º 18.º da LOFTJ prevê que as causas que não sejam atribuídas a outra ordem jurisdicional são da competência dos tribunais judiciais. Tal deve-se ao facto de os tribunais judiciais serem os tribunais regra dentro da organização judiciária, que gozam de competência não discriminada. Os restantes tribunais gozam de competência em relação às matérias que lhes são especialmente cometidas. No fundo, aos tribunais judiciais são atribuídas todas as matérias que não estiverem conferidas aos tribunais de competência especializada. Já o art.º 64.º do CPC prevê algo no mesmo sentido: «são da competência dos tribunais judiciais as causas que não sejam atribuídas a outra ordem jurisdicional».

Também o n.º 1 do art.º 211.º da CRP estabelece que «os tribunais judiciais são os tribunais comuns em matéria cível e criminal e exercem jurisdição em todas as áreas não atribuídas a outras ordens judiciais.»

Por seu turno, no que respeita à competência dos tribunais administrativos, o n.º 3 do art.º 212.º da CRP estabelece que «compete aos tribunais administrativos e fiscais o julgamento das ações e recursos contenciosos que tenham por objeto dirimir os litígios

⁹² Ac. do STJ, de 8/10/2015, Proc. n.º 1085/14.8TBCTB-A.C1.S1, disponível em www.dgsi.pt, cujo relator foi Maria Clara Sottomayor.

emergentes das relações jurídicas administrativas e fiscais». Também o n.º 1 do art.º 1 do ETAF estabelece no mesmo sentido⁹³.

Ora, o art.º 4.º do ETAF define com mais precisão qual o âmbito da competência material dos tribunais administrativos, pois discrimina em diversas alíneas qual o objeto dos litígios que compete apreciar aos tribunais da jurisdição administrativa e fiscal. Interessamos a alínea i) do referido artigo, que refere que «compete aos tribunais da jurisdição administrativa e fiscal a apreciação de litígios que tenham nomeadamente por objeto: i) a responsabilidade civil extracontratual de sujeitos privados aos quais seja aplicável o regime específico da responsabilidade do Estado e demais pessoas coletivas de direito público». Isto significa que «a competência dos tribunais administrativos e fiscais abrangerá as questões atinentes à responsabilidade civil extracontratual de sujeitos privados desde que a eles deva ser aplicado o regime próprio da responsabilidade do Estado e demais pessoas coletivas de direito público»⁹⁴.

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 delimitado à responsabilidade civil extracontratual do Estado e demais pessoas coletivas públicas no domínio dos atos de gestão públicos. Todavia, o art.º 5.º, n.º 1 da Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro⁹⁵, estabelece que «as disposições que, na presente lei, regulam a responsabilidade das pessoas coletivas de direito público, bem como dos titulares dos seus órgãos, funcionários e agentes, por danos decorrentes do exercício da função administrativa, são também aplicáveis à responsabilidade civil de pessoas coletivas de direito privado e respetivos trabalhadores, titulares de órgãos sociais, representantes legais ou auxiliares, por ações ou omissões que adotem no exercício de prerrogativas de poder público ou que sejam regulados por disposições ou princípios de direito administrativo».

Tal disposição expressa que os tribunais administrativos podem conhecer de litígios entre particulares em sede de responsabilidade civil extracontratual, no que toca a ações ou omissões levadas a cabo «no exercício de prerrogativas de poder público» ou que sejam «regulados por disposições ou princípios de direito administrativo». Isto é, desde que as

⁹³ «Os tribunais da jurisdição administrativa e fiscal são os órgãos de soberania com competência para administrar a justiça em nome do povo, nos litígios compreendidos pelo âmbito de jurisdição previsto no artigo 4.º deste Estatuto».

⁹⁴ Ac. STA, de 20/01/2010, Proc. n.º 025/09, disponível em www.dgsi.pt, cujo relator foi Garcia Calejo.

⁹⁵ Diploma que aprovou o regime de responsabilidade civil extracontratual do Estado e demais entidades públicas.

peças coletivas de direito privado atuem em moldes de direito público, desenvolvam uma atividade administrativa, deve aplicar-se às suas ações e omissões o regime de responsabilidade civil extracontratual do Estado. Prevê a disposição aquelas situações em que as entidades privadas poderão ser submetidas a um regime de responsabilidade administrativa e, conseqüentemente, poderão ser demandadas perante os tribunais administrativos em ações de responsabilidade civil, nos termos do art.º 4.º, n.º 1, al. i) do ETAF.

