



# Responsabilidade Civil – Acidentes de Viação em Autoestrada

Sob orientação do Professor Doutor J. C. Brandão Proença

Mestrado em Direito Geral

**Jorge Artur Pinto da Costa**  
Porto - Novembro/2014

*Deixo o agradecimento ao meu caríssimo  
orientador Senhor Professor Doutor J. C.  
Brandão Proença, por toda a  
disponibilidade e atenção.*

*À minha família, pelo apoio incondicional  
ao longo de todo o meu percurso  
académico.*

## **Modo de citar**

As obras citadas são referidas pelo método autor/obra/data, encontrando-se as referências completas na bibliografia final.

A jurisprudência nacional é citada através da identificação do tribunal e da data da decisão e, pontualmente, com o nome do relator, encontrando-se informação mais detalhada na bibliografia final.

## Abreviaturas

<b>Ac. (s)</b>	Acórdão (s)
<b>Art. (s)</b>	Artigo (s)
<b>CC</b>	Código Civil
<b>CEJ</b>	Centro de Estudos Judiciários
<b>CJ</b>	Coletânea de Jurisprudência
<b>CRP</b>	Constituição da República Portuguesa
<b>DL</b>	Decreto-Lei
<b>ETAF</b>	Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais
<b>IVA</b>	Imposto sobre o Valor Acrescentado
<b>RLJ</b>	Revista de Legislação e Jurisprudência
<b>ROA</b>	Revista da Ordem dos Advogados
<b>SCUT</b>	Sem custo para o utilizador
<b>STA</b>	Supremo Tribunal Administrativo
<b>STJ</b>	Supremo Tribunal de Justiça
<b>TC</b>	Tribunal Constitucional
<b>TConf</b>	Tribunal de Conflitos
<b>TRE</b>	Tribunal da Relação de Évora
<b>TRG</b>	Tribunal da Relação de Guimarães
<b>TRL</b>	Tribunal da Relação de Lisboa
<b>TRP</b>	Tribunal da Relação do Porto

## Índice

Introdução .....	5
I - Nota prévia .....	5
II - Ordem de exposição.....	6
§1 - Natureza da Relação Jurídica da Concessionária com o Utente (Antes da Lei 24/2007, de 18 de Julho) .....	7
1.1 - Problematização.....	7
1.2 - Tese Delitual .....	7
1.2.1 - Regime Geral de Responsabilidade Civil Delitual .....	8
1.2.2 - Art. 493º, n.º 1 – Danos Causados por Coisa Imóvel .....	9
1.3 - Tese Contratual .....	11
1.3.1 - Contrato Inominado .....	11
1.3.2 - Contrato a Favor de Terceiro .....	13
1.3.3 - Contrato com Eficácia de Proteção para Terceiro .....	14
§2 - Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho .....	18
2.1 - Enquadramento .....	18
2.2 - Art. 12º, n.º 1 – Presunção legal .....	18
2.3 - N.º 2 – Verificação por Autoridade Policial Competente .....	29
2.4 - N.º 3 – Casos de Força Maior .....	30
2.5 – Lei Interpretativa .....	31
§3 - Natureza Jurídica da Responsabilidade Civil da Concessionária de Autoestrada Perante o Utente em Caso de Acidente .....	32
§4 - Competência Jurisdicional .....	39
Conclusões.....	43
Notas Bibliográficas .....	46
Doutrina.....	46
Jurisprudência.....	50

## Introdução

### I - Nota prévia

Os acidentes de viação são um flagelo nacional, atingindo todos os anos números catastróficos, com consequências muitas das vezes trágicas<sup>1</sup>. Sendo, por isso, frequentes as ações de indemnização interpostas contra as concessionárias de autoestradas por danos, pessoais ou patrimoniais, sofridos em consequência de acidentes rodoviários, devido às mais diversas causas.

Esta temática tem sido largamente discutida, quer na doutrina, quer na jurisprudência sem, contudo, se ter alcançado consenso mínimo. Principalmente, dada a dificuldade em qualificar e conceber a imputação da responsabilidade civil à concessionária de autoestrada, tentando conciliar, por um lado, a tutela do utente e, por outro, o tratamento das concessionárias de modo não arbitrário.

O objeto do presente estudo terá como ponto central a Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, a qual veio definir os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares. Dentro desta temática, ir-nos-emos centrar sobre os acidentes ocorridos em autoestradas concessionadas, interessando ao nosso estudo, essencialmente, o disposto no seu art. 12º, sob a epígrafe “*Responsabilidade*”.

Pretendemos abordar toda a problemática anterior à sua vigência, até porque, verificando-se uma divisão principal entre os adeptos da via extracontratual e os que se pronunciaram a favor da via obrigacional, registam-se discrepâncias significativas dentro dessas orientações fundamentais. A jurisprudência e a doutrina há muito que buscam trilhar caminhos para tutelar o utente, procurando inverter o ónus da prova da responsabilidade e fazê-lo incidir sobre quem detém o controlo sobre a infraestrutura autoestrada. Procurando pôr termo a tal divergência, o legislador interveio através da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho. O ónus da prova do cumprimento das obrigações das concessionárias passou a estar a cargo destas, desde que estejam em causa objetos arremessados para a via ou existentes na faixa de rodagem, atravessamento de animais ou líquidos na via. Casos paradigmáticos que, durante anos, foram objeto de discussão nos

---

<sup>1</sup> Segundo o Relatório Anual de Sinistralidade de 2013 da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária, ocorreram só no tipo de via «autoestrada» 1824 acidentes dos quais resultaram 2753 vítimas (mortais, feridos graves e feridos leves), disponível em [www.ansr.pt](http://www.ansr.pt).

tribunais portugueses e causa de algumas divergências doutrinárias. Sucede que a solução implementada não acabou com todas as dúvidas, detetando-se imperfeições e lacunas do seu art. 12º.

Desta forma, no presente ensaio, propomo-nos dar resposta às seguintes questões:

Que tipo de presunção estabelece este art. 12º? Como poderá a concessionária ilidir esta presunção? Será justo o tribunal exigir a prova histórico-positiva do evento concreto que provocou o dano? Será este diploma suficiente? Será o CC autonomamente suficiente para resolver esta questão? Qual a jurisdição competente?

Em suma, no presente trabalho faz-se uma análise crítica da opção do legislador, procurando a encontrar uma solução que permita conciliar de forma justa os direitos de ambas as partes.

## **II - Ordem de exposição**

Com vista a esclarecer as questões *supra* colocadas, no Ponto 1 da dissertação começar-se-á por enquadrar a problemática percorrendo as principais soluções propostas, tanto no plano contratual, como no plano delitual, com as devidas referências doutrinárias e jurisprudenciais.

No Ponto 2 analisaremos o regime do novo art. 12º da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, com especial incidência sobre a presunção estabelecida e o modo da sua elisão.

No Ponto 3 debruçar-nos-emos sobre resolução das situações que não entram no âmbito deste novo diploma e sobre a eventual suficiência do CC, tendo em conta apenas o contrato de concessão, para resolver esta questão.

No Ponto 4 pronunciar-nos-emos acerca da jurisdição competente para o requerente intentar a respetiva ação de indemnização.

*In fine*, procuraremos sumariar as principais conclusões do nosso trabalho.

## **§1 - Natureza da Relação Jurídica da Concessionária com o Utente (Antes da Lei 24/2007, de 18 de Julho)**

### **1.1 - Problematização**

Sobre a questão da responsabilidade da concessionária por acidentes de viação em autoestrada várias foram as posições assumidas, suscetíveis de conduzir a diferentes desfechos. O cerne do problema traduzia-se, afinal, numa questão de ónus da prova da culpa, ou seja, em que termos aquele pressuposto termo é desenhado e quem a incumbe a sua prova. As diferenças inerentes aos referidos tipos de responsabilidade civil adotado são evidentes. A jurisprudência, na procura da solução justa para o caso em concreto, é, nesta matéria, rica em diversidade.

### **1.2 - Tese Delitual**

No enquadramento delitual, francamente maioritário na jurisprudência durante largo tempo, formaram-se duas correntes. Por um lado, a subsunção às regras gerais do art. 483º e 487º<sup>2</sup>, por outro, a subsunção ao art. 493º/1, que prevê uma presunção de culpa pelos danos causados por coisas detidas pelas pessoas com o dever de as vigiar.

Perante este enquadramento delitual, o único contrato existente é aquele que se estabeleceu entre o Estado e a concessionária (a que é alheio o utente). Consequentemente, o ónus da prova da culpa da concessionária na ocorrência de qualquer acidente, nos termos do art.º 487º/1, recai sobre o lesado, salvo se, no caso concreto, for aplicável o regime da responsabilidade por danos provocados por coisas, previsto no art. 493º/1, hipótese em que recairá sobre a concessionária uma presunção de culpa.

---

<sup>2</sup> Doravante, todas as disposições legais citadas sem indicação de fonte se reportam ao CC português em vigor.

### 1.2.1 - Regime Geral de Responsabilidade Civil Delitual

Na doutrina, Menezes Cordeiro<sup>3</sup> defendeu veemente este enquadramento<sup>4</sup>. Arranca da ideia-base de que os deveres que surgem nas várias bases do contrato de concessão, normas essas de natureza legal e que visam a tutela dos utentes, são normas de proteção para efeitos do art. 483º/1, *in fine*<sup>5</sup>. A culpa da concessionária surge aqui como manifestação de uma omissão de deveres de conservação, manutenção e disciplina impostos legalmente através do contrato de concessão<sup>6</sup>.

Desta forma, recai sobre o utente o ónus de provar, não apenas a ilicitude (incumprimento de deveres legais destinados a tutelar terceiros), como a existência de culpa da concessionária, nos termos do art. 487º/1. Por sua vez, a concessionária, para se exonerar, deveria demonstrar uma causa de justificação ou de escusa, a concorrência da culpa do lesado ou a existência de um concurso de causas tendentes àquele infortúnio, tudo nos termos gerais.

Esta é a tese menos tuteladora do utente, que fica com o ónus de, basicamente, provar todos os requisitos da responsabilidade civil já que, muito dificilmente veria a sua pretensão indemnizatória atendida, dadas as suas dificuldades em provar o incumprimento daqueles deveres por parte da concessionária e a respetiva culpa<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> *Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação em Autoestradas – Estudo de Direito Civil Português*, 2004, pp. 51-53.

<sup>4</sup> Neste sentido, Carneiro da Frada, *Sobre a Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes Ocorridos em Auto-Estradas*, in ROA, ano 65, p. 420.

<sup>5</sup> Cfr. Acs do STJ de 12/11/1996, de 30/04/2002, de 20/05/2003, de 03/03/2005. Ainda, Acs. TRP de 22/02/2005 e 13/02/2006.

<sup>6</sup> Cfr. Urbano Dias, *Da Responsabilidade Civil das Concessionárias das Auto-Estradas em Acidentes de Viação*, in Revista CEJ, 1º semestre, n.º 6, p. 23.

<sup>7</sup> Repare-se que está, sempre e tão-só, em causa uma responsabilidade por facto ilícito-culposo, uma vez que a imputação pelo risco se encontra, entre nós, subordinada a um princípio de tipicidade (483º/2).

### 1.2.2 - Art. 493º, n.º 1 – Danos Causados por Coisa Imóvel

Para fazer frente a esta “*probatio diabolica*”<sup>8</sup>, a doutrina e a jurisprudência<sup>9</sup>, enveredaram pela inversão do ónus da prova da culpa previsto no art. 493º/1. Sendo, para tal, imprescindível a existência de um poder de facto e de um dever de vigilância sobre a coisa, cuja omissão é suscetível de causar danos a terceiros<sup>10</sup>.

Estamos perante um caso excecional de consagração legal da chamada relevância negativa da causa virtual. Ao considerarmos aplicável este artigo aos acidentes de viação, ocorridos nestas vias de comunicação, transferimos para as concessionárias o ónus de ilidir a presunção de que o acidente se ficou a dever a culpa sua ou que os danos resultantes do acidente se haveriam igualmente produzido ainda que não houvesse culpa sua. Bastando, por isso, ao lesado alegar e provar os factos caracterizadores do acidente, os danos e o nexo causal entre o sinistro e o facto causador do mesmo<sup>11</sup>.

Vários foram os autores a aceitar a aplicabilidade do art. 493º/1 à situação em apreço, muito embora lhe confirmam esferas de aplicação distintas, bem como distintas exigências exoneratórias para a concessionária.

O impulso dado a este entendimento partiu de Sinde Monteiro<sup>12</sup>, que entendeu a autoestrada como uma coisa sujeita a um poder-dever de vigilância, considerada esta por um prisma funcional como uma globalidade, existindo, então, uma responsabilidade por culpa presumida. Contudo, este Autor alarga a responsabilidade da concessionária, não apenas aos casos em que a autoestrada causa o dano, mas também àqueles casos em que ela não o evita, exemplificando com o caso da vedação que não contém a entrada de animais<sup>13</sup>.

---

<sup>8</sup> Cfr. Rui Ataíde, *Acidentes em Auto-Estradas: Natureza e Regime Jurídico da Responsabilidade dos Concessionários*, Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Carlos Ferreira de Almeida, Vol. II, 2011, p. 172.

<sup>9</sup> Essa é, aliás, a solução que, maioritariamente, a jurisprudência do STA foi adotando relativamente à responsabilidade civil extracontratual dos municípios por ato ilícito de gestão pública, em casos de acidente ocorridos em estradas municipais em que são réus municípios e outras entidades públicas responsáveis pela sinalização e manutenção das estradas. V.g. Acs. STA de 15/03/2005, de 14/04/2005, de 18/05/2006, de 26/04/2007 e 07/02/2012.

<sup>10</sup> Cfr. Sinde Monteiro, RLJ, n.º 131, p. 108.

<sup>11</sup> Esta orientação tem aceitação de Urbano Dias, cit., pp. 23-24, e Menezes Leitão, *Direito das Obrigações*, Vol. I, 2006, p. 324, nota 676.

<sup>12</sup> RLJ, n.º 131, p. 50, 106-113, 378-379 e n.º 132, pp. 94-05.

<sup>13</sup> Américo Marcelino, *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*, 2014, pp. 162-163, perfilha como boa a aplicação do art. 493º/1 aos acidentes de viação na autoestrada provocados por animais. V.g. Acs. STJ 02/02/2006, e TRG de 20/10/2004, que, embora enveredando pela perspectiva contratual, consideraram que a intromissão de um canídeo na autoestrada seria dirimida, sem dificuldade, segundo a presunção de culpa do art. 493º/1.

Diversamente, Menezes Cordeiro<sup>14</sup> entende que este art. 493º/1 tem nesta sede uma aplicação muito limitada, só operando perante danos causados pela própria autoestrada<sup>15</sup>. Ainda que se considerasse a autoestrada como uma coisa imóvel, este seria um prédio rustico e apenas seriam de relevar os riscos inerentes à própria coisa, apontando como exemplo a queda de uma ponte ou o desabamento do piso.

No mesmo sentido se pronunciou Carneiro da Frada<sup>16</sup>, restringindo o seu âmbito de aplicação aos danos causados pela própria coisa em si mesma. Para este Autor, numa interpretação segundo o princípio da culpa, a inversão do ónus da prova consagrado pelo art. 493º/1 só pode equacionar-se em relação àqueles prejuízos que, segundo as regras da experiência, se evitariam com toda a segurança caso o dever de vigilância tivesse sido observado. Salientando, ainda, que os deveres da concessionária são, à partida, apenas os previstos na lei (deveres legais emergentes dos contratos de concessão e respetivas bases) pelo que configura direito especial em relação ao art. 493º/1 (direito comum), não existindo, assim, margem para responsabilizar para além daquilo que deriva da respetiva tipificação legal<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> *Igualdade*, cit., p. 48.

<sup>15</sup> Cfr. Acs. STJ de 14/10/2004 e 03/03/2005.

<sup>16</sup> Carneiro da Frada, cit., pp. 419 e ss.

<sup>17</sup> Opinião divergente de Rui Ataíde, cit., p. 171, “*Não se afigura, contudo, que exista tal nexo de especialidade material. As Bases XXXIII e XXXVI (DL n.º 294/97, de 24 de Outubro) não criam um regime diferente do comum, antes se limitam a precisar a coisa sobre a qual incidem os cuidados necessários e o sentido dos deveres de vigilância genericamente previstos no art. 493º, os quais são norteados pela finalidade concreta de assegurar bom estado de conservação e circulação em condições de segurança e comodidade*”.

### 1.3 - Tese Contratual

Considerando a insusceptibilidade das regras gerais da responsabilidade civil delitual darem satisfação cabal nos casos de acidentes de viação em autoestrada decorrentes de qualquer causalidade respeitante à própria via, surgiram as teses contratuais. Estas dispersaram-se por três entendimentos essenciais: uns bateram-se por um contrato atípico e inominado estabelecido entre as concessionárias e os utentes; outros alegaram a configuração de um complexo feixe de posições jurídicas, reconduzível ao contrato a favor de terceiro; e uma terceira orientação sustentou que os contratos celebrados entre o Estado e as concessionárias conheciam uma eficácia reflexa favorável aos utentes (contrato com eficácia de proteção para terceiro).

De facto, no seio deste enquadramento a unanimidade não é coisa reinante.

Segundo este entendimento, proposta uma ação por um utente com vista a ver ressarcidos os danos sofridos em consequência de acidente originado por facto imputável às concessionárias, caberia àquelas a prova de todos os elementos fácticos integradores da responsabilidade civil, exceção feita à culpa, que se presume (799º/1). Ficando o utente, por esta via, com a tarefa facilitada.

#### 1.3.1 - Contrato Inominado

A ideia de que entre a concessionária e os seus utentes se configuraria um contrato inominado, mercê do pagamento de portagens, deveu-se inicialmente a Sinde Monteiro<sup>1819</sup>. Tudo isto na lógica de que à obrigação de pagamento do utente da “*taxa de portagem*” corresponde a obrigação, por parte da concessionária, de propiciar boas condições de utilização<sup>20</sup>. Esta teoria assenta na existência de declarações de vontade tácitas - proposta e aceitação - nas condutas do utente e da concessionária<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> RLJ, n.º 131, p. 379 e ss, n.º 132, p. 28 e ss. e n.º 133, p. 29 e ss.

<sup>19</sup> Cfr. Acs. STJ de 17/02/2000, de 22/06/2004 e de 02/02/2006, TRE de 02/10/2003 e TRG de 20/10/2004.

<sup>20</sup> Armando Triunfante, *Responsabilidade Civil das Concessionárias das Auto-estradas*, Direito e Justiça, Vol. XV, Tomo I, 2001, p. 73 e ss., entende tratar-se, mesmo, de um contrato nominado e típico - um contrato de consumo, expressamente contemplado no art. 2º/2, Lei nº 24/96, de 31 de Julho. Esta solução foi mencionada no Ac. TRC de 10/01/2006 no confronto com a solução apresentada pelo regime legal brasileiro. Já Américo Marcelino, cit., p. 158, explana a aplicação de um contrato de adesão à situação em análise.

<sup>21</sup> Sinde Monteiro, RLJ, nº 131, p. 379, perspetivando o problema da demonstração da existência de um contrato entre o utente e concessionária no momento da cobrança de portagem e respetiva disponibilização da via, designadamente no que diz respeito à efetiva existência de declarações negociais, o referido autor identifica aquilo a que apelida de uma “*relação contratual de facto*”, estabelecida entre o utente e a concessionária.

Várias foram as críticas apontadas a esta tese.

Para Menezes Cordeiro<sup>22</sup>, a ficção contratual é francamente insatisfatória, não tendo a ver com o regime aplicável, suscitando diversos problemas que não resolve. Afasta a ideia de liberdade de celebração e de estipulação, tanto por parte da concessionária, que teria que aceitar todos os condutores que circulem de acordo com as leis gerais de circulação estradal, não podendo propor-lhes formas alternativas de circulação, como do ponto de vista do condutor, apesar de poder optar pela utilização da rede de estradas nacionais em detrimento da autoestrada, essa liberdade seria mais fáctica do que jurídica, não tendo ainda capacidade para propor ou aceitar diversas cláusulas.

Na hipótese da existência de um contrato, seria de aplicar o regime da prestação de serviço e do mandato, o que considera “*puro irrealismo*”. Porém, entende que o maior obstáculo a esta teoria é a sua inadequação ao Direito positivo, afirmando que a tese contratual defronta a igualdade rodoviária, sendo tendencial por beneficiar apenas os utentes, esquecendo-se que um contrato tem duas partes.

Na mesma linha Carneiro da Frada<sup>23</sup> também entende que tal tese deve ser rejeitada por faltarem ordinariamente consciência, vontade e declarações negociais correspondentes. A única certeza é que a concessionária pretende explorar a autoestrada nos termos estipulados no contrato de concessão, pelo que, no seu ponto de vista, não seria de vislumbrar que estas quisessem celebrar atos suscetíveis de lhe serem prejudiciais, não sendo legítimo presumir essa vontade. As expectativas de “*correspondência*” da concessionária àquilo que os utentes pagam não são suficientes para dar por fechado um contrato, nem substituem as respetivas declarações, uma vez que as expectativas dos utentes serão meramente unilaterais.

Argumenta, ainda, que as regras do ónus da prova jogam contra a tese contratualista, sendo desfavorável para o utente, na medida em que este, caso pretenda peticionar uma indemnização, terá sempre que provar a celebração de tal contrato com a concessionária (342º/1). E deparando-se com um *non liquet*, a decisão ser-lhe-ia desfavorável. Podendo, então, o utente ser conduzido a uma situação em que tem, na prática, um pesado e, à partida, imprevisível ónus da prova a cumprir.

---

<sup>22</sup> *Igualdade*, cit., p. 46.

<sup>23</sup> Cit., p. 409 e ss.

### 1.3.2 - Contrato a Favor de Terceiro

Um dos mais acérrimos defensores desta posição foi Cardona Ferreira<sup>24</sup>.

Entende que, pela normatividade dos contratos de concessão de autoestrada, com ou sem pagamento de portagem, a situação destes contratos, assumidamente no interesse e a favor dos utentes, se apresenta como um contrato a favor de terceiros, inicialmente indeterminados. Uma vertente do contrato a favor de terceiro originalmente genérica por abranger um número indeterminado de pessoas, hipotéticos utentes, vindo a pessoalizar-se por força da relação estabelecida entre a concessionária e o utente<sup>25</sup>. A individualização dos terceiros beneficiários ocorreria com o pagamento da taxa de portagem ou, caso esta não exista, pela entrada na autoestrada.

Defendia a existência de uma relação de cobertura (Estado-concessionária), uma relação de valuta (Estado-utente) e uma terceira relação (concessionária-utente). Qualificando esta, terceira relação, como de cariz contratual privado, assente na boa fé, no direito do utente utilizar a autoestrada com segurança, comodidade, velocidade e na obrigação da concessionária diligenciar pela efetivação dos direitos do utente, tal como indicados no contrato de concessão.

De forma distinta, Sinde Monteiro<sup>26</sup> restringiu a utilização desta figura aos contratos de concessão SCUT, por considerar lícito concluir que nesses casos, não existe um contrato (inominado) entre a concessionária e o utente. Aqui o utente não adquire um direito subjetivo à segurança e comodidade de circulação na autoestrada, até porque a concessionária rejeitaria tal cláusula. O promitente (concessionária) obriga-se face ao promissário (Estado) a facultar aos terceiros interessados (utes) a utilização da autoestrada, com segurança e comodidade. A utilização que o utente faz desta é paga por uma “*portagem SCUT*”, suportada pelo Estado, mas que confere ao utente o direito a uma prestação, que se traduz na disponibilização, pela concessionária, da via, nos termos e nas condições previstas no contrato de concessão<sup>27</sup>. Porém, a obrigação da concessionária não pode ser percecionada de forma autónoma da prestação principal.

---

<sup>24</sup> *Acidentes de Viação em Auto-Estrada, Casos de Responsabilidade Civil Contratual?*, 2004, p. 77 e ss.

<sup>25</sup> Cardona Ferreira, cit., p. 80, afirma mesmo que o utente é a “*causa-final do contrato de concessão de auto-estrada*”.

<sup>26</sup> RLJ, N.º 133, p. 65. Sinde Monteiro mostra-se mais inclinado para qualificar o esquema negocial descrito por Cardona Ferreira como o de um contrato com eficácia de proteção para terceiro, como veremos adiante.

<sup>27</sup> Porém, há que realçar que, desde 2011, em todas as concessões de autoestrada, incluindo as SCUT, são cobradas portagens diretamente ao utente.

Novamente, Menezes Cordeiro<sup>28</sup> considera o regime do contrato a favor de terceiro inaplicável nesta sede, pois entende que do contrato de concessão resultam para a concessionária deveres de diversa ordem, mas sempre em moldes genéricos, pelo que nenhum deles se pode reconduzir rigorosamente a um direito de prestação, pelo que o utente não pode reclamar junto da concessionária prestações a que esta apenas se obrigou perante o concedente<sup>29</sup>. Além de que tal regime seria contra o princípio da igualdade rodoviária, pois só poderia dispensar uma proteção ao condutor, e não aos passageiros ou, até mesmo aos próprios titulares dos veículos, o que torna a proteção limitativa.

Também Carneiro da Frada<sup>30</sup> se mostrou bastante crítico quanto a esta solução contratual, quer haja ou não cobrança de portagem. Afasta a vontade da concessionária nesses termos, pois tal regime implica a atribuição de um direito autónomo a terceiro, o que acarreta um dever suplementar da concessionária em relação às obrigações no contrato de concessão, suscetível de alargar a sua zona de responsabilidade. Mesmo nas concessões SCUT, os utentes são meros beneficiários reflexos de um contrato de concessão, pelo que seria de estranhar que, nestas situações, onde os utentes nada pagavam, vissem a sua posição jurídica reforçada.

### 1.3.3 - Contrato com Eficácia de Proteção para Terceiro

Nesta figura, o que está em causa não é o eventual contrato celebrado entre a concessionária e o utente, mas antes o próprio contrato de concessão, no qual as partes são apenas o Estado e a concessionária<sup>31</sup>. O cerne desta figura está em admitir que determinados negócios são suscetíveis de conferir uma certa tutela a quem não é neles parte.

Diferentemente do que acontece no contrato a favor de terceiro, aqui o terceiro não adquire qualquer direito à prestação pelo que não pode exigir o cumprimento do contrato. Os terceiros não adquirem direitos subjetivos em consequência do contrato, mas obtêm uma posição jurídica de tutela de certos interesses, e a violação de tal posição constitui-os num direito subjetivo, o direito a indemnização. Do contrato resultam deveres

---

<sup>28</sup> *Igualdade*, cit., pp. 49-59.

<sup>29</sup> Cfr. Ac. STJ de 03/03/2005.

<sup>30</sup> Cit., p. 416 e ss.

<sup>31</sup> Apresenta-se como manifestação da terceira via da responsabilidade civil, intercalar entre a imputação delitual e obrigacional, caracterizada por se lhe aplicar não o regime do incumprimento *in totum* mas uma disciplina híbrida, composta, também, por regras recolhidas, segundo as circunstâncias do caso, da responsabilidade extracontratual, em atenção à própria heterogeneidade jurídica da situação subjacente.

de conduta orientados para a proteção destes terceiros, tendo sido perspectivada pelos contraentes com um interesse preponderante na economia do contrato de concessão.

Semelhante construção só se torna viável pelo reconhecimento do carácter complexo da relação obrigacional. Além dos deveres de prestar, existem outros deveres e obrigações emergentes da relação contratual, mas diversos do vínculo da prestação. O contrato consubstanciará duas relações obrigacionais: uma relação obrigacional com deveres primários de prestação (credor-devedor), e uma relação obrigacional sem deveres primários de prestação (devedor-terceiro).

A inclusão destes terceiros no âmbito de proteção de um contrato a que eram alheios tem em vista facilitar-lhes a obtenção de uma pretensão indemnizatória, mediante o aproveitamento de algumas vantagens do estatuto contratual, nomeadamente a inversão do ónus da prova da culpa. Conseguindo, assim, proteção para interesses que, de outra forma, ficariam a descoberto, estando, de certa forma, a colmatar uma brecha da responsabilidade aquiliana.

Todavia, não dispensa, da parte do lesado, a alegação e prova do facto constitutivo do direito à indemnização, *in casu*, que não foram empregues os meios devidos ou não foi observada a diligência exigível, os danos por si sofridos e o nexo de causalidade existente entre o facto invocado e os danos.

Sinde Monteiro<sup>32</sup>, partindo da análise do DL n.º 294/97, de 24 de Outubro, que estabelece as bases do contrato de concessão celebrado entre o Estado e a BRISA, Autoestradas de Portugal, S. A., mais concretamente da Base XXXVI, 2, concluiu pela viabilidade da convocação desta figura<sup>33,34</sup>. Encontrando ainda apoio no próprio preâmbulo do respetivo DL, que faz alusão à “*eficácia externa relativamente às partes no contrato*”. E isto quer haja, ou não, pagamento de portagem.<sup>35</sup> Portanto, esta qualificação teria um carácter residual, não entrando em conflito, nem com o contrato inominado, uma vez que perderia o interesse, nem relativamente ao contrato a favor de terceiro.