Deste modo, com a entrada em vigor da Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro, passou a predominar a orientação no sentido de ser competente a jurisdição administrativa para as ações da responsabilidade civil contra as pessoas coletivas de direito privado.

No entanto, alguma jurisprudência tem entendido em sentido contrário, continuando a atribuir aos tribunais judiciais a competência para decidir sobre estas matérias⁹⁶. Segundo o Acórdão do Tribunal dos Conflitos⁹⁷, «os que tenham deste instituto uma ideia organicista tenderão a imputar à Administração Pública a responsabilidade pelos actos do concessionário; estaria assim em causa um acto da Administração Pública. Já quem concebe a concessão como um acto de gestão mas que é privatizada ao ser contratualmente transferida para uma pessoa colectiva de direito privado, tende a defender o princípio próprio da responsabilidade por actos de gestão privada».

No fundo, quem caracteriza a relação existente entre a concessionária e o utente como uma relação de direito privado, tende a considerar que os tribunais competentes para apreciar a questão são os tribunais comuns; por outro lado, quem considera que a relação existente entre ambos é uma relação de direito público, defende que os tribunais administrativos e fiscais são os tribunais competentes.

⁹⁶ Veja-se o Ac. do Tribunal de Conflitos de 18/12/2013, Proc. n.º 028/13, tendo sido relator Távora Victor, e o Ac. do TR de Guimarães de 11/07/2013, Proc. 3200/12.7TBBCL.G1, cujo relator foi António Beça Pereira, ambos disponíveis em www.dgsi.pt.

⁹⁷ Proc. n.º 028/13.

5. NATUREZA E REGIME JURÍDICO DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS CONCESSIONÁRIAS DE AUTOESTRADAS

Com a entrada em vigor da Lei n.º 24/2007, pensou-se estar-se a dar solução a um problema que há muito se tem debatido nos nossos tribunais. No entanto, e apesar do art.º 12.º da Lei não tomar posição acerca da natureza da responsabilidade, a verdade é que pôs a cargo da concessionária o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança. Todavia, embora a referida Lei ter facilitado a tarefa dos nossos tribunais nesta matéria, a dúvida acerca da natureza da responsabilidade civil das concessionárias continua a persistir.

Ora, quando este tema começou a ser abordado pelos tribunais, estes decidiam-se maioritariamente pela via extracontratual, que revelou ser pouco protetora para o utente, face às dificuldades em provar os pressupostos da responsabilidade civil extracontratual. Na verdade, a concessionária tem uma maior facilidade na prova, pois é esta que controla o tráfego e os meios de segurança que servirão como meio probatório.

Acontece que, com o passar do tempo, as teses contratuais foram emergindo, resultando, assim, numa maior proteção para o lesado. De facto, as opiniões de SINDE MONTEIRO foram fundamentais para que a tese contratual ganhasse fôlego.

No que toca à natureza da responsabilidade civil das concessionárias, admitimos a aplicabilidade do art.º 493.º, n.º 1 do CC (danos causados por coisa imóvel). Contudo, cremos, tal como MENEZES CORDEIRO⁹⁸, que a disposição abrange somente os danos causados pelo risco da própria coisa, de modo que o referido artigo só seria aplicável em situações de desmoronamento do piso ou pontes.

Por outro lado, rejeitamos a aplicabilidade do regime geral da responsabilidade civil extracontratual, precisamente porque acreditamos estar em causa um contrato celebrado entre o utente e a concessionária.

Em primeiro lugar, e como foi já abordado no presente estudo, somos da opinião de que a portagem é um verdadeiro preço, condição essencial para a exequibilidade da tese contratual.

⁹⁸ CORDEIRO, António Menezes, “Igualdade...”, pág. 48.

Além disso, o utente, pagando uma quantia pecuniária pela utilização da autoestrada, tem consciência de que está a celebrar um negócio jurídico com a concessionária. De facto, do contrato celebrado entre ambos, o utente sabe que existem obrigações para ambas as partes: por parte do utente, este é obrigado a pagar um preço pela utilização da autoestrada; por parte da concessionária, esta é obrigada a manter a autoestrada em boas condições de circulação. Deste modo, pensamos que o argumento por alguns utilizado, de que o utente não tem liberdade de celebração do contrato, não tem fundamento, pois, para que exista um negócio jurídico, «é suficiente que a vontade dos declarantes se dirija aos efeitos imediatos e fundamentais do negócio»⁹⁹.