Sugere que tais deveres de proteção resultam do contrato de concessão e seriam impostos aquando da negociação e celebração do contrato pelo Estado, entidade a quem

---

<sup>32</sup> RLJ, n.º 131, pp. 379-380, n.º 132, pp. 31 e ss.

<sup>33</sup> Neste sentido, Urbano Dias, cit., p. 34.

<sup>34</sup> A solução do contrato inominado entre utente e concessionária foi combinada com o contrato dotado de eficácia de proteção para terceiros celebrado entre aquela e o Estado nos Acs. TRG de 26/04/2007 e 29/06/2011.

<sup>35</sup> Armando Triunfante, cit., pp. 89 e ss, também defendeu a solução do contrato com eficácia de proteção para terceiro estando em causa autoestrada sem portagem.

compete a defesa dos interesses dos cidadãos, nomeadamente os utentes, aqueles que serão afetados pela execução das prestações contratuais.

Relativamente ao ónus da prova, Sinde Monteiro considera ser de diferenciar duas situações. Por um lado, a existência de danos puramente patrimoniais, entendendo que não será de aplicar a inversão de ónus da prova resultante do regime contratual, por entender que seria uma proteção que não obteriam da responsabilidade delitual, não podendo, deste modo, receber uma tutela superior à que receberiam se esta se verificasse. Por outro lado, a existência de danos que abarquem a vida, integridade física, propriedade, isto é, direitos subjetivos que gozam de tutela delitual geral (483º/1), onde parece propender para a aplicabilidade da inversão do ónus da prova (799º/1), passando a caber à concessionária provar que não teve culpa na ocorrência do sinistro.

Menezes Cordeiro<sup>36</sup> não aceita a aplicabilidade desta figura à situação em apreço.

Por um lado, porque o contrato de concessão não tem a ver com o uso rodoviário da via pelo Estado, uso que, depois, se alargaria ao utente, pelo que este não “*comunga*” uma prestação do Estado concedente. Por outro, entende faltar justificação para o recurso a esta figura, uma vez a responsabilidade delitual já oferece uma solução adequada a este problema<sup>37</sup>.

Já Carneiro da Frada<sup>38</sup> defende que o contrato de proteção para terceiro é admissível e pertinente face ao ordenamento jurídico português, contudo, pouco traz de relevante à situação em apreço, justificando-se com os perigos da sua utilização indiscriminada. Manifesta reservas quanto à extensibilidade da totalidade do regime contratual, especialmente no que concerne à inversão do ónus da prova.

A operatividade desta figura tem de se mover essencialmente dentro do estabelecido no contrato de concessão (tal como plasmado na lei). Considera totalmente ilegítimo pretender que a responsabilidade por violação de deveres de proteção permitiria devolver, sem mais, à concessionária o ónus da prova sem qualquer restrição. Estando em causa uma obrigação de meios, é ao credor que incumbe fazer prova da não adoção das medidas ou, da não adoção de determinado comportamento que era devido, tendo este de demonstrar a ilicitude da conduta do devedor. A violação da obrigação carece de ser positivamente demonstrada pelo credor lesado. O que significa que o credor lesado pode

---

<sup>36</sup> *Igualdade*, cit., pp. 48-49.

<sup>37</sup> Contra aplicação desta figura, Acs do STJ de 14/10/2004 e de 03/03/2005.

<sup>38</sup> Cit., pp. 424 e ss.

ter de despende, então, um especial esforço para individualizar e provar as bases concretas da sua pretensão.

Uma vez que os resultados propiciados por esta figura não diferem assim tanto do alcançável pela via aquiliana, concluí ser preferível recorrer a esta.

## §2 - Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho

### 2.1 - Enquadramento

Procurando pôr termo às indesejáveis discrepâncias já referidas, o legislador interveio através da Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, que veio definir os direitos dos utentes nas via rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares.

De facto, há muito se vinha reclamando uma intervenção a este respeito, fosse através de um Ac. Uniformizador de Jurisprudência<sup>39</sup> ou de um ato legislativo<sup>40</sup>.

Não tomando posição sobre a natureza obrigacional ou delitual da responsabilidade – tarefa que não lhe cabia – este diploma procurou sanar a controvérsia ou desatar o nó no ponto mais crítico atinente à distribuição do ónus da prova no âmbito da responsabilidade civil da concessionária de autoestrada por danos derivados de acidentes com veículos automóveis.

Se esta lei pretendeu por um ponto final no debate em curso, poderá tê-lo conseguido, em parte, ao estabelecer uma presunção de incumprimento das obrigações de segurança, ou melhor, ao deixar o ónus da prova do cumprimento dessas obrigações a cargo da concessionária. Todavia, e há que acentuar, da sua interpretação permanecem algumas interrogações.

### 2.2 - Art. 12º, n.º 1 – Presunção legal

Interessa-nos, essencialmente, o seu art. 12º, sob a epígrafe “*Responsabilidade*”.

Não tomando posição sobre a natureza da responsabilidade, o seu n.º 1 investiu as concessionárias no ónus de provar o cumprimento das obrigações de segurança, sempre que os acidentes digam respeito a objetos arremessados para a via ou existentes na faixa de rodagem (al. a)), atravessamento de animais (al. b)) e líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais (al. c)). Casos paradigmáticos que durante anos foram objeto de discussão nos tribunais portugueses.

Antes da entrada em vigor desta lei, o que verdadeiramente se querelava era o ónus da prova da culpa, enquanto agora se fala em ónus da prova do cumprimento das

---

<sup>39</sup> Vide Urbano Dias, cit., p. 35.

<sup>40</sup> Vide Cardona Ferreira, cit., p. 46.

obrigações de segurança<sup>41</sup>. Este, por opção do legislador, passou a estar a cargo da concessionária.

Esta norma veio dar resposta às divergências, existentes na doutrina e na jurisprudência, pondo termo à diversidade de decisões sobre a regra da imputação do ónus da prova, em tais circunstâncias, em caso de responsabilidade civil. Esta opção legislativa tem propósitos claros de permitir reforçar a tutela do utente pois, este é quem terá maior dificuldade em imputar subjetivamente os prejuízos sofridos. Procurou, assim, sanar controvérsias no seu ponto mais crítico.

No cerne das presunções legais está uma situação de probabilidade e verosimilhança, que deixa antever a sucessão de certos eventos. Concretizada certa e determinada situação, que forma a base da presunção, é grande a probabilidade de verificação do facto presumido, tornando-se mais fácil a demonstração de factos de prova difícil ou impossível caso este não existisse. Estas visam favorecer o lesado contra o risco de não provar ou de não conseguir provar, plenamente, os factos que levaram à causa de pedir tendo, ainda, por finalidade menos patente, prevenir a ocorrência danosa.

Entendemos resultar deste art. 12º/1 uma presunção legal simultaneamente de incumprimento e de culpa. Uma presunção de incumprimento culposo ou, nas palavras de Rui Ataíde, uma presunção indireta de ilicitude<sup>42</sup>.

O específico tema da prova, neste tipo de ações, é o de apurar se a concessionária cumpriu ou não a obrigação de proporcionar aos utilizadores da autoestrada a circulação do trânsito rodoviário em condições de segurança e comodidade.

A inversão do ónus da prova que esta norma veio consagrar respeita tão-somente às questões de ilicitude e da culpa<sup>43</sup>, pelo que o ónus da prova dos demais requisitos do instituto da responsabilidade civil (facto, nexo de causalidade e o dano) continua a recair sobre o lesado, nos termos gerais (342º/1).

Constatada a existência de, pelo menos, uma das situações descritas nas três alíneas do n.º 1 do art. 12º (o que deverá ser alegado e provado pelo autor), presume-se a

---

<sup>41</sup> Estas obrigações de segurança têm carácter legal, visto decorrerem dos contratos de concessão e bases anexas que dele são parte integrante, contratos esses assumidamente com eficácia externa, bem como resultam da própria Lei 24/2007, de 18 de Julho, pelo menos no que diz respeito a autoestradas em obras, onde são acrescidos específicos deveres de segurança.

<sup>42</sup> Cit., pp. 195-196.

<sup>43</sup> Neste sentido, Ac. STJ de 15/11/2011, “A referida presunção de culpa funciona também como presunção de ilicitude, uma vez que, nas situações previstas no preceito legal citado, estão cometidos à concessionária deveres de agir para evitar danos a terceiros (os utentes da autoestrada), deveres esses cuja inobservância representa, em termos práticos, o cometimento (por acção ou por omissão) dum facto ilícito” - (a presença de líquidos na via como indiciação da omissão de deveres de agir). Também o Ac. STJ de 21/03/2012.

violação culposa da obrigação de proporcionar aos utilizadores da via condições de segurança no tráfego.

Beneficiando o utente da inversão do ónus da prova do cumprimento daquelas obrigações, já não carece de provar os elementos de facto que conduzem à verificação da ilicitude, isto é, o ónus de demonstrar que os deveres de segurança não foram cumpridos, e ao juízo de censura feito à concessionária decorrente da falta de diligência devida (344º/1 e 350º/1). Por seu turno, cabe à concessionária demonstrar que adotou todas as medidas que se impunham no caso concreto e que o acidente não procede de culpa sua, pois agiu com a diligência devida, adotando os cuidados normais para evitar a ocorrência do dano (487º/2). Compete-lhe esta prova para que possa elidir a presunção de incumprimento do dever de assegurar a circulação em condições de segurança (presunção de ilicitude), quer de culpa na violação desse dever.

Pensamos existir aqui alguma similitude entre esta presunção e a presunção da responsabilidade contratual. No domínio da responsabilidade obrigacional, é ao devedor que compete provar que o não cumprimento ou o cumprimento defeituoso da obrigação, não procede de culpa sua (799º/1). O devedor assumiu concretas e determinadas posições, e não as cumprindo, se presume a sua culpa. Na origem do não cumprimento encontra-se uma conduta ilícita do devedor, sendo também essa conduta culposa<sup>44</sup>.

A concessionária poderá, ainda, afastar a sua responsabilidade provando a ocorrência de acontecimentos excepcionais ou de força maior, designadamente, uma das situações previstas no n.º 3 deste art. 12º. Sobre a concessionária recai o ónus de provar que, por mais apurada que fosse a vigilância, o dano teria ocorrido do mesmo modo, para afastar a sua responsabilidade quando não consegue ilidir a presunção de culpa. Assim não haverá responsabilidade, se a concessionária conseguir demonstrar que o dano ocorreria do mesmo modo ainda que tivesse adotado as medidas que se impunham no caso concreto para evitar o dano, por virtude de um facto fortuito ou de força maior. Prevê-se a hipótese de a concessionária se desresponsabilizar com a alegação de que os danos se teriam verificado devido a uma outra causa (relevância negativa da causa virtual), solução análoga à prevista no 493º/1.

---

<sup>44</sup> Sobretudo para quem entende que o art. 799º/1 contém uma presunção de ilicitude e de culpa – neste sentido, Menezes Cordeiro, *Igualdade*, cit. p. 42. Carneiro da Frada, *Direito Civil, Responsabilidade Civil, O Método do Caso*, 2011, pp. 80-81, por sua vez, defende que a presunção do art. 799º/1, abrangente da ilicitude e da culpa, apenas se justifica quando pela prestação o devedor atribui ao credor um resultado.

Esta presunção do art. 12º/1 recai somente sobre as obrigações de segurança e proteção, aspetos que, sem dúvida, a concessionária é quem está em melhores condições de provar o seu cumprimento, pois conhece melhor do que ninguém as providências que eram exigidas nas circunstâncias concretas do caso para evitar o acidente. É a esta, que pertence o controlo ou domínio da situação, designadamente, no que respeita à verificação da frequência e identificação, ou localização dos perigos, para a circulação segura por parte dos utentes.

O cumprimento da obrigação de assegurar a manutenção das condições de segurança, à velocidade consentida, integra o sinalagma do pagamento de uma taxa de portagem<sup>45</sup>. O que situado no plano dos direitos do consumidor deriva da ideia de que, quem paga, tem o direito a ser bem servido.

Porém, o pleno cumprimento das suas obrigações não garante, nem pode garantir, que não se verifiquem acidentes, mas, e apenas, uma condução mais segura. Quem sai de uma estrada “*normal*” e entra numa autoestrada, fá-lo porque pretende circular mais depressa e com mais segurança. Mas sabe que também lá se verificam acidentes, mesmo estando verificadas todas as condições de segurança que estas vias oferecem<sup>46</sup>. É essa maior rapidez e segurança- não a segurança total- que ele paga. A inversão do ónus da prova prevista tem de ser encarada do ponto de vista de uma obrigação de meios. A concessionária está obrigada a determinados deveres, de modo a que, a circulação nas autoestradas se faça em condições de segurança. Com tais deveres não se pretende garantir que os condutores cheguem sãos e salvos ao seu destino, tal seria completamente desajustado, mas acautelar a segurança da circulação em tais vias.<sup>47</sup>

Fundamental na apreciação de culpa, é saber se o juiz deverá bastar-se com a demonstração pela concessionária de que agiu com a diligência devida, independentemente de não se apurar o modo específico como a causa concreta do acidente ocorreu.

A doutrina e a jurisprudência divergem quanto à interpretação desta presunção.

---

<sup>45</sup> Cfr. Sinde Monteiro, RLJ, n.º 131, p. 111, para este autor, tais obrigações integram o “*programa mínimo*” de segurança, encontrando justificação não apenas no vínculo contratual decorrente da concessão, mas ainda no facto de a circulação de veículos automóveis depender do pagamento de uma taxa de portagem e de naturalmente se garantirem aos utentes padrões de segurança mais elevados do que aqueles que são expectáveis noutras vias.

<sup>46</sup> Cfr. Carneiro da Frada, cit., p. 421, argumenta que nestas situações devemos ter um justa repartição do risco de utilização porque está na disponibilidade do utente utilizar este tipo de via.

<sup>47</sup> Neste sentido, Carneiro da Frada, cit. p. 422, e Menezes Cordeiro, *Acidente de viação em Auto-Estrada; natureza da eventual responsabilidade da concessionária, Anotação ao Ac. do STJ de 03/03/2005*, in ROA, ano 65, I, pp. 152 e ss.

Para Menezes Cordeiro<sup>48</sup>, este artigo estabelece uma solução inovadora, não recorrendo ao termo civil comum, à presunção de culpa presente, quer na responsabilidade obrigacional (799º/1), quer na responsabilidade extracontratual (493º/1). Antes, estabelece uma presunção de incumprimento das obrigações de segurança, quando o acidente de viação se prenda com objetos arremessados para a via ou nela existentes, atravessamento de animais e líquidos não resultantes de condições climatéricas.

Por outro lado, Pires Fernandes<sup>49</sup> também considera que a referida Lei não imputa à concessionária uma presunção de culpa na ocorrência do sinistro, mas antes uma presunção de incumprimento das suas obrigações contratuais. Pelo que lhe bastará, para se exonerar, provar que cumpriu todas as obrigações que para si advém do contrato de concessão ou, por outro lado, demonstrar que o incumprimento se ficou a dever a uma causa que lhe é de todo alheia.

Já para Ruí Ataíde<sup>50</sup> estabeleceu-se uma expressa presunção indireta de ilicitude pois, não se diz que se presume o incumprimento mas, antes, que se deve provar o cumprimento, aplaudindo, então, a opção do legislador. Argumentando que, por um lado, acolhe as orientações que reconduzem ao plano da ilicitude as tradicionais “*presunções de culpa*”, refletindo assim a doutrina de Larenz e Canaris, por outro, que a solução se coaduna com a responsabilidade indiciária da concessionária quanto a sinistros causados por fatores de risco que lhe compete dominar e, por fim, satisfaz plenamente os corolários do princípio da culpa, uma vez que permite à concessionária provar a sua ausência sem quaisquer restrições e não apenas com as situações de força maior.

Em sentido diverso, tem-se encaminhado maioritariamente a jurisprudência.

Embora não seja unânime o sentido da interpretação decorrente da referida lei, parte da jurisprudência entende que o legislador consagrou a regra do art. 799º/1, fazendo então opção pelo instituto da responsabilidade contratual<sup>51</sup>, enquanto outra parte, sustenta que o legislador quis tão só esclarecer que ocorre a inversão do ónus da prova da culpa da concessionária<sup>52</sup>.

---

<sup>48</sup> *A Lei dos utentes das Auto-estradas e a Constituição (Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho)*, in ROA, ano 67, II, pp. 562-563.

<sup>49</sup> *Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes de Viação Ocorridos em Auto-Estrada*, in Estudos sobre o Incumprimento do Contrato, 2011, pp. 152-153.

<sup>50</sup> Cit., pp. 195-196.

<sup>51</sup> Cfr. Acs STJ de 09/09/2008, de 16/09/2008, de 02/11/2010, e de 08/02/2011.

<sup>52</sup> Cfr. Ac. STJ de 01/10/2009.

Quanto à elisão desta presunção, parte significativa da jurisprudência considera que não basta a prova genérica do cumprimento das obrigações de segurança. Entendendo que a concessionária deverá fazer a prova histórico-positiva, em concreto, do evento “*alheio ao mundo da sua imputabilidade moral, que não lhe deixou realizar o cumprimento*”<sup>53</sup>. Não se conseguindo desembaraçar desse encargo, a presunção não estaria, enfim, elidida (prova de como e quando o animal entrou na autoestrada, o objeto foi lançado ou como o pneu rebentou). Esta orientação escuda-se, principalmente, na Base XXXVI, 2, DL n.º 294/97 de 24 de Outubro, do contrato de concessão, que obriga a concessionária, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar, em permanência, boas condições de segurança e comodidade à circulação nas autoestradas<sup>54</sup>.

Também o TC já se pronunciou sobre este art. 12º/1, tendo decidido invariavelmente pela sua constitucionalidade<sup>55</sup>, “*em caso de acidente rodoviário em autoestrada, em razão do atravessamento de animais, o ónus de prova do cumprimento das obrigações de segurança pertence à concessionária e esta só afastará essa presunção se demonstrar que a intromissão do animal na via não lhe é, de todo, imputável, sendo atribuível a outrem, tendo de estabelecer positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral que não lhe deixou realizar o cumprimento*”<sup>56</sup>.

Este tribunal baseia a sua fundamentação na circunstância da concessão de autoestrada ser uma atividade económica geradora de riscos elevados de lesão de bens e pessoas, pelo que estando em causa concessões públicas, o legislador pode sujeitar as concessionárias a um especial regime de responsabilidade, evitando-se que sejam apresentados pedidos de indemnização ao Estado pelos danos resultantes deste tipo de acidentes.

Todos os Acs. do TC<sup>57</sup> consideram que tal interpretação não fere o princípio da separação e interdependência dos órgãos de soberania e o estatuto constitucional do

---

<sup>53</sup> Cfr. Acs. STJ de 09/09/2008, de 16/09/2008 e 02/11/2010, TRL de 26/06/2012 16/05/2013 e 29/05/2014, TRG de 25/05/2011, de 28/06/2011 e 04/06/2013, TRC de 15/03/2011, TRP de 17/03/2014 e TRE de 27/10/2010.

<sup>54</sup> Este elevado teor de exigência é, ainda, agravado, pela decisão de aplicar a Base XLVII, 2, DL n.º 294/97 de 24 de Outubro, às relações entre a concessionária e os utentes. Neste sentido, Ac. STJ de 16/10/2008. Entendendo Rui Ataíde, cit., p. 181, ser um entendimento jurisprudencial manifestamente infeliz, que representa uma colisão frontal com o princípio da culpa.

<sup>55</sup> Menezes Cordeiro, *A Lei dos direitos dos utentes*, cit., pp. 569 e ss, aponta diversas inconstitucionalidades a este diploma, classificando-o como uma verdadeira anomalia jurídico sistemática. Nomeadamente no que respeita ao art. 12º, da Lei 24/2007, invocando a violação dos arts. 2º (Estado de Direito Democrático), 13º/1 (Princípio da Igualdade), 20º/4 (Acesso ao direito e tutela efetiva) e 62º/1 (Direito de propriedade privada), todos da CRP.

<sup>56</sup> Ac. TC n.º 596/2009.

<sup>57</sup> Cfr. Acs. TC n.º 596/2009, n.º 597/09, n.º 629/09, n.º 98/2010, n.º 375/2010 e n.º 224/2011.

Governo. Assim como a inversão do ónus da prova não ofende os princípios do processo equitativo, igualdade, proporcionalidade e da proteção da confiança, nem que houvesse lesão dos direitos de iniciativa económica e de propriedade. Considera que a concessionária é a parte que se encontra em melhores condições para antecipadamente lançar mão dos meios mais aptos à prova dos factos, quer pelo domínio que tem sobre a autoestrada, seus equipamentos e infraestruturas, quer pela melhor capacidade económica para se socorrer desses meios.

Não seguimos, todavia, este entendimento jurisprudencial. O caminho seguido pelos nossos tribunais mostra-se bastante mais exigente ao exigir a explicação concreta do acidente. Sem dúvida que é mais benéfico para os utentes, porém, talvez vá longe demais com tal exigência, pois, parece-nos resvalar para a responsabilidade objetiva.

De facto, já o acórdão do TC n.º 587/2008 afirma que “*não estamos perante a consagração de uma responsabilidade objetiva, que prescinde do requisito da culpa para concluir por uma situação de responsabilidade civil, mas apenas perante uma mera facilitação da prova da existência da culpa*”. Porém, ao exigir-se a prova positiva, está-se a ir muito para além da demonstração de se ter cumprido um programa de segurança ajustado aos riscos que podem afetar a circulação, como decorre do padrão de aferição da culpa acolhido pelo art. 487º/1. Representa um sensível desvio ao figurino do *bonus pater familias*.

Quando se exige que o concessionário realize a prova positiva do concreto facto histórico que provocou o acidente, estatui-se na prática, uma “*obrigação de garantia*” em que se responde pelo resultado, o que configura uma imposição deliberada de uma prova quase impossível, a menos que se exiba um “*culpado*”<sup>58</sup>. Só através de equipas de vigilância 24 horas por dia em todas as vedações, acessos e saídas, de modo a detetar a todo o tempo a intromissão de animais, bem como patrulhas permanentes em toda a extensão dos troços, de forma a removerem qualquer objeto acabado de lançar para a via, é que seria possível cumprir com tal exigência. Tal exigência de prova imporia uma estrutura absolutamente surreal de meios humanos, técnicos e financeiros. Não parece ter sido essa a opção do legislador, pois seria demasiado oneroso para a concessionária, não

---

<sup>58</sup> Já Menezes Cordeiro, *A Lei dos direitos dos utentes*, cit., p. 563, chamou atenção de estarmos aproximarmo-nos perigosamente da responsabilidade objetiva ou pelo risco. Entende que tal presunção de incumprimento é desarmónica com toda a lógica da responsabilidade civil, contrária às regras do processo equitativo (20º/4 CRP), porque na prática não vê como a afastar.

sendo de forma alguma uma opção justa, atento o domínio que esta tem sobre a autoestrada e respetiva estrutura.

Fazê-la responder além das suas obrigações representa uma imputação objetiva, nominalmente a coberto do critério da culpa. Uma imputação objetiva encapotada<sup>59</sup>.

A desoneração opera ao provar-se que tais deveres de segurança foram respeitados, isto é, que não houve culpa na produção do resultado proibido. Se, ainda assim, ou seja, provada a ausência de culpa, se responsabiliza o onerado, então institui-se uma responsabilidade objetiva *contra legem*<sup>60</sup>.

O juízo normativo no qual se alicerça a culpa não pode variar consoante as regras de distribuição do ónus da prova. A presunção de culpa não é sinónimo de o devedor só se exonerar mediante a prova de causa estranha. “*A culpa não é uma coisa quando o lesado tem que provar os factos que a sustentam e outra, diferente, se for o presumível lesante a ter de demonstrar que o seu comportamento não provocou o resultado lesivo*”<sup>61</sup>.

Consigna-se uma indiscutível cedência parcial ao critério do risco, desligando, assim, este instituto jurídico cada vez mais da trave-mestra que é a culpa, no sentido da objetivação da responsabilidade.

Estando, então, em causa uma obrigação de meios, acreditamos que para a concessionária se exonerar de responsabilidade bastará provar que cumpriu todas as obrigações que para si advém do contrato de concessão ou, por outro lado, demonstrar que o incumprimento se ficou a dever a uma causa que lhe é de todo alheia. Parece-nos o entendimento mais equilibrado e razoável<sup>62</sup>.

Não sendo a responsabilidade da concessionária uma responsabilidade pelo risco, mas fundando-se na culpa, a ausência de uma situação suscetível de a integrar será, em princípio, suficiente para ilidir aquela presunção, independentemente de não se apurar o modo específico como ocorreu o evento danoso.

<sup>59</sup> Seguindo a doutrina de Jossef Esser, *Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung: Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts und zu seiner Wiedereinordnung in die Gedanken des allgemeinen Privatrechts*, München, 1941, pp. 41-42, *apud* Rui Ataíde, *cit.* p. 190, contra a criação judicial de regras de conduta artificiais, que representavam formas encapotadas de imputação objetiva. Qualificando, num estudo posterior, como “*selvajaria jurídica*”, *Die Zweispurigkeit unseres Haftpflichtrechts*, JZ, 1953, p. 132, *apud* Rui Ataíde, *cit.* p. 191.

<sup>60</sup> Neste sentido, Rui Ataíde, *cit.*, p. 184. Sinde Monteiro, RLJ, n.º 133, p. 91, nota 139, salientando também não ser esse o significado da presunção contratual da culpa, fixada pelo art. 799º, ao contrário do art. 705º do Código de Seabra. Tal interpretação deste último artigo também foi criticada por Pessoa Jorge, *Ensaio sobre os pressupostos da responsabilidade civil*, 1972, p. 133.

<sup>61</sup> Rui Ataíde, *cit.*, p. 179.

<sup>62</sup> Neste sentido, Pires Fernandes, *cit.*, p. 152.

A elisão desta presunção satisfaz-se mediante a demonstração de se terem cumprido em concreto os deveres impostos pela diligência normativa, uma vez que tais deveres fixam a medida do risco permitido. Demonstrado o seu cumprimento, os eventos lesivos que ainda assim ocorram, situam-se na área do caso fortuito ou de força maior, porque se encontram para além do que é possível evitar, segundo o padrão de cuidado imposto à concessionária. Não existe ilicitude mas, apenas e tão-só, infortúnio, conseqüentemente, não imputável à concessionária. O risco dos acidentes de causa ignorada corre, forçosamente, por conta dos utentes. Culpa, aqui, só pode significar ausência de um tal sistema de segurança ou do seu correto cumprimento.

Concordamos com o Conselheiro Abrantes Geraldes, ao afirmar a existência de *“uma reforçada obrigação de meios em razão da velocidade permitida e das expectativas dos utentes, com implicações, designadamente, na prova mais consistente da verificação das condições de segurança ou de uma efetiva vigilância relativamente a eventos suscetíveis de causar perigo à circulação rodoviária”*<sup>63</sup>.

A apreciação do cumprimento do dever de diligência deve exercer-se a num plano de elevada exigência, devendo a concessionária, no desempenho da sua atividade, zelar pelas condições de segurança, quer com diligências cautelares, quer adotando condutas pró-ativas<sup>64</sup> em prol dos interesses dos utentes, contra riscos anormais com que, sem culpa, estes se possam confrontar<sup>65</sup>.

Todavia, não podemos deixar de seguir Rui Ataíde, *“a obrigação de assegurar permanentemente a circulação nas autoestradas em boas condições de segurança e comodidade corresponde ao padrão do cuidado razoável, que deve ser observado pelo concessionário normalmente prudente e zeloso, inferior ao cuidado ideal ou óptimo, que pauta a qualidade dos trabalhos de conservação, os quais devem garantir perfeitas condições de utilização”*<sup>66</sup>.

Compete-lhe comprovar que cumpriu os deveres no tráfego, ajustados aos riscos que lhe cabe gerir pois, uma vez que nenhuma estrada pode ser mantida em condições de

---

<sup>63</sup> Ac. STJ de 14/03/2013.

<sup>64</sup> A este propósito, Ac. TC n.º 597/2009, *“O estabelecimento desta presunção (...) também funciona como um incentivo ao reforço por parte das concessionárias das medidas destinadas a evitar que estes eventos ocorram”*.

<sup>65</sup> Rui Ataíde, cit., p. 167, reportando-se especificamente à presença de animais na autoestrada, *“não são os utentes a ter de adivinhar os locais onde esse perigo é mais plausível, mas as concessionárias a identificá-lo de forma visível, assinalando-os mediante a indispensável sinalização, o que investirá o utente na adopção de cuidados redobrados. Fora disso, compete-lhes apenas e tão-só cumprir as comuns regras de trânsito, designadamente as que fixam as velocidades máximas”*.