Assim sendo, no nosso entendimento, existe um contrato entre o utente e a concessionária, em que a obrigação desta é garantir ao utente boas condições de circulação e segurança, devendo o utente pagar o respetivo preço do serviço. O facto de a concessionária ter à disposição do utente uma autoestrada em boas condições, tal corresponde a uma proposta contratual, que é aceite pelo utente quando este entra na autoestrada. É no preciso momento em que o utente penetra na autoestrada que as partes acordam com os elementos do contrato.

Admitindo, assim, a existência de um contrato, cremos que se aplica a inversão do ónus da prova do art.º 799.º, n.º 1 do CC. Desta forma, em caso de acidente, será a concessionária a responsável pela prova de que agiu sem culpa. Na nossa opinião, o lesado apenas terá de provar o facto, isto é, a ocorrência do acidente, devendo a concessionária provar que cumpriu com as diligências devidas e que o acidente se deveu a uma causa alheia e autónoma, isto é, que se teria, ainda assim, verificado, apesar do cumprimento das suas obrigações.

⁹⁹ MONTEIRO, Sinde, *in* RLJ, Ano 132.º, pág. 29.

CONCLUSÕES

Resta-nos, por fim, enunciar as conclusões que retiramos do presente estudo.

Ora, é notória a sucessiva preocupação, tanto por parte do legislador, como da jurisprudência, em defender a posição do utente perante as concessionárias de autoestradas. Aliás, não seria de esperar o contrário, pois não seria compreensível que o lesado, face a um acidente ocorrido em virtude de algo alheio à normal circulação da autoestrada, tivesse de provar a violação das obrigações de segurança por parte da concessionária.

A Lei n.º 24/2007 veio precisamente resolver essa questão. O legislador, no art.º 12.º, optou por atribuir à concessionária o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança. Tal solução parece-nos adequada, uma vez que é a concessionária que tem uma maior facilidade de prova do cumprimento dessas obrigações. Todavia, o ónus da prova recai sobre a concessionária apenas nos casos previstos nas alíneas do n.º 2 do art.º 12.º. Se, porventura, o acidente ocorre numa circunstância fora as elencadas no artigo, volta a surgir o problema crucial da nossa dissertação: se se deverá aplicar o regime da responsabilidade extracontratual ou o regime da responsabilidade contratual.

De facto, cremos que o legislador falhou ao não determinar a natureza da responsabilidade civil das concessionárias. No entanto, e como defendemos a via contratual, consideramos que se deverá aplicar a inversão do ónus da prova do art.º 799.º, n.º 1 do CC. Se, por outro lado, os danos foram causados pelo risco da própria coisa, isto é, pela autoestrada em si mesma, cremos que se aplica o disposto no art.º 493.º, n.º 1 do CC.

Face ao exposto, e tendo em consideração a Lei n.º 24/2007, cremos que, hoje, o lesado está mais protegido. Apesar de a Lei falhar nalguns aspetos, particularmente na omissão da determinação da natureza da responsabilidade e da fraca redação do artigo 12.º, o principal ponto positivo da entrada em vigor da mesma, é o facto de o lesado ter mais facilidade em ver os seus direitos salvaguardados.

Como foi dito anteriormente, antes da entrada em vigor da Lei, os tribunais decidiam-se maioritariamente pela via extracontratual, o que conduzia quase automaticamente à absolvição das concessionárias, por falta de prova, por parte do lesado, dos pressupostos da responsabilidade civil. Hoje, verificando-se alguma das hipóteses previstas no n.º 2 do art.º

12.º, e cabendo à concessionária a prova do cumprimento das suas obrigações de segurança, o lesado encontra-se numa posição mais favorável.

Ora, tal leva a que as concessionárias comecem a atuar preventivamente. O essencial, nestes casos, é evitar que tais sinistros ocorram e, para isso, é necessário que as concessionárias cumpram com o seu dever contratual: o de manter as autoestradas em boas condições de circulação.