<sup>66</sup> Cit., p. 198.

total imunidade contra este tipo de riscos para a circulação, apenas se podendo combater mediante sistemas ajustados de identificação e afastamento de tais focos de perigo, que os poderão reduzir mas nunca suprimir. A conduta exigível às concessionárias para salvaguardar os direitos dos utentes consiste na criação e execução de um sistema eficiente de vigilância, dirigido à prevenção desses riscos e, quando tal não for possível, à diligente remoção das respetivas consequências, de modo a reconstituir as normais condições de circulação.

O grau de exigência, com respeito à prova da inexistência de culpa, há-de variar consoante o dever cuja violação se presume<sup>67</sup>. Ao tribunal compete, essencialmente, avaliar se o desrespeito da regra foi ou não acompanhada da falta de cuidado interno, que permitiria reconhecer e evitar a infração, tendo em conta o que um concessionário prudente e zeloso pode cumprir.

Cada uma das situações previstas nas três alíneas do n.º1 do art. 12º obrigará o juiz a ser mais ou menos exigente, consoante as circunstâncias do caso concreto. Assim, estando em causa o atravessamento de animais [al. b)], provavelmente o caso mais paradigmático, a concessionária, para se exonerar, terá de provar o cumprimento dos deveres de segurança suscetíveis de impedir a presença do animal na via, nomeadamente, a colocação e manutenção em boas condições das vedações da autoestrada<sup>68</sup>, e que não houve falhas no patrulhamento das equipas de vigilância. Aqui seguimos a posição de José Henrique Delgado de Carvalho, segundo o qual, não basta uma simples “*prova da aparência*” para isentar a concessionária da responsabilidade, “*é de exigir que, por referência ao local do sinistro, se indaguem as possíveis causas do evento (...) e só se todas as hipóteses ficarem afastadas, não havendo forma de imputar o acidente por motivo de violação das regras de segurança, é que estão reunidas as condições em termos de matéria de facto para se considerar ilidida a presunção*”<sup>6970</sup>.

---

<sup>67</sup> Cfr. Sinde Monteiro, RLJ, n.º 131, p. 111.

<sup>68</sup> Base XXXII, 14, al. a), DL n.º 247-C/2008, de 30 de Dezembro.

<sup>69</sup> *A Fase da Condensação no Processo Declarativo (à luz da Lei nº 41/2013, de 26 de Junho)*, Os Temas da Prova, 2014, p. 141.

<sup>70</sup> Cfr. Ac. TRG de 13/09/2012. Remete-se neste aresto para os fundamentos da sentença recorrida: “*Para ilidir a presunção – e para além da possibilidade de demonstrar que o acidente se ficou a dever a acto de terceiro ou a motivo de força maior –, deverá à Ré demonstrar que empregou todos os meios ao seu alcance para assegurar as boas condições de utilização da via, dentro do que é exigível na perspectiva do homem médio colocado nas suas concretas condições*”.

Nas restantes alíneas - objetos arremessados para a via ou existentes na faixa de rodagem [al. a)]<sup>71</sup> e líquidos na via [al. c)]<sup>72</sup> – o cerne da conduta exigível à concessionária reside em determinar se os sistemas de segurança adotados são adequados à prevenção de tais sinistros e, quando tal não for possível, à diligente remoção dos eventuais destroços de modo a reconstruir as normais condições de circulação.

Em suma, parece-nos não haver quaisquer restrições legais à forma pela qual se pode elidir a presunção. Logo, caso o Tribunal se convença, por via da livre apreciação da prova, que o presumível lesante agiu com a diligência exigível, deve isentá-lo da obrigação de indemnizar<sup>73</sup>. A circulação em boas condições de segurança constitui um conceito indeterminado, cujo preenchimento acaba por pertencer ao juiz.

---

<sup>71</sup> Cfr. Ac. TRP de 09/11/2009, relativamente a um pneu na via “*não se pode pretender que a Brisa o detecte imediatamente, já que não tem meios para isso, nem o adivinha. Pode acontecer, ou não. E isto, cumprindo integralmente os seus deveres. Porque não há possibilidade de, em tempo real, detectar um objecto na via e retirá-lo imediatamente. E só assim seria possível evitar qualquer acidente*”.

<sup>72</sup> Nesta situação, raramente se tem alcançado a condenação da concessionária nos tribunais portugueses. V.g. Acs. STJ de 01/10/2009, de 08/02/2011 e 15/11/2011. Relativamente a uma mancha de óleo, a Brisa foi condenada com base nas Bases XXXVIII, 1, XXXVI, 2 e 3, e XXXVII, 1, Ac. TRG de 28/06/2011.

<sup>73</sup> Sublinhando não se fazer qualquer restrição aos meios de elidir a presunção de culpa do devedor (a que se equipara as presunções de culpa delituais), bastando a demonstração de se terem adotado os cuidados impostos pela diligência normativa, Vaz Serra, *Encargo da prova em matéria de impossibilidade ou de cumprimento imperfeito e da sua imputabilidade a uma das partes*, BMJ, n.º 45, 1955, pp. 98-100, Pessoa Jorge, cit., pp. 133-134 e Sinde Monteiro, *RLJ*, n.º 132, pp. 91-93. Contra, Romano Martínez, *Cumprimento defeituoso – Em especial, na compra e venda e na empreitada*, 2001, p. 306, exigindo a prova do facto estranho.

### 2.3 - N.º 2 – Verificação por Autoridade Policial Competente

Esta presunção apresenta-se, à primeira vista, com *nuances* específicas.

Por um lado, demanda à concessionária uma demonstração do cumprimento das obrigações de segurança, existindo acidente de viação nas circunstâncias mencionadas nas alíneas a), b) e c), do n.º 1, do art. 12º, e exige por outro lado, da verificação *in loco* desses causas por autoridade policial, sem prejuízo do rápido estabelecimento das condições de circulação em segurança. (n.º 2).

Este n.º 2 parece condicionar a inversão do ónus da prova à comparência no local de autoridade policial competente que confirme as causas do acidente, sem que se consiga, sequer, perspetivar qual é a entidade policial competente para aferir das causas de um acidente. Apesar de se suscitarem algumas dúvidas quanto à sua interpretação, tem-se entendido, quer haja comparência de autoridade policial, quer não, caberá ao tribunal aferir das causas ou responsabilidade na ocorrência do sinistro, “*sem qualquer necessidade de compatibilizar a sua conclusão com a vertida num qualquer, elaborado ou não, auto de sinistro*”<sup>74</sup>.

De facto, também julgamos que tal circunstância não deva funcionar como requisito indispensável para operabilidade da inversão do ónus da prova, uma vez que é sobre a concessionária que deve recair a prova de tal ónus, e não sobre a autoridade policial. Não descurando, obviamente, a importância da participação do sinistro por autoridade policial quanto à verificação das causas do acidente, porém, entendemos que se deve afastar uma interpretação demasiado formal e estreita do preceito em causa<sup>75</sup>.

---

<sup>74</sup> No sentido desta interpretação duvidosa, Pires Fernandes, cit. p. 152, nota 50.

<sup>75</sup> Cfr. Acs. TRP de 11/01/2011 e de 08/05/2012 e TRG de 13/09/2012.

## 2.4 - N.º 3 – Casos de Força Maior

Relativamente ao n.º 3 do art. 12º, em termos literais, podia ser interpretado no sentido de que esta verificação do sinistro por autoridade policial competente é dispensada sempre que ocorram os casos de força maior que a seguir específica<sup>76</sup>. Porém, não parece ter sido esse o entendimento do legislador. Cremos que este n.º 3 vem antes introduzir uma exclusão à presunção estabelecida no n.º 1 do mesmo preceito<sup>77</sup>. Dito isto, não vislumbramos o porquê de não se ter procedido, desde logo, à retificação deste n.º 3 ou, até mesmo, a sua exclusão.

Enquadrando-se o acidente na previsão do art. 12º, este n.º 3 estabelece casos de força maior que permitem o afastamento da responsabilidade da concessionária, excluindo a presunção estabelecida no n.º 1<sup>78</sup>. Casos de força maior que teriam sempre de ser demonstrados pela concessionária. Porém, entendemos serem situações meramente exemplificativas. Pois, como já referimos, parece-nos não haver quaisquer restrições legais à forma pela qual se pode elidir a presunção. Assim, não haverá responsabilidade da concessionária se esta conseguir demonstrar que o dano ocorreria do mesmo modo, ainda que tivesse adotado as medidas que se impunham no caso concreto para evitar o dano, por virtude de um facto fortuito ou de força maior (solução análoga à prevista no 493º/1). Pelo que, mesmo na hipótese de eventual incumprimento das obrigações de segurança por parte da concessionária, o caso de força maior prevalecerá, já que não se pode considerar aquele incumprimento como causa adequada do acidente.

---

<sup>76</sup> Rui Ataíde, cit., p. 197, vai mesmo neste sentido ao entender que não existe qualquer conexão entre o 12º/3, e os termos em que responde a concessionária perante os utentes, antes funcionando como causa de exclusão da aplicação do número imediatamente anterior (n.º 2).

<sup>77</sup> Cfr. Acs. STJ de 09/09/2008 e de 02/11/2010.

<sup>78</sup> Menezes Cordeiro, A lei dos direitos dos utentes, cit., pp. 551-572, classifica estas exclusões como “surrealistas”.

## 2.5 – Lei Interpretativa

É entendimento uniforme na jurisprudência que este art. 12.º da Lei n.º 24/2007, tem natureza interpretativa, pelo que deve ter aplicação imediata, salvaguardados os efeitos já produzidos na vigência da lei pretérita (13º/1)<sup>79</sup>.

Apesar desta questão ter perdido alguma relevância, dado o tempo de entrada em vigor deste diploma, não nos vamos abster de a analisar.

Sucintamente, entendeu-se que esta lei, pelo menos no que concerne ao seu art. 12.º/1, vem por fim a uma solução de direito controvertida, quer na jurisprudência, quer na doutrina, não pondo a nova solução em causa quaisquer legítimas expectativas das partes, visto que a nova lei adota uma solução à qual, o julgador ou o intérprete, poderiam legitimamente chegar, através da interpretação do direito anterior à entrada em vigor da norma interpretativa. A imposição legal de uma das soluções que já vinha sendo praticada, quer pela tese contratual (799.º, 342.º, 344.º/ 1, e 350.º), quer pela tese delitual da responsabilidade que preconizava a aplicação à concessionária da presunção de culpa estabelecida no art. 493.º/1.

Apesar de o legislador não se ter pronunciado expressamente nesse sentido, o que não é impeditivo<sup>80</sup>, parece-nos que tal norma deva ter a natureza interpretativa, pois não contém nenhuma solução que não viesse, mesmo por outros rumos, a ser acolhida na jurisprudência, embora não de forma uniforme.<sup>81</sup> A lei nova não tem de consagrar uma corrente doutrinal ou jurisprudencial prevalecente, basta uma adoção de uma interpretação defendida anteriormente. Perante uma situação duvidosa, a lei tomou posição, permitindo à jurisprudência concluir como entendia antes, pela existência de uma presunção de culpa.

---

<sup>79</sup> Cfr. Acs do STJ de 13/11/2007, de 09/09/2008, de 16/09/2008, de 01/10/2009, de 02/11/2010, de 08/02/2011, de 15/11/2011 e 14/03/2013, TRC de 15/03/2011, TRG de 28/06/2011, TRL de 02/12/2009 e 16/05/2013. *A contrario*, Acs. TRP de 29/01/2008 e 09/11/2009.

<sup>80</sup> Cfr. Oliveira Ascensão, *O Direito, Introdução e Teoria Geral*, 2008, p. 562.

<sup>81</sup> Neste sentido, Pires Fernandes, cit., p. 153.

### **§3 - Natureza Jurídica da Responsabilidade Civil da Concessionária de Autoestrada Perante o Utente em Caso de Acidente**

Apesar de ter solucionado a questão da distribuição do ónus da prova, a nova lei não tomou posição sobre a natureza da responsabilidade civil da concessionária de autoestrada. Embora o interesse na sua resolução tenha decaído substancialmente, em termos teóricos, as dúvidas mantêm-se.

Com efeito, este art. 12º, da Lei 24/2007 não esgota, na sua previsão, todos os factos que podem conduzir a uma eventual responsabilização da concessionária de autoestrada. O seu âmbito de aplicação é limitado aos casos elencados numa das três alíneas do seu art. 12º/1. Dada a sua especialidade, este diploma não poderá ser aplicada extensivamente<sup>82</sup>.

Podemos, assim, concluir pela insuficiência deste diploma para resolver todas as situações que se enquadrem na problemática em questão<sup>83</sup>. Uma vez que a nova lei não tomou posição sobre a natureza da responsabilidade civil da concessionária de autoestrada, a discussão anterior à sua vigência não se encontra encerrada. Contudo, pensamos que o julgador não deverá abstrair-se totalmente da opção legislativa.

A evolução legislativa e jurisprudencial denota uma progressiva preocupação e atenção, para com a posição do utente perante a concessionária de autoestrada. O que é justificável, uma vez que o utente não tem qualquer hipótese de controlo sobre a fonte de perigo, a qual o direito português tenta afastar ao impor obrigações legais de segurança sobre a concessionária. O utente depara-se com uma dificuldade congénita em recolher meios ou elementos de prova, pelo que apenas lhe pode competir a demonstração da ocorrência do acidente, a conseqüente produção do dano e respetivo nexo de causalidade.

A maior facilidade de prova é, manifestamente, da concessionária da exploração já que, ela tem, ou deve ter, os meios idóneos à monitorização do tráfego, da circulação viária e da segurança que, com frequência, servirão também de meios de prova da sua

---

<sup>82</sup> Cfr. Rui Ataíde, cit, p. 196.

<sup>83</sup> Neste sentido, Pires Fernandes, cit., p. 154. Este autor dá como exemplos, que possam ficar fora deste diploma, situações como o desabamento de uma ponte, o abatimento de uma via, deslize de um aclave contíguo à autoestrada, a incapacidade das guardas de segurança conterem um veículo pesado que, em circulação normal, nelas embata.

diligência. Precisamente por isto, consideramos que do ponto de vista probatório, o ónus da prova deve impender sobre a concessionária, caso contrário, muito dificilmente o utente veria a sua pretensão indemnizatória atendida<sup>84</sup>. Porém, não podemos deixar de acompanhar o pensamento de Menezes Cordeiro ao chamar à atenção para o perigo de uma sobre-responsabilização das concessionárias<sup>85</sup>.

Concretamente, quanto à natureza da responsabilidade civil da concessionária de autoestrada, afastamos as teses contratualistas puras, pois destas resultam soluções pouco claras, assentes em construções artificiais ou “*ficciasas*”<sup>86</sup>.

Não descuramos o argumento que configura as taxas de portagem como um verdadeiro preço de direito privado, cobrado por uma entidade privada com vista ao lucro, preço sobre o qual incide IVA<sup>87</sup>.

Consideramos, todavia, tal como é entendido tradicionalmente<sup>88</sup>, ser a taxa de portagem<sup>89</sup> uma verdadeira receita de direito público<sup>90</sup>. Tem origem no poder de império do Estado, estando sujeita ao seu poder regulamentar, e não em qualquer negócio jurídico. Não só as autoestradas são bens de domínio público concessionadas, como o seu não-acatamento assume natureza contravencional. Representa uma contrapartida pela utilização de bens públicos, e não uma contraprestação devida em função de um contrato celebrado entre a concessionária e o utente: a utilização da autoestrada obriga, coativamente, ao pagamento. Apesar de ter um carácter bilateral, é autoritariamente estabelecida. Além de que os deveres da concessionária e o direito de utilização por parte dos utentes mantêm-se os mesmos havendo portagens, sendo estas temporariamente suspensas ou no caso de isenção<sup>91</sup>.

A concessionária, ao disponibilizar a via, apenas se limita a cumprir o contrato de concessão, não demonstrando vontade de celebrar qualquer contrato com os condutores que entram na autoestrada, muito menos, com os seus passageiros. Faltando consciência, vontade e declarações negociais correspondentes. Além disso, o utente paga o mesmo,

---

<sup>84</sup> Vide Ac. TRC de 20/11/2007.

<sup>85</sup> *Acidente de viação em auto-estrada*, cit. pp. 153 e ss.

<sup>86</sup> Menezes Cordeiro, *Igualdade*, cit. p. 50.

<sup>87</sup> Cfr. Sinde Monteiro, RLJ, n.º 132, pp. 28-29, Armando Triunfante, cit. pp. 47 e ss., Pedro Gonçalves, *Concessão de Serviços Públicos*, 1999, p. 319-320. Já Cardona Ferreira, *cit.*, p. 82, considera ser um preço de adesão.

<sup>88</sup> Teixeira Ribeiro, RLJ, n.º 117, pp. 289 e ss.

<sup>89</sup> Na Lei 24/2007, o legislador insiste em apelidar este valor de taxa.

<sup>90</sup> Cfr. Menezes Cordeiro, *Igualdade*, cit., p. 32.

<sup>91</sup> Cfr. Ac. STJ de 03/03/2005.

quer circule sozinho ou não, pelo que só acarretaria para a concessionária obrigações acrescidas<sup>92</sup>.

As obrigações da concessionária e os direitos dos utentes derivam apenas do contrato de concessão. Falta, assim, liberdade de celebração, uma vez que a concessionária não pode opor-se àquela utilização por qualquer condutor. Acresce que, de qualquer modo, nenhuma das partes teria liberdade de negociação: há, somente, que observar o disposto no C. da Estrada e respetiva regulamentação, bem como as regras do contrato de concessão.

Também rejeitamos a existência de um contrato a favor de terceiro, abrangendo tanto os automobilistas como outros ocupantes dos veículos, pois, não se vê no contrato de concessão vontade, tanto do Estado como da concessionária, em atribuir tal posição autónoma aos utentes, pelo que em momento algum adquire um direito à prestação efetuada pela concessionária. E não é razoável presumir tal vontade da concessionária, pois tal só alargaria a sua zona de responsabilidade.

O único contrato existente é o contrato de concessão celebrado entre o concedente (Estado) e a concessionária, pelo que a solução do problema passará pela sua própria convocação. No plano contratual, será apenas pertinente o recurso ao instituto do contrato com eficácia de proteção para terceiro, capaz de alargar ao utente direitos à tutela indemnizatória no caso de danos sofridos em autoestrada, com inversão do ónus da prova. Parece-nos o enquadramento dogmático mais ajustado oferecido pelas teorias contratuálistas.

Seguimos aqui Rui Ataíde<sup>93</sup> quando explica que as vinculações resultantes das Bases XXXIII (Conservação das AE) e XXXVI (Manutenção e disciplina de tráfego) do DL n.º 294-C/2008, de 24 de Outubro, representam verdadeiros deveres acessórios de conduta, independentes dos deveres de prestar principais, destinados à proteção da segurança rodoviária, beneficiando, quer os automobilistas quer os passageiros quer estejam ou não sujeitos ao pagamento de portagens. Foram as próprias partes que, ao abrigo da liberdade de estipulação, intentaram essa proteção. Porém, a doutrina e os tribunais portugueses mostram-se relutantes no que toca à aplicação desta figura, o que é compreensível, na medida em que o seu recurso só se justifica quando sirva para corrigir

---

<sup>92</sup> Carneiro da Frada, *cit.*, p. 412.

<sup>93</sup> *Cit.*, pp. 161-162.

insuficiências da responsabilidade delitual<sup>94</sup>. É nesta sede que se deve enquadrar a responsabilidade da concessionária.<sup>95</sup>

No meu entender, está em causa uma situação enquadrável no âmbito da responsabilidade extracontratual, mais concretamente, defendo recair sobre a concessionária a presunção de culpa estatuída no art. 493º/1, sem prejuízo das vinculações manterem a sua qualidade de deveres acessórios de conduta da concessionária face ao Estado<sup>96</sup>. A autoestrada é, pois, uma coisa imóvel sobre a qual a concessionária detém um poder de facto, com o dever de a vigiar, respondendo não só pelos danos causados pela coisa em si mesma, mas também quando a coisa não lograr evitar a produção do dano (autoestrada vista na sua globalidade compreendendo todos os elementos que a integram)<sup>97</sup>.

Uma interpretação restritiva, no sentido de que ele consagra apenas danos causados pelo imóvel e não no imóvel, não parece satisfazer nem o escopo do artigo nem o das Bases anexas ao contrato de concessão.

As coisas, normalmente, só causam danos quando não houve o devido cuidado de quem as tem à sua guarda, sem prejuízo, obviamente das inevitáveis causalidades. O dano sofrido tanto pode resultar de fatores intrínsecos, como extrínsecos à coisa. Estas estão sujeitas, como tudo mais, às incidências dos fatores ambientais que as envolvem e afetam, podendo transformá-las em fatores potenciais de danos para terceiros. Essencial é que se possa afirmar a existência de um nexo de causalidade. As obrigações legais impostas à concessionária pelo contrato de concessão, visam defender os utentes dos riscos normais que podem afetar a segurança na circulação nas autoestradas, sem distinguir entre riscos

---

<sup>94</sup> Neste sentido, Menezes Cordeiro, *Igualdade Rodoviária*, cit., p. 48, e Rui Ataíde, cit., p. 162. Este último autor entende que só haverá espaço no direito português para o contrato com eficácia de proteção para terceiros nos casos em que se justifique materialmente o ressarcimento de danos patrimoniais puros.

<sup>95</sup> Repare-se que as teses contratuais, distinguindo consoante haja ou não cobrança de portagem, separam sem critério jurídico aceitável, utentes pagadores de não pagadores e os que circulam nas SCUTS dos que se transportam em autoestrada com portagem. Contrário ao disposto na Base XXXVI, 2, do DL n.º 247-C/2008, onde não introduz discriminações na tutela das diversas categorias de utentes, a todos garantindo idênticas condições de segurança. Neste sentido, RUI ATAÍDE, *cit.*, pp. 160-161.

<sup>96</sup> Neste sentido Rui Ataíde, cit., pp. 163 e ss., e Pires Fernandes, cit., p. 154. Este último autor acrescenta que este art. 493º/1 terá agora um campo de aplicação mais especificamente delimitado, depois da entrada em vigor da Lei 24/2007.

<sup>97</sup> Cfr. Sinde Monteiro, RLJ, n.º 131, p. 110, “*danos que sejam de atribuir à autoestrada*”. Abrangendo deficiências no sistema de drenagem e escoamento, vedações que não impeçam a entrada de animais, manchas de óleo, areia solta, pedras, entre outros.

congénitos e, os que lhe são exteriores, mas que com ela podem tipicamente interferir em termos controláveis pelas concessionárias<sup>98</sup>.

No seu conjunto, são todos riscos inerentes à normal circulação das autoestrada, tudo contribuindo para criar uma perigosidade própria da coisa, cuja potencialidade lesiva deve ser prevenida com meios adequados de vigilância, remoção e limpeza. Uma ótica puramente conceptualista, afigura-se incompatível com as finalidades gerais visadas pelo art. 493º/1<sup>99</sup>.

Este art. 493º/1, em nosso entender, à semelhança do art. 12º/1, da Lei n.º 24/2007, faz presumir a culpa, como igualmente a ilicitude (violação de um dever)<sup>100</sup>. A conexão entre o dano e a esfera de domínio faz presumir a violação do dever que tinha por fim prevenir esse preciso risco, por quem detém a correspondente direção de facto<sup>101</sup>. O grau de exigência para a desculpação é variável e proporcional de acordo com o tipo de dever cuja violação culposa se presume e as circunstâncias do caso concreto. Está em causa avaliar se a conduta adotada satisfazia as exigências impostas pelo *bonus pater familias* (487º/2), pelo que a obrigação de indemnizar exclui-se, quando se demonstra que a concessionária desenvolveu a diligência exigível para prevenir o dano<sup>102</sup>. Entendemos que bastará a convicção razoável acerca da presença de outra causa do acidente ou que, com verosimilhança, a concessionária foi diligente e cumpriu com os seus deveres de vigilância<sup>103104</sup>.

Novamente, esta a presunção de culpa também não implica a prova positiva do concreto evento que produziu o dano. Tal seria, como fizemos questão de realçar, um

---

<sup>98</sup> A Base XXXVI, 2, DL 247-C/2008, investe na obrigação de assegurar em permanente boas condições de segurança a circulação nas autoestrada, sem discriminar entre perigos internos e os que, sendo-lhe externos, com ela interferem.

<sup>99</sup> Neste sentido, Rui Ataíde, cit. p. 168-169, “*a ser assim, também não seria aplicável, por exemplo, à queda de uma árvore que, depois de vergar durante alguns dias por força de uma tempestade, acabasse por tombar, lesando pessoas e bens (...) Trata-se de uma conclusão obviamente não aceitável*”.

<sup>100</sup> Neste sentido, Sinde Monteiro, RLJ, n.º 131, pp. 108-109 e 378, considerando também que a inversão do ónus da culpa relativamente a deveres de agir impostos para evitar danos a terceiros, representa uma presunção de ilicitude. Menezes Cordeiro, *Tratado de Direito Civil Português, Vol. II, Direito das Obrigações, Tomo III*, 2010 p. 584, no sentido que o art. 493º/1 é também uma presunção de ilicitude. A contrario, Antunes Varela, *Das Obrigações em Geral*, Vol. I, 2005. P. 588, e Menezes Leitão, cit., pp. 346-347.

<sup>101</sup> Neste sentido, Rui Ataíde, cit., p. 173.

<sup>102</sup> Cfr. Carneiro da Frada, cit., p. 422-423, “*Quanto mais falível for o concreto dever de vigilância que impende sobre uma concessionária em ordem à prevenção de acidentes, tanto menos exigente, e mais fácil, terá de ser a prova dos factos destinados a ilidir a sua responsabilidade*”.

<sup>103</sup> Cfr. Carneiro da Frada, cit., p. 423. Neste sentido, Menezes Leitão, cit. p. 324, nota 676, considerando que estando em causa o art. 493º/1, “*Esta presunção de culpa é, nos termos gerais, elidida com a mera demonstração de que o dever de vigilância foi cumprido*”.

<sup>104</sup> Como escreve Sinde Monteiro, RLJ, ano 139, pp. 134 e ss., que podemos enquadrar na situação em apreço, “*parece ter havido uma falha ou defeito de organização da omissão de um dever de cuidado*”.

desafio que em termos práticos também seria, à semelhança da hipótese do ónus recair sobre o utente, normalmente quase impossível de ultrapassar<sup>105</sup>. Trata-se, aqui, de responsabilidade subjetiva, baseada na violação culposa de deveres específicos de vigilância. À concessionária compete um esforço razoável para assegurar a adequação da autoestrada, não sendo lícito ao julgador exigir mais do que um concessionário normalmente prudente e zeloso. Não excluimos, porém, nos casos em que, demonstrando a realidade necessidade de, em determinados locais, serem reforçadas as medidas de proteção existentes, poder haver negligência na sua não adoção<sup>106</sup>. No fundo, caberá ao julgador, tendo em conta a especificidade do caso concreto, saber até onde poderá ir no grau de exigência de prova.

Sendo esta a solução resultante do art. 493º/1, tal permite-nos afirmar que ela não varia relativamente à presunção estabelecida no art. 12º/1, da Lei 24/2007. A solução resultante deste art. 12º, no nosso entender, já resultava do art. 493º/1.

Para quem seguir esta tese maioritária de aplicação da presunção do art. 493º/1 aos casos de responsabilidade civil da concessionária de autoestrada e, entender que, tanto o n.º 2 como o n.º 3 do referido art. 12º, da Lei 24/2007, não interferem com o regime jurídico, este novo diploma acabou por se revelar uma concretização da solução já resultante do art. 493º/1. Como referimos *supra*<sup>107</sup>, entendendo que a verificação das causas do acidente por autoridade policial (nº 2) não deve funcionar como requisito indispensável para a operabilidade da inversão do ónus da prova - uma vez que não é o resultado de tal intervenção a determinar o direito probatório material e, que os casos de força maior elencados no nº 3 são meramente exemplificativos, por entendermos não haver restrições legais à forma pela qual a concessionária pode elidir a presunção - chegamos à conclusão de que o art. 12º, da Lei n.º 24/2007, veio apenas clarificar e concretizar a solução já resultante deste art. 493º/1.

A maioria da jurisprudência já se mostrava favorável à aplicação desta presunção de culpa delitual à responsabilidade da concessionária de autoestrada, o que não era, todavia, totalmente pacífico. O debate doutrinário e a divergência jurisprudencial bem o

---

<sup>105</sup> Neste sentido, Rui Ataíde, cit. p. 176, e Carneiro da Frada, cit., p. 423, “*Semelhante tese absolutiza a presunção*”. Em sentido algo diferente, Sinda Monteiro, RLJ, n.º 131, pp. 111 e 379, variando entre a prova positiva, a respeito do modo de intrusão de um animal, e a simples demonstração da normal diligência, consoante se esteja mais próximo de um obrigação de resultado ou de meios.

<sup>106</sup> Cfr. Sinda Monteiro, RLJ, n.º 131, p. 111.