BIBLIOGRAFIA

DOCTRINA

- 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;
- BAPTISTA MACHADO**, João, “*Introdução ao Direito e ao Discurso Legitimador*”, Almedina, 2000;
- CORDEIRO**, António Menezes, “*Igualdade rodoviária e acidentes de viação nas autoestradas – Estudo de Direito Civil português*”, Almedina, Coimbra, 2004;
- CORDEIRO**, António Menezes, “*A lei dos direitos dos utentes das auto-estradas 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;
- CORDEIRO**, António Menezes, “*Tratado de Direito Civil*”, Vol. I, 4.^a Edição Reformulada e Actulizada, Almedina, Coimbra, 2012;
- 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.º, Vol. II, Setembro de 2005, pp. 407-433;
- HORSTER**, Heinrich Ewald, “*A Parte Geral do Código Civil Português – Teoria Geral do Direito Civil*”, Almedina, 2003;

LIMA, Pires de e Antunes Varela, “*Código Civil Anotado*”, Vol. I. 4^a edição, Coimbra Editora, Coimbra, 1987;

MARTINEZ, Pedro Romano, “*Cumprimento Defeituoso, Em Especial na Compra e Venda e na Empreitada*”, Almedina, Coimbra, 1994;

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;

MONTEIRO, Jorge Ferreira Sinde “*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;

RIBEIRO, J. J. Teixeira, “*Noção jurídica de Taxa*”, in *Revista Legislação e Jurisprudência*, ano 117º, pp. 289-294;

TRIUNFANTE, Armando, “*Responsabilidade Civil das Concessionárias das Auto-estradas*”, in *Direito e Justiça*, 2001, Vol. XV, Tomo I, Universidade Católica Editora, Porto.

JURISPRUDÊNCIA

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Ac. n.º 597/2009, proc. n.º 981/08, relatado pelo Cons. João Cura Mariano, disponível em www.tribunalconstitucional.pt;

Ac. n.º 629/2009, proc. n.º 585/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, www.tribunalconstitucional.pt;

Ac. n.º 375/2010, proc. n.º 426/2009, relatado pela Cons. Maria Lúcia Amaral, www.tribunalconstitucional.pt;

Ac. n.º 98/2010, proc. n.º 831/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, www.tribunalconstitucional.pt.

TRIBUNAL DE CONFLITOS

Ac. de 18/12/2013, proc. n.º 028/13, relatado por Távora Victor, disponível em www.dgsi.pt.

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE COIMBRA

Ac. de 19/02/2013, proc. n.º 1814/08.9TBAGD.C2, relatado por José Avelino Gonçalves, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 17/03/2012, proc. n.º 211/09.3TBCLB.C1, relatado por Teles Pereira, disponível em www.dgsi.pt.

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE GUIMARÃES

Ac. de 11/07/2013, proc. n.º 3200/12.7TBBCL.G1, relatado por António Beça Pereira, disponível em www.dgsi.pt.

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DO PORTO

Ac. de 16/03/2015, proc. n.º 1836/10.0TBPFR.P1, relatado por Rita Romeira, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 12/01/2015, proc. n.º 2130/13.0TBVNG.P1, relatado por Manuel Domingos Fernandes, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 13/10/2015, proc. n.º 1416/12.5T2AVR.P1, relatado por Tomé Ramião, disponível em www.dgsi.pt.

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

Ac. de 9/06/2005, proc. n.º 4808/2005-6, relatado por Granja da Fonseca, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 15/05/2007, proc. n.º 6060/2006-7, relatado por Pimentel Marcos, disponível em www.dgsi.pt.

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Ac. de 17/02/2000, proc. n.º 99B1092, relatado pelo Cons. Miranda Gusmão, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 22/06/2004, proc. n.º 1299/04, relatado por Afonso Moreira Correia, disponível em www.colectaneadejurisprudencia.com;

Ac. de 2/11/2010, proc. n.º 7366/03.9TBSTB.E1.S1, relatado por Fonseca Ramos, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 8/02/2011, proc. n.º 8091/03.6TBVFR.P1.S1, relatado por Paulo Sá, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 14/03/2013, proc. n.º 201/06.8TBFAL.E1.S1, relatado por Abrantes Geraldes, disponível em www.dgsi.pt;

Ac. de 8/10/2015, proc. n.º 1085/14.8TBCTB-A.C1.S1, relatado por Maria Clara Sottomayor, disponível em www.dgsi.pt

SUPREMO TRIBUNAL ADMINISTRATIVO

Ac. de 20/01/2010, proc. n.º 025/09, relatado por Garcia Calejo, disponível em www.dgsi.pt.