<sup>107</sup> Vide Ponto 3.

demonstram. Esta norma veio dar resposta a tal divergência, procurando sanar controvérsias no seu ponto mais crítico.

Tudo isto nos leva a concluir que, tendo apenas em conta as cláusulas concretas do contrato de concessão, o CC já nos permitia responder autonomamente à questão em causa. Acabando esta disposição legal - art. 12º da Lei 24/2007 – por, para quem já seguia este entendimento maioritário, até ser desnecessária, não sendo mais que uma concretização do disposto no art. 493º/1. Acabando o novo diploma assim por, clarificando a questão, contribuir para a uniformidade das decisões.

## §4 - Competência Jurisdicional

Outra das questões que tem gerado certa divergência na jurisprudência portuguesa, prende-se com a jurisdição materialmente competente para conhecer do problema em questão, nomeadamente após a vigência da Lei 67/2007, de 31 de Dezembro (diploma que aprovou o regime de responsabilidade civil extracontratual do Estado e demais entidades públicas).

A competência material, enquanto medida de jurisdição de cada tribunal que o legitima para conhecer determinado litígio, como pressuposto processual, afere-se nos termos em que a ação é proposta (pedido e causa de pedir).

Os tribunais judiciais constituem a regra dentro da organização judiciária e, por isso, gozam de competência não discriminada (*genérica*), enquanto os restantes tribunais, constituindo exceção, têm a sua competência limitada às matérias que lhes são especialmente atribuídas (211º/1, CRP). Já os tribunais administrativos e fiscais apenas são competentes para dirimir litígios emergentes das relações jurídicas administrativas e fiscais (212º/3, CRP e 1º/1, ETAF).

Estatui o art. 4º/1, al. i), do ETAF, que a competência dos tribunais de jurisdição administrativa 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*”.

Em função da delimitação da competência dos tribunais administrativos resultante do citado art.º 4º do ETAF e, com maior incidência no que toca à alínea acabada de referir, assiste-se atualmente ao abandono do critério delimitador da natureza pública ou privada do ato fundamentador da pretensão para a determinação da competência daqueles, antes se apelando a um critério geral assente no conceito de relação jurídica administrativa, em que um dos sujeitos é uma entidade pública ou, então, uma entidade particular no exercício de um poder público, atuando com vista à realização de um interesse público legalmente definido<sup>108</sup>.

A reforma do contencioso administrativo, concluída em 2004, veio trazer alterações no plano processual. Existiu, por banda do legislador, o propósito de estender a competência dos tribunais administrativos a áreas de jurisdição que antes não eram suas.

---

<sup>108</sup> Cfr. Vieira de Andrade, *A Justiça Administrativa*, 2011, pp. 55 e ss..

Ampliou a jurisdição administrativa não só em matéria de contratos, mas também em matéria de responsabilidade extracontratual [4º/1, al. g) e h) e i), ETAF].

Para determinar a competência dos tribunais administrativos, no que concerne às ações de responsabilidade extracontratual de pessoa coletiva de direito privado, há que verificar se a mesma está, ou não, sujeita ao regime de responsabilidade civil extracontratual do Estado e demais entidades públicas, instituído pela Lei n.º 67/2007. Este diploma veio confirmar a opção do legislador, desde a Reforma da Justiça Administrativa de 2002, de alargar o espectro de competências dos tribunais administrativos, revelando a pretensão de unificar o regime da atividade da administração e seus agentes, sob a égide da jurisdição deste tribunal.

A norma que, no plano do direito substantivo, dá concretização prática ao disposto no citado art.º 4º/1, al. i), do ETAF, é a do art.º 1º/5, do anexo da referida Lei 67/2007, a qual indica as 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. Necessário será que atuem “*no exercício de prerrogativas de poder público*” ou “*que sejam reguladas por disposições ou princípios de direito administrativo*”<sup>109</sup>. O que releva é a natureza jurídica pública da situação de responsabilidade e, por isso, a circunstância de as entidades em causa praticarem atos que possam integrar o conceito de gestão pública<sup>110</sup>.

Não temos dúvidas, de que as empresas concessionárias de autoestrada são uma destas entidades. Estaremos, assim, perante um litígio entre dois sujeitos privados: de um lado, o utente e, do outro, uma empresa privada concessionária de bens públicos. Litígio, esse, referente a uma questão da responsabilidade civil de direito privado da concessionária por danos causados a um terceiro lesado pelas más condições de segurança da autoestrada.

Seguimos, assim, o entendimento recente do TConf, relativamente a factos praticados após a entrada em vigor da Lei 67/2007<sup>111</sup>, ao remeter a resolução deste tipo

<sup>109</sup> Cfr. Filipa Calvão, *Comentário ao Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas*, 2013, pp. 71-72, Estão cobertas por este regime as pessoas coletivas de direito privado criadas por entidades públicas (sociedades anónimas de capitais públicos), bem como entidades privadas que exerçam poderes públicos (no âmbito de concessões de serviços públicos ou de parcerias público-privadas).

<sup>110</sup> Cfr. Fernandes Cadilha, *Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e Demais Entidades Públicas*, 2011, p. 33.

<sup>111</sup> O regime da Lei n.º 67/2007 não tem aplicação aos acidentes em autoestrada concessionada ocorridos antes da sua entrada em vigor, por força do critério do art. 12º/1, do CC, dada a natureza substantiva e carácter inovador, não sendo, por isso, interpretativa do art. 4º/1, al. i) do ETAF. Nesse sentido, Acs.

de litígios entre particulares e as empresas concessionárias para a jurisdição administrativa<sup>112</sup>.

As concessionárias de autoestrada são pessoas coletivas de direito privado que foram investidas de prerrogativas de direito público e, como tal, praticam atos materialmente administrativos. Ou seja, a Concessionária de autoestrada executa tarefas próprias do Estado, que este lhe endossou pela via dum contrato de concessão, tarefas, essas, de natureza essencialmente público-administrativa, que assim desempenhadas pela concessionária, exprimem verdadeiramente um exercício de prerrogativas características do poder público e, como tais, enquadráveis no âmbito de aplicação do art. 1º/5 da Lei n.º 67/2007, e, por via disso, são competentes em razão da matéria os tribunais administrativos, nos termos do art. 4º/1 al. i) do ETAF.

No entanto, não podemos deixar de fazer referência a jurisprudência em sentido diverso. Nomeadamente o Ac. do TConfl de 18/12/2013, o qual entendeu a concessão como um ato de gestão, mas que é privatizado ao ser contratualmente transferida para uma pessoa coletiva de direito privado, estando, então, em causa um ato de gestão privada e não decorrente do exercício de poderes públicos de que estão investidos. Logo, “*este quadro factual não se enquadra juridicamente na previsão do artigo 1º/ 5 da Lei 67/2007*” e, conseqüentemente, para dirimir o litígio, seria competente a jurisdição civil<sup>113</sup>. Também Abrantes Geraldês<sup>114</sup>, convencido por estes argumentos, acrescenta que a Lei 67/2007, não determina, com segurança, uma modificação de competências que vinha sendo atribuída aos tribunais civis, além de que tal não integra da melhor forma o facto de entre o utente e a concessionária de autoestrada se estabelecer uma relação contratual de facto.

A concessão é uma forma de uso de coisas públicas pelos particulares, com vantagens que se pretendem para estes e para a administração. O Estado mantém aqui a propriedade da coisa, objeto do contrato, mas a gestão e administração direta é transferida para a entidade privada, com todos os direitos inerentes, podendo, ainda, o Estado fiscalizar a forma como a concessionária exerce tal atividade. Todavia, isso não significa que as respetivas atividades percam a sua natureza pública administrativa e, por essa

---

STJ de 11/2/2010 e 14/01/2014, TConf de 26/04/2007 e 20/6/2012, TRP de 3/12/2012 e TRC de 21/05/2013.

<sup>112</sup> Cfr. Acs. TConf de 20/01/2010, 30/05/2013, 27/02/2014, 27/03/2014 e STA 30/05/2013.

<sup>113</sup> No mesmo sentido, Ac. TConf de 20/06/2012.

<sup>114</sup> No seu voto de vencido no Ac. TConf de 27/02/2014.

circunstância, adquiram intrinsecamente natureza de atos privados a serem regulados pelo direito privado pois, o Estado não pode abrir mão dessa responsabilidade.

Esta opção legislativa vem, assim, por em crise o entendimento, uniforme, sobre a atribuição da competência em razão da matéria aos tribunais comuns. A entrada em vigor da Lei 67/2007 veio alargar a competência material da jurisdição administrativa, passando a prevalecer a orientação no sentido de ser esta competente para as ações de responsabilidade civil contra pessoas coletivas de direito privado, concessionárias das autoestrada, designadamente pela violação dos deveres de conservação e vigilância.

## Conclusões

Resta-nos enunciar as principais conclusões, destinadas a proporcionar uma visão mais resumida dos resultados a que chegamos:

a) A Lei n.º 24/2007, de 18 de Julho, veio serenar a discussão, pelo menos no que respeita à prova dos pressupostos da responsabilidade civil. Deixou de haver dúvidas de que, em caso de acidente de viação em autoestrada causado por objetos arremessados para a via ou existentes na faixa de rodagem, atravessamento de animais ou líquidos na via, caberá à concessionária o ónus da prova do cumprimento das suas obrigações de segurança.

b) Entendemos resultar do seu art. 12º/1, uma presunção de incumprimento culposo, presumindo-se, simultaneamente, a ilicitude e a culpa.

c) À concessionária, para elidir tal presunção, caberá provar que cumpriu todas as obrigações que para si advém do contrato de concessão ou, por outro lado, demonstrar que o incumprimento se ficou a dever a uma causa que lhe é de todo alheia - sendo uma solução análoga à prevista no art. 493º/1.

d) Cada uma das situações previstas nas três alíneas do art. 12º/1 da Lei 24/2007, de 18 de Julho, obrigará o tribunal a ser mais ou menos exigente, consoante as circunstâncias do caso concreto. A circulação em boas condições de segurança constitui um conceito indeterminado, cabendo ao juiz a determinação exata da conduta devida. Não havendo quaisquer restrições legais à forma pela qual se pode elidir a presunção, como é o nosso entendimento, caberá ao tribunal avaliar se a conduta adotada satisfaz as exigências impostas pelo *bonus pater familias* (487º/2).

e) Discordamos de certo entendimento jurisprudencial que exige à concessionária a prova histórico-positiva do concreto evento que produziu o dano. Tal exigência estatui na prática, uma “*obrigação de garantia*” em que se responde pelo resultado, o que configura uma imposição deliberada de uma prova quase impossível, a menos que se exhiba um “*culpado*”. Sem dúvida que é mais benéfico para os utentes, porém, tal exigência vai longe demais pois parece-nos resvalar para a responsabilidade objetiva. A concessionária afasta a sua culpa ao provar que as obrigações de segurança, exigíveis no caso concreto, foram respeitadas. Fazê-la responder além disso, representa uma imputação objetiva encapotada, não

sendo lícito ao julgador exigir mais do que um concessionário normalmente prudente e zeloso. O juiz deverá bastar-se com a demonstração pela concessionária de que agiu com a diligência devida, independentemente de não se apurar o modo específico como a causa concreta do acidente ocorreu. Em suma, entendemos dever exigir-se mais do que a prova genérica do cumprimento dos deveres contratuais por parte da concessionária, não se podendo, todavia, chegar ao ponto de exigir a prova positiva do evento que causou o acidente: ficamo-nos pela posição intermédia de prova, com um grau elevado de exigência, consoante cada caso concreto, de cumprimento, por parte da concessionária, das obrigações de segurança.

f) A Lei 24/2007 de 18 de Julho não esgota, na previsão do seu art. 12º, todas as situações que podem conduzir a uma eventual responsabilização da concessionária de autoestrada. Uma vez que a nova lei não tomou posição sobre a natureza da responsabilidade civil da concessionária de autoestrada, a discussão anterior à sua vigência não se encontra encerrada.

g) Entendemos estar em causa uma situação enquadrável no âmbito da responsabilidade extracontratual, mais concretamente, defendemos recair sobre a concessionária a presunção que já decorria do disposto no art. 493º/1. A autoestrada é uma coisa imóvel sobre a qual a concessionária detém um poder de facto, com o dever de a vigiar, respondendo não só pelos danos causados pela coisa em si mesma, mas também quando a coisa não lograr evitar a produção do dano (autoestrada vista na sua globalidade compreendendo todos os elementos que a integram). Assim, defendemos que esta disposição legal já resolvia todas as situações, mesmo as que não cabem no âmbito do novo diploma.

h) Caberá ao julgador, tendo em conta a especificidade do caso concreto, saber até onde poderá ir no grau de exigência de prova. Repudiamos a prova positiva, pois tal seria como que absolutizar a presunção, bastando a convicção razoável acerca da presença de outra causa do acidente ou, que, com verosimilhança, a concessionária foi diligente e cumpriu com os seus deveres de vigilância, satisfazendo as exigências impostas pelo *bonus pater familias*.

i) Sendo esta a solução que já resultava do disposto no art. 493º/1, tal permite-nos afirmar que ela não varia relativamente à presunção estabelecida no art. 12º/1 da Lei 24/2007, de 18 de Julho. Para quem seguir esta tese e entender que tanto o n.º 2 como n.º 3 do referido art. 12º da Lei 24/2007, de 18 de Julho,

não interferem com o regime jurídico, este novo diploma acabou por se revelar apenas uma concretização da solução já resultante do art. 493º/1. Tudo isto nos levando a concluir que o nosso CC, tendo apenas em conta as cláusulas do contrato de concessão, nos permite responder à questão autonomamente. A lei acabou, essencialmente, por contribuir para a uniformização de decisões.

j) A competência para o conhecimento da ação de responsabilidade civil da concessionária de autoestrada pela violação de obrigações legais de segurança insere-se no âmbito de aplicação do art. 1º/5 da Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro, e, por via disso, é competente em razão da matéria a jurisdição administrativa, nos termos do art. 4º/1, al. i), do ETAF.

## Notas Bibliográficas

### Doutrina.

**ANDRADE**, José Carlos Viera de,

- (2011) *A Justiça Administrativa*, 11ª Edição, Almedina Coimbra, pp. 53 e ss.

**ATAÍDE**, Rui,

- (2011) *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;

**ASCENSÃO**, Oliveira,

- (2008) *O Direito – Introdução e Teoria Geral*, 13ª edição Refundida, Almedina, Coimbra, pp. 561 e ss.

**CADILHA**, Carlos Fernandes,

- (2006) *Dicionário de Contencioso Administrativo*, Almedina, Coimbra, pp. 117-118.

- (2011) *Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas Anotado*, 2.ª Edição, Coimbra Editora, Coimbra.

**CALVÃO**, Filipa,

- (2013) *Comentário ao Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e demais Entidades Públicas*, Universidade Católica Editora, Lisboa, pp. 53-74.

**CARVALHO**, José Henrique de Carvalho,

- (2014) *A Fase da Condensação no Processo Declarativo (à Luz da Lei n.º 41/2013 de junho)*, Os Tema da Prova, Quid Juris, Lisboa, pp. 134 e ss.

**CORDEIRO**, António Menezes,

- (2004) *Igualdade Rodoviária e Acidentes de Viação nas Auto-Estradas – Estudo de Direito Civil português*, Almedina, Coimbra.

- (2005) *Acidente de Viação em Autoestrada; natureza da eventual responsabilidade da concessionária – Anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 3 de Março de 2005*, in *Revista da Ordem dos Advogados*, ano 65, Vol. I, pp. 153-180.

- (2007) *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, pp. 551-572.

- (2010) *Tratado de Direito Civil Português, Vol. II, Direito das Obrigações, Tomo III*, Almedina, Coimbra.

**DIAS**, Urbano Aquiles Lopes,

- (2007) *Da Responsabilidade Civil das Concessionárias de Auto-Estradas em Acidentes de Viação*, in *Revista CEJ*, 1º Semestre, numero 6, pp. 21-36.

**FERNANDES**, Pedro Pires,

- (2011) *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, pp. 131-155.

**FERREIRA**, J. O. Cardona,

- (2004) *Acidentes de Viação em Autoestradas – Casos de Responsabilidade Civil Contratual?*, Coimbra Editora, Coimbra.

**FRADA**, Manuel Carneiro da,

- (2005) *Sobre a Responsabilidade das Concessionárias por Acidentes Ocorridos em Autoestradas*, in *Revista da Ordem dos Advogados*, ano 65, Vol. II, pp. 407-433.

- (2007) *Teoria da Confiança e Responsabilidade Civil*, Almedina, Coimbra, pp. 136 e ss.

**GONÇALVES**, Pedro,

- (1999) *A Concessão de Serviços Públicos (uma aplicação da técnica da concessionária)*, Almedina, Coimbra, pp. 315 e ss.

**GONÇALVES, Pedro / MARTINS, Licínio Lopes,**

- (2004) Os Serviços Públicos Económicos e a Concessão no Estado Regulador, in Estudos de Regulação Pública – I (Organização de Vital Moreira). Coimbra Editora, Coimbra, pp. 197-204.

**JORGE, PESSOA,**

- (1972) Ensaio sobre os pressupostos da responsabilidade civil (reedição), Lisboa, Cadernos de Ciência e Técnica Fiscal, pp. 133-134.

**LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes,**

- (2006) Direito das Obrigações, Vol. I, Introdução da Constituição das Obrigações, 5ª Edição, Almedina, Coimbra, pp. 323-324.

**LIMA, Pires de / Varela, Antunes,**

- (1987) Código Civil Anotado, Vol. I, 4ª Edição Revista e Atualizada, Coimbra Editora, Coimbra.

**MACHADO, J. Baptista,**

- (1968) *Sobre a aplicação no tempo do novo Código Civil - casos de aplicação imediata, critérios fundamentais*, Almedina, Coimbra, pp. 286 e ss.

**MARCELINO, Américo,**

- (2012) *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*, 11.ª Edição Revista e Ampliada, Livraria Petrony, Lisboa, pp. 149-165.

**MARTINEZ, Pedro Romano,**

- (1994) Cumprimento Defeituoso – Em Especial na Compra e Venda e na Empreitada, Almedina, Coimbra, p. 306.

**MONTEIRO, Jorge Ferreira Sinde,**

- (1998) *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.

- (2000) *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.

- (2009) *Ofensa ao crédito ou ao bom nome, “Culpa de organização” e responsabilidade da empresa*, in *Revista de Legislação e Jurisprudência*, ano 139º (Novembro/Dezembro – 2009), pp. 1117 e ss.

**OLIVEIRA**, Nuno Manuel Pinto,

- (2011) *Princípios de Direito dos Contratos*, Coimbra Editora, Coimbra, pp. 169 e ss.

**PELICANO**, Vítor Daniel Pelicano Mesquita

- (2009) *Acidentes de Viação na Auto-Estrada – Da Responsabilidade Civil*, Legis Editora.

**RIBEIRO**, J. J. Teixeira,

- (1985) *Noção jurídica de Taxa*, *Revista Legislação e Jurisprudência*, ano 117º, pp. 289-294.

**SERRA**, Adriano Pais da Silva Vaz,

- (1955) *Encargo da prova em matéria de impossibilidade ou de cumprimento imperfeito e da sua imputabilidade a uma das partes*, *Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 47, pp. 98-103.

**TRIUNFANTE**, Armando,

- (2001) *Responsabilidade Civil das Concessionárias das Autoestradas*, in *Direito e Justiça*, Vol. I, pp. 45-100.

**VARELA**, João de Matos Antunes Varela,

- (2005) *Das Obrigações em Geral*, Vol. I, 10ª Edição, Almedina, Coimbra.

## **Jurisprudência.**

### **Tribunal Constitucional**

Acórdão n.º 596/2009, processo n.º 951/2008, relatado pelo Cons. Benjamim Rodrigues, disponível em [www.tribunalconstitucional.pt](http://www.tribunalconstitucional.pt);

Acórdão n.º 597/2009, processo n.º 981/08, relatado pelo Cons. João Cura Mariano, disponível em [www.tribunalconstitucional.pt](http://www.tribunalconstitucional.pt);

Acórdão n.º 629/2009, processo n.º 585/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, disponível em [www.tribunalconstitucional.pt](http://www.tribunalconstitucional.pt);

Acórdão n.º 98/2010, processo n.º 831/2009, relatado pelo Cons. Joaquim de Sousa Ribeiro, disponível em [www.tribunalconstitucional.pt](http://www.tribunalconstitucional.pt);

Acórdão n.º 375/2010, processo n.º 426/2009, relatado pela Cons. Maria Lúcia Amaral, disponível em [www.tribunalconstitucional.pt](http://www.tribunalconstitucional.pt);

Acórdão n.º 224/2011, processo n.º 726/10, relatado pelo Cons. José Borges Soeiro, disponível em [www.tribunalconstitucional.pt](http://www.tribunalconstitucional.pt).

### **Tribunal de Conflitos**

Acórdão de 26 de Abril de 2007, processo n.º 015/06 (Relator Pires da Rosa), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 20 de Janeiro de 2010, processo n.º 025/09 (Relator Garcia Calejo), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 20 de Junho de 2012, processo n.º 011/11 (Relator Raul Borges), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 18 de Dezembro de 2013, processo n.º 028/13 (Relator Távora Victor), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 27 de Fevereiro de 2014, processo n.º 048/13 (Relator Tavares de Paiva), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 27 de Março de 2014, processo, n.º 046/13 (Relator Gonçalves Rocha), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

### **Supremo Tribunal de Justiça**

Acórdão de 12 de Novembro de 1996, processo n.º 96ª373 (Relator Cardona Ferreira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 17 de Fevereiro de 2000, processo n.º 99B1092 (Relator Miranda Gusmão), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 30 de Abril de 2002, processo n.º 02ª635 (Relator Reis Figueira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 20 de Maio de 2003, processo n.º 03A1296 (Relator Ponce de Leão), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 25 de Março de 2004, processo n.º 04ª559 (Relator Nuno Cameira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 22 de Junho de 2004, processo n.º 04A1299 (Relator Afonso Correia), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 14 de Outubro de 2004, processo n.º 04B2885 (Relator Oliveira Barros), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 3 de Março de 2005, processo n.º 3835/2004 (Relator Moreira Carvalho), disponível em Revista da Ordem dos Advogados, ano 65, Vol. I, Junho de 2005, pp. 153-180;

Acórdão de 2 de Fevereiro de 2006, processo n.º 3021/05 (Relator Noronha Nascimento), in coletânea de Jurisprudência, Ano XIV, Tomo I, pp. 56 e ss.

Acórdão de 21 de Setembro de 2006, processo n.º 06B2383 (Relator Custódio Montes), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 13 de Novembro de 2007, processo n.º 07ª3564 (Relator Sousa Leite), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 13 de Março de 2008, processo n.º 08A391 (Relator Sebastião Póvoas), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 9 de Setembro de 2008, processo n.º 08P1856 (Relator Garcia Calejo), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 16 de Setembro de 2008, processo n.º 08ª2094 (Relator Garcia Calejo), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 1 de Outubro de 2009, processo n.º 1082/04.1TBVFX.S1 (Relator Santos Bernardino), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 12 de Janeiro de 2010, processo n.º 1337/07.3TBABT.E1.S1 (Relator Moreira Alves), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 11 de Fevereiro de 2010, processo n.º 3857/07.0TVPRT–A.P1.S1 (Relator Álvaro Rodrigues), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 5 de Maio de 2010, processo n.º 727/06.3 TBBCL.G1.S1 (Relator Sebastião Póvoas), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 2 de Novembro de 2010, processo n.º 7366/03.9TBSTB.E1.S1 (Relator Fonseca Ramos), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 8 de Fevereiro de 2011, processo n.º 8091/03.6TBVFR.P1.S1 (Relator Paulo Sá), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 15 de Novembro de 2011, processo n.º 1633/05.4TBALQ.L1.S1 (Relator Nuno Cameira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 21 de Março de 2012, processo n.º 6123/03.7TBVFR.P1.S1 (Relator Maria dos Prazeres Pizarro Beleza), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 16 de Outubro de 2012, processo n.º 950/10.6TBFAF-A.G1.S1 (Relator Garcia Calejo), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 14 de Março de 2013, processo n.º 201/06.8TBFAL.E1.S1 (Relator Abrantes Geraldes), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 14 de Janeiro de 2014, processo n.º 871/05.4TBMFRE.L1.S1 (Relator Maria Clara Sottomayor), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

### **Supremo Tribunal Administrativo**

Acórdão de 15 de Março de 2005, processo n.º 036/04 (Relator Políbio Henriques), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 14 de Abril de 2005, processo n.º 086/04 (Relator Angelina Domingues), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 18 de Maio de 2006, processo n.º 0222/06 (Relator Madeira dos Santos), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 26 de Abril de 2007, processo n.º 015/06 (Relator Pires da Rosa), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 7 de Fevereiro de 2012, processo n.º 0827/10 (Relator Fernanda Xavier), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 30 de Maio de 2013, processo n.º 017/13 (Relator Santos Carvalho), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

### **Tribunal da Relação de Coimbra**

Acórdão de 10 de Janeiro de 2006, processo n.º 2554/05 (Relator Jorge Arcanjo), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 20 de Novembro de 2007, processo n.º 411/04.2 (Relator Isabel Fonseca), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 5 de Maio de 2009, processo n.º 68/06.6TB AVR.C1 (Relator Sílvia Pires), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 15 de Março de 2011, processo n.º 77/09.3T2ALB.C1 (Relator Carlos Moreira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 17 de Abril de 2012, processo n.º 1181/10.0TB CVL-A.C1 (Relator Moreira do Carmo), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 21 de Maio de 2013, processo n.º 2073/09.1TB CTB-K.C1 (Relator Jorge Arcanjo), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

### **Tribunal da Relação de Évora**

Acórdão de 2 de Fevereiro de 2003, processo n.º 2633/02-2 (Relator Acácio Luís das Naves), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 28 de Fevereiro de 2008, processo n.º 2786/07-3 (Relator Almeida Simões), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 8 de Maio de 2008, processo n.º 2789/07-2 (Relator Mata Ribeiro), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 27 de Outubro de 2010, processo, n.º 235/07.5TBMMN.E1 (Relator Bernardino Domingos), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

### **Tribunal da Relação de Guimarães**

Acórdão de 20 de Outubro de 2004, processo n.º 1304/04-2 (Relator Espinheira Baltar), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 26 de Abril de 2007, processo n.º 494/07-2 (Relator Rosa Tching), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 25 de maio de 2011, processo n.º 4920/08.6TBGMR.G1 (Relator Espinheira Baltar), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 28 de Junho de 2011, processo n.º 6912/06.0TBGMR.G2 (Relator Rosa Tching), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 13 de Setembro de 2012, processo n.º 128/10.9TBGMR.G1 (Relator Isabel Rocha), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 4 de Junho de 2013, processo n.º 355/10.9TBCBC.G1 (Relator Maria da Purificação Carvalho), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 11 de Julho de 2013, processo n.º 3200/12.7TBBCL.G1 (Relator António Beça Pereira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

### **Tribunal da Relação de Lisboa**

Acórdão de 2 de Dezembro de 2009, processo n.º 301/05.1TBTVD.L1-7 (Relator Roque Nogueira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 30 de Junho de 2011, processo n.º 1394/10.5YXLSB-7 (Relator Maria Amélia Ribeiro), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 26 de Junho de 2012, processo n.º 1017/0905TCLRS.L1-7 (Relator Cristina Coelho), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

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

Acórdão de 20 de maio de 2014, processo n.º 3581/12.2TBCSC.L1-2 (Relator Maria José Mouro), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).

### **Tribunal da Relação do Porto**

Acórdão de 22 de Fevereiro de 2005, processo n.º 0323371 (Relator Marques Castilho), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 13 de Fevereiro de 2006, processo n.º 0650359 (Relator Fonseca Ramos), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 29 de Janeiro de 2008, processo n.º 0720837 (Relator João Proença), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 9 de Novembro de 2009, processo n.º 6004/06.2TBSTS.P1 (Relator Abílio Costa), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 17 de Novembro de 2009, processo n.º 1803/07.0TBMAL.P1 (Relator Sílvia Pires), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 11 de Janeiro de 2011, processo n.º 4196/08.5TBSTS.P1 (Relator João Proença), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 8 de Maio de 2012, processo n.º 1726/06.0TJVNF.P1 (Relator M. Pinto dos Santos), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 3 de Dezembro de 2012, processo n.º 376/09.4TBVRL.P1 (Relator Soares de Oliveira), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 4 de Julho de 2013, processo n.º 3238/11.1TBGMR.P1 (Relator Maria Amália Santos), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 18 de Abril de 2013, processo n.º 342/12.2TJPRT.P1 (Relator Teresa Santos), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 14 de Janeiro de 2014, processo n.º 316/13.6TBVRL.P1 (Relator Fernando Samões), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

Acórdão de 17 de Março de 2014, processo n.º 378/11.5TBVFR.P1 (Relator Alberto Ruço), disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt).