

**TRIBUNAL CENTRAL ADMINISTRATIVO NORTE | ADMINISTRATIVO**

Acórdão

Processo

Data do documento

Relator

00620/14.6BEPNF

28 de junho de 2019

Rogério Paulo Da Costa Martins

**DESCRITORES**

Acidente estradal > Existência de um cão na via pública > Presunção de culpa > Concorrência de culpas > Artigo 570º do código civil.

**SUMÁRIO**

1. Numa situação em que ficou demonstrada a circulação de um veículo acima do limite legal permitido, para que haja aplicação do artigo 570º do Código Civil é necessário que se demonstre que a conduta do condutor esteve na origem total ou parcial dos danos sofridos, não sendo suficiente que se possa concluir que houve violação de normas estradais como seja a circulação acima do limite legal de velocidade permitida.
2. Quando apesar da existência de vedações, um cão se introduz na auto-estrada, existe, em princípio, um incumprimento concreto por parte da concessionária, porquanto, nos termos do contrato que celebrou com o Estado, ela se comprometeu, além do mais, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas; e tal presunção de incumprimento subsistirá sempre que, como no caso vertente, seja ignorada a razão da introdução do animal na via. \*

\* Sumário elaborado pelo relator

**TEXTO INTEGRAL****EM NOME DO POVO**

Acordam em conferência os juízes da **Secção de Contencioso Administrativo do Tribunal Central Administrativo Norte**:

A **AGP, AEGP, S.A.** veio interpor o presente RECURSO JURISDICIONAL da sentença do Tribunal Administrativo e Fiscal de Penafiel, de 04/12/2008, em acção administrativa intentada por **SU, S.A.** contra a **AN- AEN, S.A.** e onde foi admitida a intervenção principal provocada de **AGP, AEGP, S.A. e da**

**sociedade AIGE, S.A. - Sucursal em Portugal**, onde foi pedido a condenação da Ré a pagar à Autora a quantia de 5.009,32 €, acrescida de juros de mora à taxa legal desde a data da citação até integral pagamento, tendo pela referida sentença sido julgado improcedente o pedido de condenação da Ré; sido julgado procedente o pedido de condenação da interveniente AGP e sido esta condenada a suportar o montante de 4.527,65 €, acrescido de juros de mora desde a citação até integral pagamento, bem como foi a interveniente AIGE condenada a suportar, solidariamente com a interveniente AGP, o pedido indemnizatório, na parte que exceda a franquia.

**Invocou** para tanto, em síntese, que a velocidade a que seguia o veículo seguro era superior à legalmente permitida, que por isso se verificou um contributo ilícito por parte do condutor susceptível de gerar a partilha da responsabilidade, que o artigo 12º, nº 1, alínea b), da Lei nº 24/2007, de 18.07 prevê; que tal artigo 12º não contém uma inversão do ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança e que dos factos não resulta como é que o animal entrou na auto-estrada.

\*

A **Autora** contra-alegou pugnando pela confirmação da sentença recorrida.

\*

O **Ministério Público** neste Tribunal não emitiu parecer.

\*

Cumpra, pois, decidir já que nada a tal obsta.

\*

**I - São estas as conclusões das alegações** que definem o objecto do presente recurso jurisdicional:

**I.** Não é possível perceber por que razão o Tribunal a quo respondeu no nº 4 dos factos provados que o veículo transitava a uma velocidade de "(...) cerca de 100 Km/h (...)", quando aquilo (da prova dos autos) de que podia socorrer-se era somente o testemunho do condutor do veículo seguro na A. (que a esse respeito disse rigorosamente nada) ou então o depoimento da testemunha GA que, para além de referir que aquele veículo circulava "com alguma rapidez" (o que também tem um significado que nos parece claro), adiantou que o automóvel "vinha entre 100 (kms/h) - 120 (kms/h)".

**II.** De modo que é nítido o erro do Tribunal, motivo pelo qual a resposta àquele ponto nº 4 deve ser alterada e passar a ter a seguinte redacção:

- O veículo seguro, conduzido por FHRB, aquando do sinistro, circulava a uma velocidade entre 100 e 120 Kms/h naquela auto-estrada, na via mais à esquerda, no sentido Alfena/Lousada, porquanto se encontrava a ultrapassar o veículo com a matrícula xx-HB-xx, conduzido por GATA, o qual circulava a cerca de 60/70 Km/h

**III.** Do mesmo modo, e com base quer no disposto no artigo 413º do Código de Processo Civil (que, aliás, foi violado pela sentença), quer de harmonia com os depoimentos de BF (militar da GNR) e de AP, era mister, tanto pela perspectiva da defesa da R., como por aqueloutra (e fundamental) da boa decisão da

causa, que o Tribunal a quo se tivesse pronunciado (e não o fez) sobre o alegado pela Autora nos itens 11º e 12º do petítório, o que até pode gerar nulidade por manifesta omissão de pronúncia.

**IV.** Ora, considerando aquela prova transcrita nestas linhas, essa pronúncia só podia ser no seguinte sentido:

**a)** provado que a velocidade máxima instantânea permitida no local do sinistro era, à data de eclosão deste, de 100 kms/h (resposta ao artigo 12º da p. i.);

**b)** não provado que o condutor do veículo seguro praticava uma condução atenta e segura (resposta ao artigo 11º da p. i.).

**IV.** É indiscutível que sempre que o lesado (motorista do veículo seguro na Autora) contribui culposamente para a produção ou agravamento dos danos o Tribunal, com base na gravidade das culpas de ambas as partes, nomeadamente, deve decidir se a indemnização deve ser concedida na totalidade, reduzida ou até excluída (cfr. Código Civil, artigo 570 nº 1).

**V.** Porém, já assim não sucede quando a responsabilidade se basear (como é o caso - e a sentença do Tribunal a quo di-lo de forma absolutamente indiscutível) numa presunção de culpa/incumprimento, pois então a culpa do lesado exclui muito claramente o dever de indemnizar (vide Cód. Civil, artigo 570º nº 2 e igualmente o disposto no artigo 4º do RRCEEP).

**VI.** Ora, neste caso, e lembrando o sempre actual Antunes Varela - (in Das Obrigações em Geral, Vol. II, 4ª edição, Almedina, Coimbra, 1990, pág. 92: “Agir com culpa significa actuar, por forma a que, a conduta do agente, seja pessoalmente censurável ou responsável e o juízo de censura ou de reprovação dessa conduta só se pode apoiar no reconhecimento, perante as circunstâncias concretas do caso, de que o obrigado não só devia, como podia ter agido de outro modo.” (itálico nosso) -, é absolutamente indiscutível que existe culpa daquele motorista na produção do sinistro dos autos, seja porque rodava em excesso de velocidade, seja porque transitava com velocidade excessiva para a condições meteorológicas inequivocamente vigentes naquela altura, seja até porque pelo menos parece (até das suas próprias palavras) que circulava sem qualquer justificação válida na via da esquerda, quando, como é sabido, deveria em tal caso circular na via mais à direita.

**VII.** De sorte que, verificando-se, por um lado, a culpa efectiva do condutor do veículo do Autor na produção do sinistro (com base na regra geral presente no artigo 487º do mesmo Código Civil) como acontece neste caso, e, por outro, ocorrendo a responsabilização da Interveniante apoiada numa presunção de culpa/incumprimento (o que a douta sentença defende inequivocamente), dúvidas não restam que a única solução possível é exactamente a exclusão de qualquer dever de indemnizar por parte da Interveniante, ora Recorrente.

**VIII.** Pelo que, e salvo o devido respeito, ocorre violação da lei, porquanto sentença não respeitou e nem observou o disposto nos artigos 487º nº 2 (particularmente o critério do bonus pater familiae) e 570 nº 2, ambos do Código Civil, mas também o artigo 4º da Lei nº 67/2007, de 31.12.

**IX.** Para além de que é de assinalar com preocupação que uma semelhante decisão é perigosa, uma vez que dá um claro sinal de “facilitismo”, dando pelo menos a entender que afinal não sobrevém nenhuma consequência pelo facto de se incumprir lei (civil e estradal, nomeadamente), pela circunstância de haver “dedo” (e culpa) do eventual lesado na produção de sinistros.

**X.** Não se compreende e também não se pode aceitar que o Tribunal a quo dedique uma parte da sua fundamentação a avançar com “sugestões” tendentes (sem o dizer, no entanto) a caracterizar as obrigações da concessionária como claras obrigações de resultado, esquecendo, por um lado, a prova que foi feita (p. ex. nos pontos 13, 14 e 16 dos factos provados) e sobretudo, por outro lado, que essas obrigações (particularmente no que à vedação se refere) estão perfeitamente definidas no diploma legal (cfr. Decreto-Lei nº 189/2002, de 28 de Agosto) aplicável à concessão da Interveniente, sendo certo que em parte alguma desse diploma se diz ou exige a demonstração “sugerida” pelo Tribunal a quo de que essa vedação deve impedir “(...) efetivamente a entrada de um cão como aquele que esteve envolvido no acidente (...)”;

**XI.** De resto, não obstante a vedação da auto-estrada deva ter como finalidade (isto para além de delimitar a área da concessão, claro está) aquela de dificultar o ingresso de animais na via, sendo ademais esta vedação a que naquele local devia estar (e estava) implantada, como a prova o demonstra, parece claro e indiscutível que a dita vedação não terá seguramente por “função” (e nem o lograria) evitar esse ingresso de animais na via, seja porque os animais, com as suas características próprias e/ou “engenho”, as conseguem transpor/ultrapassar (e sem que com isso se possa legitimamente dizer/concluir que ocorreu alguma falha designadamente nessa vedação), seja porque, e por indiscutível decisão do concedente, Estado Português, esta A42 é auto-estrada (uma SCUT, na sua génese) onde apenas existem nós “não fechados”, ou seja, onde não há e nunca houve barreiras físicas de portagem (ou outras) à entrada e saída desses nós.

Sem prescindir,

**XII.** É verdade que com o advento da Lei nº 24/2007, de 18.07, se procedeu a uma inversão do ónus da prova (que não da ausência de culpa, mas apenas do cumprimento das obrigações de segurança) que agora impende sobre as concessionárias de AE, assim se criando um regime especial e inovador para este tipo de acidentes, embora – insista-se – sempre filiado na responsabilidade extracontratual.

**XIII.** Todavia, e como bem se percebe do espírito e do texto da lei (dos nºs. 1 e 2 do artigo daquela lei), mas também do elemento histórico de interpretação (vide projecto de lei nº 164/X do BE), já não corresponde à verdade que com essa lei se tenha estabelecido uma presunção de culpa/incumprimento em desfavor das concessionárias pois que se assim fosse a redacção do citado artigo 12º nº 1 seria seguramente outra, bem diferente e seguramente bem mais próxima daquela constante do artigo 493º nº do Código Civil.

**XIV.** Com efeito, e quanto à mencionada presunção de culpa/incumprimento, nem tal decorre da referida lei, nem tal resulta da Base LXXIII do Decreto-Lei nº 189/2002, de 28.08, concluindo-se tão-só que com a entrada em vigor da lei citada passou a impender um ónus de prova (com aquelas características) sobre as concessionárias de auto-estradas (e nada mais que isso). Isto para além de não se poder, de forma alguma, concluir que sempre há situações de inversão de ónus de prova se quer(quis) consagrar uma presunção legal de culpa/incumprimento (cfr. Cód. Civil, artigo 344º nº 1).

**XV.** Por outro lado, sendo verdade que a Interveniente se obrigou a vigiar e a patrulhar a auto-estrada, assim envidando os seus melhores esforços no sentido de assegurar a circulação na auto-estrada em boas condições de segurança e comodidade, daí não decorre (como até se pode facilmente intuir) que essa sua

obrigação implica uma omnipresença em todos os locais da sua concessão como, na realidade, considerou a dita sentença, mormente nos locais de eclosão de acidentes ou onde possam estar a deambular animais.

**XVI.** A formulação do artigo 12º nº 1 da citada lei faz recair sobre as concessionárias, entre as quais, a Recorrente, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança.

**XVII.** Ora, no caso dos autos é nítido e indiscutível que a Interveniente satisfaz o ónus que lhe competia, i. e., demonstrou que cumpriu com aquelas suas obrigações de segurança, particularmente no que se refere à integridade da vedação e à vigilância da via no local de eclosão do sinistro.

**XVIII.** Na verdade, a definição destas obrigações de segurança passa essencial e obrigatoriamente (como - repete-se - é até intuitivo), num acidente com animais, pela prova de que as vedações se encontravam intactas e sem rupturas nas imediações do local do acidente - e a verdade é que essa prova foi claramente feita pela Recorrente.

**XIX.** Mais: é visível que o raciocínio seguido pela sentença é nitidamente especulativo, pois que parte claramente do princípio (e sem base factual para que o possa fazer) que o animal só poderia ter ingressado na AE devido a uma qualquer anomalia/falha (na vedação?), sem considerar qualquer outra possibilidade/explicação perfeitamente plausível para a presença do animal na via (e a verdade é que essas possibilidades/explicações existem, não se podendo concluir automaticamente que o animal acedeu à via porque p. ex. as vedações apresentavam deficiências ou então que ocorreu uma qualquer anomalia, seja ela qual for).

**XX.** Por outro lado, a Interveniente também demonstrou, sem qualquer espécie de dúvida ou reserva, que desconhecia a presença do animal na via apesar do cumprimento integral (e permanente, no sentido de estar sempre no terreno, embora não esteja, como é evidente, em todo o lado ao mesmo tempo) da sua missão de vigilância e patrulhamento.

**XXI.** De modo que, e não podendo a recorrente ser omnipresente (nem tal lhe sendo exigível, como, mais uma vez, é até intuitivo), não se vislumbra como podia (ou pode) ser responsabilizada pela eclosão deste acidente, tanto mais que nos parece pacífico e totalmente indiscutível que as obrigações a seu cargo são claramente obrigações de meios (cfr. Carneiro da Frada, "Sobre a Responsabilidade das Concessionárias por acidentes ocorridos em auto-estradas", in Revista da Ordem dos Advogados, ano 65, Setembro de 2005, páginas. 407 - 433). E não, portanto, obrigações de resultado, como acaba por concluir - sem o dizer, no entanto - a sentença do T. A. F..

**XXII.** De resto, não sendo possível à Interveniente evitar em absoluto que os animais ingressem na via (e mais ainda numa auto-estrada com a configuração desta) e, face ao que ficou provado e ao que decorre do diploma legal que versa sobre a sua concessão, nada mais lhe devendo ser exigível em termos de conduta e de prova, parece claro que se impunha (e isso ainda sucede) a sua absolvição, já que esta demonstrou que cumpriu em concreto (e não apenas "genericamente", portanto) com todas as suas obrigações e concretamente com aquelas de segurança.

**XXIII.** Assim, no entendimento da recorrente, a sentença violou, salvo o devido respeito, o nº 1 do artigo 12º da Lei nº 24/2007, de 18.07, os artigos 342º, 483º e 487º nº 2 do Cód. Civil, os nºs. 1 e 2 da Base LXXIII do Decreto-Lei nº 189/2002, de 28.08, e ainda o artigo 4º do RRCEEP (Decreto-Lei nº 67/2007, de 31 de

Dezembro), devendo, por isso, ser revogada em conformidade com o expandido nestas linhas (isto, obviamente, se não for, como deve, ser revogada por violação pelo menos do disposto no artigo 570º nº 2 do Cód. Civil).

Termos em que se deve dar total provimento ao presente recurso e respectivas conclusões, revogando-se a dita decisão de que se recorre, substituindo-se por uma outra que julgue totalmente improcedente a presente acção com base nos argumentos expandidos nesta peça processual, bem como absolva a apelante do pedido, tudo com as necessárias consequências legais e como é de inteira justiça.

\*

## **II -Matéria de facto.**

### **II.I. A nulidade da sentença.**

Defende a Recorrente que com base quer no disposto no artigo 413º do Código de Processo Civil (que, entende, foi violado pela sentença), quer de harmonia com os depoimentos de BF (militar da GNR) e de AP, era mister, tanto pela perspectiva da defesa da Ré, como por aquela outra (e fundamental) da boa decisão da causa, que o Tribunal a quo se tivesse pronunciado (e não o fez) sobre o alegado pela Autora nos itens 11º e 12º do petítório, o que até pode gerar nulidade por manifesta omissão de pronúncia.

Sem razão.

A nulidade só ocorre quando a sentença ou acórdão não aprecie questões suscitadas e não argumentos apresentados no âmbito de cada questão, face ao disposto nos artigos 697º e 608º do Código de Processo Civil (de 2013).

Efectivamente, o tribunal não tem de se pronunciar sobre todas as considerações, razões ou argumentos apresentados pelas partes, mas apenas fundamentar suficientemente em termos de facto e de direito a solução do litígio.

Questões para este efeito são todas as pretensões processuais formuladas pelas partes, que requerem a decisão do juiz, bem como os pressupostos processuais de ordem geral e os específicos de qualquer acto especial, quando realmente debatidos entre as partes (**Antunes Varela**, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 122º, página 112), não podendo confundir-se as questões que os litigantes submetem à apreciação e decisão do tribunal com as razões, argumentos e pressupostos em que fundam a respectiva posição na questão (**Alberto dos Reis**, obra citada, 143, e **Rodrigues Bastos**, Notas ao Código de Processo Civil, volume III, 1972, página 228).

No mesmo sentido se orientou a jurisprudência conhecida, em particular os acórdãos do **Supremo Tribunal de Justiça** de 09.10.2003, processo n.º 03B1816, e de 12.05.2005, processo n.º 05B840; os acórdãos do **Supremo Tribunal Administrativo** de 21.02.2002, processo n.º 034852 (Pleno), de 02.06.2004, processo n.º 046570, e de 10.03.2005, processo n.º 046862.

No caso não se trata da não apreciação de uma questão mas da desconsideração no julgamento da matéria de facto de determinados factos invocados pela Autora no seu articulado inicial.

O que poderá constituir uma deficiência no julgamento da matéria de facto – e constitui, como veremos – mas não uma nulidade por omissão de pronúncia.

A decisão recorrida pronunciou-se de forma suficiente, clara e coerente sobre todas as questões de que

devia conhecer pelo que não padece de qualquer nulidade.

## **II.II. O acerto no julgamento da matéria de facto.**

**1.** A Recorrente sustenta que não é correcta a decisão sobre a matéria de facto quanto ao ponto 4 dos factos provados, sendo bem evidente que não respeita sequer as “fontes” que serviram para decidir da forma constante da sentença.

Mais alega que essas fontes (testemunhais), como aliás se colhe da decisão, foram os depoimentos do condutor do veículo envolvido no sinistro, FB, e do condutor daqueloutro veículo que por este tinha sido ultrapassado.

Também alega que nem um nem outro disseram em momento algum que o veículo seguro na Autora, circulava a cerca de 100 km/hora, sendo que o FB nem sequer se recordava nem tinha qualquer ideia da velocidade a que seguia tal veículo e o outro condutor, GA, referiu que o referido veículo circulava entre 100-120 Kms/h).

No ponto 4 dos factos provados na sentença recorrida deu-se como provado: “o veículo seguro, conduzido por FHRB, aquando do sinistro, circulava, a cerca de 100 Km/h naquela autoestrada, na via mais à esquerda, no sentido Alfena/Lousada, porquanto se encontrava a ultrapassar o veículo com a matrícula xx-HB-xx, conduzido por GATA, o qual circulava a cerca de 60/70 Km/h – documento 4 junto com a petição inicial; depoimento de FB e GA.”

Face à prova produzida nos autos sobre a velocidade do veículo seguro, com rigor deveria ser a seguinte a redacção desse ponto 4:

“O veículo seguro, conduzido por FHRB, aquando do sinistro, circulava, a velocidade não concretamente apurada, mas não inferior a 100 Km/h nem superior a 120km/h, naquela autoestrada, na via mais à esquerda, no sentido Alfena/Lousada, porquanto se encontrava a ultrapassar o veículo com a matrícula xx-HB-xx, conduzido por GATA, o qual circulava a velocidade não concretamente apurada, mas não inferior a 60/km/h, nem superior a 70 Km/h – documento 4 junto com a petição inicial; depoimento de FB e GA, só este último tendo mencionado as velocidades dos veículos pela forma indicada.”

Será feita esta alteração nos factos provados.

**2.** A Recorrente sustenta ainda que tendo a Autora alegado que o condutor do veículo seguro praticava uma condução atenta e segura no artigo 11<sup>o</sup> da petição inicial e que circulava a uma velocidade dentro dos limites legais que são, no local, 120 km/hora, dos depoimentos de BCF (militar da GNR) e de AJSP resulta que o primeiro desconhecia se no local do acidente o limite máximo de velocidade era de 100 km/h ou de 120 Km/hora e o segundo referiu que tal limite é de 100 km/h.

Tratando-se de um facto de natureza técnica não pode ser dado como provado só porque uma testemunha refere que ali o limite máximo de velocidade é 120 km/hora.

A Recorrente não logrou juntar qualquer documento comprovativo da velocidade máxima no local em apreço, não indicou funcionário da entidade competente para atestar o limite máximo de velocidade naquele troço viário, por esse motivo não foi dado como provado tal limite máximo, que deveria constar na sentença como facto não provado, pelo que se fará essa rectificação logo após os factos dados como provados, dando-se igualmente como não provado que o condutor do veículo seguro praticava uma condução atenta e segura.

Deveremos, assim, dar como **provados os seguintes factos:**

- 1)** A autora celebrou com a sociedade F. Henrique Representações Peles, L.da contrato de seguro de responsabilidade civil do ramo automóvel, com a apólice 90.0xxx42, tendo por objeto um veículo automóvel, da marca BMW, com a matrícula xx-IT-xx - documento 1 junto com a petição inicial.
- 2)** A 02.05.2012, cerca das 15:55, o veículo referido esteve envolvido num sinistro automóvel quando circulava na autoestrada n.º 42 (A42), ao Km 5,30, Seroa, Paços de Ferreira - documentos 2 a 4 juntos com a petição inicial.
- 3)** A referida autoestrada caracteriza-se por apresentar uma artéria de dois sentidos de marcha, divididos por um separador central, com duas vias no sentido de marcha do veículo seguro - documento 4 junto com a petição inicial; depoimento de BF.
- 4)** O veículo seguro, conduzido por FHRB, aquando do sinistro, circulava, a velocidade não concretamente apurada, mas não inferior a 100 Km/h nem superior a 120km/h, naquela autoestrada, na via mais à esquerda, no sentido Alfena/Lousada, porquanto se encontrava a ultrapassar o veículo com a matrícula xx-HB-xx, conduzido por ATA, o qual circulava a velocidade não concretamente apurada, mas não inferior a 60/km/h, nem superior a 70 Km/h - documento 4 junto com a petição inicial; depoimento de FB e GA, só este último tendo mencionado as velocidades dos veículos pela forma indicada.
- 5)** Ao aproximar-se do Km 5,30 daquela autoestrada, enquanto realizava a manobra de ultrapassagem, foi surpreendido por um cão que surgiu do lado direito da via e se atravessou em frente do veículo, tendo vindo a embater com a frente do veículo no referido animal - documento 4 junto com a petição inicial; depoimento de FB e GA.
- 6)** Confrontado repentinamente com a presença do canídeo na via, o condutor só teve tempo de acionar os travões depois de bater no animal - depoimento de FB e GA.
- 7)** Atento o inesperado da situação, não obstante os esforços supra mencionados, foi inevitável a colisão com o animal - depoimento de FB e GA.
- 8)** No momento do embate estava a chover bastante - depoimento de GA.
- 9)** Tendo o animal morrido em virtude do embate e ficado morto na via, conforme ficou registado na participação de ocorrência da GNR que se deslocou ao local, a qual também confirmou a existência de danos materiais no veículo seguro - documento 4 junto com a petição inicial e depoimento de GA.
- 10)** Pouco tempo após o embate apareceu uma carinha da AGP, tendo o funcionário registado o acidente - depoimento de GA, PM e MC.
- 11)** Em consequência direta do embate, o veículo seguro sofreu danos na parte frontal, nomeadamente, no para-choques, painel lateral frontal, revestimento de para-choques, grelha do radiador, nos faróis de nevoeiro - documentos 4 a 8 juntos com a petição inicial; depoimento de FB e GA.
- 12)** A autora despendeu com o presente sinistro, o montante total de € 5009,32, tendo suportado os seguintes pagamentos parciais - documentos 9 a 14 juntos com a petição inicial; depoimento de JB.
  - Recibo de indemnização n.º 120594174, emitido a 31/05/2012, pago pela autora a GORA, Lda., no valor de € 4527,65, pela reparação do veículo;
  - Recibo de indemnização n.º 12-06-99764, emitido a 06/06/2012, pago pela autora a SGTRS, Lda., no valor de € 57,81, pela realização da peritagem ao veículo;

- Recibo de indemnização n.º 12-06-70026, emitido a 06/06/2012, pago pela autora a MA, Unipessoal, Lda., no valor de € 318,67, relativa à averiguação da companhia de seguros;
- Recibo de indemnização n.º 12-06-75993, emitido a 20/06/2012, pago pela autora a ATP, S.A., no valor de € 23,69, relativa à utilização de uma ferramenta informática para realização da perícia;
- Recibo de indemnização n.º 12-06-75994, emitido a 20/06/2012, pago pela autora a ATP, S.A., no valor de € 23,69;
- Recibo de indemnização n.º 12-06-82062, emitido a 25/06/2012, pago pela autora a UC, S.A., no valor de € 57,81, relativo à peritagem efetuada ao veículo que estava a ser ultrapassado pelo veículo seguro.

**13)** A autoestrada em causa não tem barreiras físicas de portagem à entrada e saída dos nós existentes - depoimento de PM, MC e AP.

**14)** A autoestrada em causa tem vedações, aprovadas previamente pela Estradas de Portugal, S.A., a qual tem uma altura de 1,40m, com malha gradativa (mais aberta na parte de cima), com arame farpado em cima e em baixo - depoimento de MC e AP.

**15)** No dia seguinte ao acidente foi verificada a vedação, 500 metros para cada lado do local do acidente e não foram detetados buracos, aberturas, ruturas, anomalias ou deficiências nas vedações - depoimento de MC, EF e AP.

**16)** A interveniente AGP realiza patrulhamentos permanentes e regulares na concessão, em regime de turnos, durante s 24 horas de cada dia - depoimento de PM e MC.

**17)** A interveniente AGP celebrou com a interveniente AIGE contrato de seguro, pelo qual transferiu a responsabilidade civil extracontratual, no âmbito do qual se previa o pagamento de uma franquia de 10% do valor do sinistro, com o mínimo de € 2500,00 e um máximo de € 25 000,00 - documento 1 junto com a contestação da interveniente AGP.

Factos **não provados**:

**1-** O condutor do veículo seguro praticava uma condução atenta e segura; **2-** a velocidade máxima instantânea permitida no local do sinistro era, à data da eclosão deste, de 120Km/hora; **3 -** Tal velocidade era de 100 km/hora.

\*

### **III - Enquadramento jurídico; a responsabilidade pela ocorrência do acidente em causa.**

Não é controverso que a haver alguém responsável pelos danos emergentes do sinistro objecto dos presentes autos esse alguém é a interveniente principal AGP por ser concessionária da A42 onde o sinistro ocorreu, o que significa que, por força do disposto no artigo 1º, nº 5, do anexo à Lei nº 67/2007, de 31.12, está submetida às normas aplicáveis à responsabilidade civil das entidades públicas, competindo-lhe entre outras funções a manutenção e a prestação do serviço público no local onde o sinistro ocorreu, como aliás decorre da Base IV aprovada pelo Decreto-Lei nº 189/2002, de 28.08.

Assim, a interveniente AGP rege-se no âmbito da concessão no exercício de poderes administrativos, regulados por normas e princípios de direito administrativo, pelo que não há dúvidas de que lhe é aplicável o regime de responsabilidade do Estado e das demais entidades públicas - cfr. relativamente à EP - Estradas de Portugal, S.A., mas cuja argumentação é transponível para a situação em apreço, o acórdão do

**Supremo Tribunal Administrativo** de 30.05.2013, Proc. nº 017.13.

Nos termos do artigo 7º do Anexo à Lei nº 67/2007, de 31.12, “o Estado e as demais pessoas colectivas de direito público são exclusivamente responsáveis pelos danos que resultem de acções ou omissões ilícitas, cometidas com culpa leve, pelos titulares dos seus órgãos, funcionários ou agentes, no exercício da função administrativa por causa desse exercício”.

Decorre dos artigos 7º a 10º do Regime em análise e é jurisprudência assente, que a responsabilidade civil extracontratual do Estado e demais pessoas colectivas públicas pressupõe a verificação dos mesmos pressupostos previstos no artigo 483º do Código Civil.

Assim a AGP será responsável na medida em que se encontrem verificados os pressupostos; facto, ilícito, culposo, gerador de danos e verificação do nexo de causalidade entre a conduta e o dano, apurado segundo um juízo de causalidade adequada.

Vem imputada à AGP uma actuação omissiva – não tomada de providências no sentido de assegurar a segurança da circulação dos veículos automóveis na A42.

Da matéria dada como provada não resulta que a AGP tivesse actuado no sentido de prevenir o condutor do veículo sinistrado para a existência do cão que acabou por embater no veículo em causa.

Está, pois, preenchido o primeiro pressuposto legal.

O 2º pressuposto é a ilicitude.

A Lei nº 24/2007, de 18.07 veio definir “direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como auto-estradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares e estabelece, nomeadamente, as condições de segurança, informação e comodidade exigíveis, sem prejuízo de regimes mais favoráveis” (artigo 1º).

O artigo 12º do referido diploma estabelece o seguinte:

“1. Nas auto-estradas, com ou sem obras em curso, e em caso de acidente rodoviário, com consequências danosas para pessoas ou bens, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança cabe à concessionária, desde que a respetiva causa diga respeito a:

- a) Objectos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem;
- b) Atravessamento de animais;
- c) Líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais.

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

3. São excluídos do número anterior os casos de força maior, que diretamente afectem as actividades de concessão e não imputáveis ao concessionário, resultantes de:

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

O legislador resolveu no artigo 12º a problemática da repartição do ónus da prova dos elementos constitutivos da obrigação de indemnizar: quando esteja em causa um sinistro numa auto-estrada

concessionada, provocado pelo atravessamento de um animal e que a autoridade policial competente tenha verificado no local as causas do acidente (v.g. a viatura acidentada e o animal), a entidade concessionária fica onerada com uma presunção de incumprimento das obrigações de segurança que lhe cabe observar, cabendo-lhe, portanto, o ónus de prova do cumprimento das obrigações de segurança.

Conforme já decidiu o Tribunal Constitucional, esta opção legislativa não está desprovida de fundamento material bastante, já que o legislador cometeu “o ónus em causa à parte que se encontra em melhores condições para antecipadamente poder lançar mão dos meios ou instrumentos materiais aptos à prova dos factos, quer pelo domínio material que tem sobre as auto-estradas e os meios de equipamento e de infra estruturas adequadas a conferir maior segurança na circulação rodoviária, quer pela sua capacidade económica para se socorrer desses meios” – acórdão do **Tribunal Constitucional** nº 596/2009; cfr. também acórdão do mesmo Tribunal com o nº 629/2009.

No mesmo acórdão citado, o **Tribunal Constitucional** sustenta que “o tipo de bens oferecido através da oferta da via das auto-estradas, diferentemente do que se passa com as demais estradas, pressupõe níveis elevados e especiais de segurança, traduzidos desde logo na concepção, construção, manutenção e exploração das vias segundo padrões materiais ou normativos de grande exigência, e que a sua utilização é feita em termos massivos e mediante o pagamento de uma taxa (ainda que nas SCUT esta seja assumida pelo Estado), não se vê que possa considerar-se existir qualquer violação do princípio da proporcionalidade ao atribuir-se ao concessionário da auto-estrada o ónus de demonstrar que cumpriu, em concreto relativamente a cada utilizador, a obrigação de segurança cuja pressuposta existência real se apresenta como determinante para que uma grande massa de consumidores opte pela sua utilização.”

E acrescenta que “estando-se perante especiais actividades económicas geradoras de riscos elevados de lesão de bens e direitos de terceiros, muitas vezes ínsitos ao próprio tipo de bens cuja aquisição se oferece, afigura-se como previsível que o legislador possa submeter essa actividade concreta a especial regime de responsabilidade e isso principalmente quando ela é levada a cabo em regime de concessão pública, pois dela poderá sobrar para o Estado a emergência de ter de suprir as consequências danosas para os utilizadores desses bens, mormente através do cumprimento dos deveres de prestação dos serviços de saúde e de segurança social.”

Conclui que “a norma constante do artigo 12º nº 1 da Lei nº 24/2007, de 18 de Julho, na acepção segundo a qual, «em caso de acidente rodoviário em auto-estradas, em razão do atravessamento de animais, o ónus da 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», não padece de inconstitucionalidade.”

Descendo ao caso concreto.

Da matéria de facto dada como provada resulta que a Autora assumiu, mediante a celebração de contrato de seguro, o pagamento de danos emergentes de acidentes de viação decorrentes da circulação do veículo com a matrícula xx-IT-xx; que tal veículo, conduzido por FB, quando circulava na A42, no dia 02.05.2012, ao Km 5,30 e ia a ultrapassar um outro veículo, que se apresentava pela sua direita, acabou por embater num animal de raça canina que se encontrava na auto-estrada; que o acidente resultou do embate no cão

e que o condutor não logrou evitar o embate; que em resultado do embate o referido veículo sofreu vários danos; que o acidente teve como causa o atravessamento desse cão na faixa de rodagem em que seguia o veículo segurado; que a causa do acidente foi comprovada pela GNR.

Estão preenchidos todos os elementos que permitem accionar o artigo 12º da Lei nº 24/2007, de 18.07.

A sentença recorrida decidiu correctamente esta questão, pelo que a ela aderimos in totum e contra o sustentado pela Recorrente AGP quando defende o contrário.

Ao contrário do que é referido pela Recorrente não é à Autora que cabe alegar e provar a forma como o canídeo se introduziu na auto-estrada, nem em concreto alegar e provar que concretas medidas de segurança a Recorrente incumpriu, já que a Autora, nos termos do artigo 350º do Código Civil, tem a seu favor uma presunção de incumprimento, pelo está dispensada de alegar e provar esse incumprimento.

Sobre a Recorrente incidia o ónus de alegar e provar os factos que poderiam consubstanciar o cumprimento das regras de segurança da A42.

Resulta dos factos provados que a A42 tem uma rede que a veda em toda a extensão, a qual foi instalada de acordo com as indicações do Estado Português. Provou-se que em data posterior ao acidente a Recorrente verificou 500 metros da vedação para cada lado do acidente e que não detectou qualquer anomalia na rede e que tem um sistema de patrulhamento regular, através do qual efectua inspecções, quer em viatura, quer a pé, às redes instaladas, tendo-se provado que no próprio dia do acidente foram efectuadas várias voltas à auto-estrada concessionada.

Ora, a prova destes factos não é suficiente para ilidir a presunção de incumprimento que recai sobre a concessionária, de acordo com o disposto no artigo 12º, nº 1, da Lei nº 24/2007, de 18.07.

Acompanhamos o sustentado na sentença recorrida de que nada foi alegado e nada resultou provado no sentido de que a vedação concretamente instalada no local impede efectivamente a entrada de um cão como o que esteve envolvido no acidente objecto dos autos.

Impunha-se à interveniente alegar e provar que a rede ou vedação em causa era idónea a prevenir a entrada de cães na A42 e que medidas tomou em concreto para evitar o sinistro ocorrido. Nada disso se provou e o facto é que o cão entrou inopinadamente na A42 e provocou o embate no veículo. Não se sabe por onde possa ter entrado o cão, mas o certo é que ele entrou, sendo a Recorrente a onerada com a alegação e demonstração de que tudo fez para o evitar, pelo que o não cumprimento desse ónus acarreta a sua responsabilidade civil extracontratual, obrigando-a a reparar os danos que foram consequência directa e necessária do embate entre o animal e o veículo seguro na Autora.

O que está em causa, numa concessão, é uma transferência, em termos efectivos, de um risco substantivo para a concessionária, o que significa que os utentes da auto-estrada confiam que a sua circulação ali está garantida pela concessionária, não sendo expectável que cães se atravessem no seu caminho.

Da prova não resultou que a rede tivesse capacidade para prevenir que cães possam entrar na auto-estrada, pelo que provar que existia essa rede não é suficiente para ilidir a presunção de culpa do incumprimento das condições de segurança da via.

É também irrelevante a existência de patrulhamentos porquanto não ficou demonstrado que estavam instalados na auto-estrada em causa os meios técnicos que visem impedir a entrada de cães na via e que esses patrulhamentos permitem efectivamente visualizar cães que estejam no local em que o acidente

ocorreu.

Competia à Recorrente a demonstração dos específicos meios que instalou na auto-estrada para prevenir a entrada de cães na A42.

Os patrulhamentos não são especificamente destinados à detecção de animais. Importa ter em atenção que ao contrário dos elementos estáticos como pedras que podem causar acidentes, os animais são elementos que se movimentam e que se escondem, pelo que os patrulhamentos só por si não se afiguram como prova adequada do cumprimento das obrigações de segurança desacompanhados de outra prova no sentido de que se tenham instalado na auto-estrada infraestruturas que permitam em concreto prevenir a entrada de cães.

Por outro lado, em face da jurisprudência constante dos Tribunais Superiores, a interveniente teria que demonstrar que o cão se introduziu na auto-estrada de uma forma incontrolável, por motivo de força maior, nomeadamente através de um acto de terceiro que não podia impedir.

No caso concreto, não se apurou de onde veio o cão, mas tão somente que apareceu na auto-estrada, quando estava a chover e a sua presença estava encoberta, para o condutor do veículo seguro, pela circulação, na via da direita, de onde o cão surgiu, de um outro veículo.

O facto de não se ter provado que o condutor seguia atento à condução, o facto de não se ter provado qual a concreta velocidade a que seguia o veículo seguro na Autora, o facto de não se ter provado qual o limite máximo de velocidade permitido no local não nos permite concluir que houve culpa do lesado na eclosão do acidente.

A sentença recorrida aplicou, portanto, devidamente a Lei nº 24/2007, de 18.07, o Código da Estrada e o Código Civil, já que nessa sentença se ensaia uma desculpabilização do condutor do veículo seguro na Autora, sendo certo que o mesmo circulava em excesso de velocidade e com velocidade excessiva, com isso tendo contribuído decisivamente para a eclosão do sinistro dos autos, para além de que este violou o dever de diligência, de atenção e de cuidado e que não adequou a velocidade imprimida ao veículo às condições meteorológicas vigentes à data e hora do acidente.

Nada do que a Recorrente alega para consubstanciar a culpa concorrente do condutor do veículo seguro se provou.

Não se provou o excesso de velocidade, pois não se provou qual o limite máximo de velocidade permitido no local dos factos. Na ausência de tal prova, tudo quanto a lei nos diz é que nas auto-estradas o limite máximo é de 120 km/horas - artigo 27º, nº 1, do Código da Estrada. Sabemos também que estava a chover, pelo que nos termos do artigo 25º, nº1, alínea j), do mesmo Código, incumbia ao condutor reduzir os 120 km/h permitidos naquele local.

Não ficou provado a concreta velocidade imprimida ao veículo seguro, apenas se podendo dizer com certeza que circulava a velocidade não inferior a 100 km/h nem superior a 120Km/h. Ora, se circulasse a 100 km/hora o condutor já estaria a cumprir o artigo 25º, nº 1, alínea j), do Código da Estrada.

Com certeza só sabemos que ele não circulava a velocidade inferior a 100 Km/h, mas poderia conduzir a apenas 100 km/h, o que não é uma velocidade excessiva numa auto-estrada, mesmo com bastante chuva.

E o facto de o condutor do veículo não ter conseguido parar a viatura não configura culpa do lesado no caso concreto. Resulta dos autos que esse condutor nem sequer se apercebeu que existia um cão na

estrada, tendo sido surpreendido com um embate, só tendo conseguido accionar o travão após o embate. Na verdade, como refere o acórdão do **Tribunal Central Administrativo Norte** de 14.09.2018, no processo nº 1390/15, numa situação em que ficou demonstrada a circulação de um veículo acima do limite legal permitido, para que haja aplicação do artigo 570º do Código Civil é necessário que se demonstre que a conduta do condutor esteve na origem total ou parcial dos danos sofridos, não sendo suficiente que se possa concluir que houve violação de normas estradais como seja a circulação acima do limite legal de velocidade permitida.

Ora, nenhuma circunstância concreta resulta dos autos que permita concluir que o condutor do veículo não ajustou adequadamente a velocidade do veículo às circunstâncias previsíveis. E, de qualquer forma, não é previsível, e muito menos exigível, que um condutor circule numa auto-estrada a uma velocidade que lhe permita imobilizar imediatamente o veículo perante o aparecimento de um cão, já que não é suposto que cães caminhem ou corram no interior das auto-estradas.

Neste sentido se pronuncia o acórdão do **Tribunal da Relação do Porto** de 04.07.2013, processo nº 3238/11.1TBGMR.P1:

“Quando apesar da existência das vedações, um cão se introduz na auto-estrada, existe, em princípio, um incumprimento concreto por parte da concessionária, porquanto, nos termos do contrato que celebrou com o Estado, ela se comprometeu, além do mais, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas.

E tal presunção de incumprimento subsistirá sempre que, como no caso vertente, seja ignorada a razão da introdução do animal na via.

É manifesto que a entrada de um cão na auto-estrada pode acontecer por qualquer meio, incluindo ser aí largado por um utente.

Mas, enquanto não for conhecida a efectiva razão do sucedido, é a favor do lesado/utente, e não da concessionária que a respectiva dúvida terá de resolver-se, de acordo com o preceituado no n.º 1 do art.º 12º da Lei nº 24/2007, conjugado com o n.º 1 do art.º 350.º do C.Civil (Ac. Relação do Porto, 2011/01/11, [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).

A simples afirmação feita pela ré (e corroborada pelas suas testemunhas – seus funcionários) de que as vedações, nas imediações do local do acidente estariam em condições no dia em que este ocorreu, não chega para que possamos afastar a presunção decorrente do artigo 12º, nº 1 da Lei nº 24/2007.

Caso contrário – caso afastássemos essa presunção com tão pouco – estaríamos a colocar o problema praticamente no mesmo estado em que se encontraria sem a existência da presunção. Esta valeria, pois, muito pouco, reconduzindo-se a uma espécie de obrigação protocolar da concessionária de trazer os seus funcionários a tribunal para afirmarem uma espécie de fórmula sacramental desoneradora de uma presunção legal assente em relevantes fundamentos de justiça.

Creemos, com efeito, que este grau de exigência se coaduna – é o que melhor se coaduna – com a teleologia da norma e está presente, em termos de mensagem normativa subjacente, no próprio texto através do carácter particularmente restritivo das exclusões estabelecidas no nº 3 desse artigo 12º.

Como se deixou já dito, perdoe-se-nos a repetição, a concessionária celebrou com o Estado um contrato (o contrato de concessão) pelo qual se comprometeu, para além do mais, a assegurar permanentemente, em

boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas.

Ora, está fora de qualquer dúvida que a introdução numa auto-estrada, via por essência de trânsito automóvel rápido, de um animal (um canídeo, no caso concreto), coloca sérios problemas de segurança rodoviária.

Por outro lado, o aparecimento daquele animal na via, nega a obrigação de segurança viária que cabe à R. proporcionar aos utentes da via, correspondendo esse surgimento a uma perigosa violação da segurança do tráfego automóvel.

Ou seja, mesmo que a ré tivesse provado que genericamente cumpriu as suas obrigações decorrentes do contrato de concessão, o certo é que não demonstrou, no caso concreto, a observância desses mesmos deveres.

Não pode pôr-se a cargo do automobilista a prova da negligência da ré ou da origem do cão, porque não foi a prestação dele que falhou nem é ele que tem a direcção efectiva da via - o poder de facto sobre a auto-estrada (como um todo, incluindo vedações, ramais de acesso e áreas de repouso e serviço).

Como acima ficou dito, só o «caso de força maior devidamente verificado» exonera o devedor (a concessionária) da sua obrigação de garantir a circulação em condições de segurança e, na hipótese de inexecução, o dever de reparar os prejuízos causados.

Isto significa, no essencial, que não será suficiente à concessionária de uma auto-estrada mostrar que foi diligente no cumprimento dos seus deveres em geral; terá de estabelecer positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral, que lhe não deixou realizar o cumprimento.

Essa prova só terá sido produzida quando se conhecer, em concreto, o modo de intromissão do animal. A causa ignorada não exonera o devedor, nem a genérica demonstração de ter agido diligentemente.

Para afastar a presunção de incumprimento que sobre si impende, deveria, pois a R. provar, em concreto, que o canídeo surgiu de forma incontrolável para si ou foi colocado na auto-estrada, negligente ou intencionalmente, por outrem.

Isto é, e em jeito de conclusão (segundo a tese jurisprudencial maioritária, a que aderimos) sempre que há um acidente de viação numa auto-estrada concessionada, devido a um cão (ou outro animal) que se introduziu na mesma auto-estrada, presume-se o incumprimento da concessionária.

Esta só afastará essa presunção se demonstrar que a intromissão do animal na via, não lhe é, de todo, imputável, provando, em concreto, que o canídeo surgiu de forma incontrolável para si ou foi colocado na auto-estrada, negligente ou intencionalmente, por outrem (Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 17-5-2012 disponível no mesmo sítio electrónico).

Isto porque, contrariamente ao defendido pela R. a obrigação que sobre si impende, decorrente da Base XLIV, nº 1, do DL nº 248-A/99, de 6 de Julho, é uma obrigação de resultados, já que existe, por banda da concessionária, a obrigação de promover e concretizar uma boa circulação rodoviária nas auto-estradas.”

E esta jurisprudência tem merecido acolhimento no **Tribunal Central Administrativo Norte**, nos acórdãos de 25.02.2010, no processo 00636/05.3 CBR e de 28.02.2014, no processo nº 00048/10.7 BRG, de que se transcreve parte do sumário:

“VII. O art. 12.º da Lei n.º 24/2007 impõe às concessionárias de autoestradas o dever de ilidir a presunção de culpa que sobre as mesmas impende quando for possível afirmar que, por violação de “obrigações de

segurança”, ocorreu acidente rodoviário despoletado, nomeadamente, por objetos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem.

VIII. A mesma para ilidir a presunção de culpa deveria ter alegado e provado não só que dispunha em abstrato dum serviço devidamente organizado que fiscaliza, com diligência, regular e sistematicamente as vias rodoviárias sob sua exploração, mas ainda que concretos meios técnicos e humanos são alocados à vigilância [número e tipo de brigadas/patrolhas utilizadas; existência ou não de dispositivos de registo/captação de imagem no local], bem como que horários e com que frequência são feitas as passagens em concreto na zona do viaduto em questão pelas patrulhas em operação, a fim de se poder aferir da correção do grau ou standard de diligência empregue pela R. na observância dos seus deveres e responsabilidades, bem como ponderar do grau de previsibilidade do evento para os utentes, por um lado, e para a concessionária, por outro.”.

Como já referido, esta interpretação jurisprudencial foi já objecto de sindicância pelo Tribunal Constitucional, que se pronunciou pela sua não inconstitucionalidade.

Por tudo o exposto, conclui-se que a Recorrente não ilidiu a presunção de incumprimento que sobre ela impendia, já que não logrou provar a proveniência do cão ou que o mesmo surgiu de forma concretamente incontrolável por si, e que, por esse motivo, não lhe é imputável o sucedido, não tendo sido alegada ou produzida qualquer prova concreta sobre a introdução do cão na A42.

Assim, se conclui pela omissão ilícita e culposa da Recorrente, porque rigorosamente, não se provou que o condutor do veículo seguro tivesse agido com culpa, pelas razões supra citadas. A ausência de tal prova aliada à presunção de incumprimento das condições de segurança da via pela Recorrente, não permite concluir como o faz aquela nas suas alegações de recurso, que é aplicável a esta situação o artigo 570º nº 2 do Código Civil que determina:

“Se a responsabilidade se basear numa simples presunção de culpa, a culpa do lesado, na falta de disposição em contrário, exclui o dever de indemnizar”.

O dever em discussão recai sobre a Recorrente, desde logo por ser esta que colhe as vantagens do serviço prestado.

E tal também resulta do acórdão do **Supremo Tribunal de Justiça**, acórdão de 14.03.2013, processo nº 201/06.8TBFAL.E1.S1, , que se transcreve parcialmente:

“Como refere Rui Ataíde, ob. cit. Pág. 167, reportando-se especificamente à presença de animais na auto-estrada «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. E mais adiante conclui que «o cerne da conduta exigível aos concessionários reside em determinar se os sistemas de segurança adoptados são adequados, primeiro, à prevenção de tais sucessos e, segundo, quando tal não for possível, à diligente remoção das respectivas consequências, de modo a reconstituir as normais condições de circulação”.

E que tem como sumário:

“1. O art. 12º da , de 18-Lei nº 24/077, ao definir os direitos dos utentes de auto-estradas, itinerários

principais ou itinerários complementares, faz recair sobre o concessionário a presunção de incumprimento de obrigações de segurança quando os acidentes sejam causalmente imputados a objectos arremessados, a objectos ou líquidos existentes nas faixas de rodagem ou ao atravessamento de animais.

2. Provado que o despiste de um veículo automóvel foi determinado pelo facto de na faixa de rodagem se encontrar um pato de que o condutor se pretendeu desviar, a concessionária da auto-estrada é responsável pelos danos decorrentes do acidente, salvo se elidir a presunção de incumprimento de obrigações de segurança.

3. Recaindo sobre a concessionária de auto-estrada uma obrigação reforçada de meios, a elisão da referida presunção, relativamente à entrada ou permanência de animais na faixa de rodagem, não se basta com a prova genérica de que houve passagens da equipa de assistência e de que não foi detectada ou comunicada a presença do animal.”

Tal interpretação pode retirar-se da simples leitura do artigo 12º da Lei nº 24/2007, de 28.07, como também do artigo 493º do Código Civil que institui uma presunção de culpa sobre quem “tiver em seu poder coisa móvel ou imóvel, com o dever de a vigiar e bem assim quem tiver assumido o encargo da vigilância”, aqui se entendendo como coisa imóvel toda a A42.”

Este entendimento tem vindo apenas a clarificado e desenvolvido, uma vez que a jurisprudência já o acolhia há muito.

Ver, por exemplo, o acórdão do **Supremo Tribunal de Justiça**, de 22.06.2004, no processo nº 04A1299, cujo sumário de transcreve:

“I - O contrato celebrado entre o utente que pretende circular pela auto-estrada e a Brisa, sua concessionária, é um contrato inominado em que o utente tem como prestação o pagamento de uma taxa e a Brisa a contraprestação de permitir que o utente «utilize» a auto-estrada, com comodidade e segurança.

II - Embora o contrato de concessão tenha como Partes Contratantes o Estado Concedente e a Brisa Concessionária, algumas das Bases da Concessão têm carácter normativo, eficácia externa relativamente às partes no contrato; para isso o Legislador as integrou no Decreto Lei aprovador da Concessão, dele fazendo parte integrante (final do preâmbulo e art. 1º do Dec-lei nº 294/97, de 24 de Outubro).

III - Uma dessas Bases é a XXXVI, nº 2, segundo a qual «a concessionária será obrigada, salvo caso de força maior devidamente verificado, a assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a circulação nas auto-estradas, quer tenham sido por si construídas, quer lhe tenham sido entregues.

IV - O aparecimento de um cão de elevado porte na faixa de rodagem da auto-estrada constitui reconhecido perigo para quem ali circula.

Cabe à Brisa evitar essa (e outras) fonte de perigos, essa anormalidade. Não pode pôr-se a cargo do automobilista a prova da negligência da Brisa ou da origem do cão porque não foi a prestação dele que falhou nem ele tem a direcção efectiva, o poder de facto sobre a auto-estrada (como um todo, incluindo vedações, ramais de acesso e áreas de repouso e serviço.

V - Só o «caso de força maior devidamente verificado» exonera o devedor (a concessionária) da sua obrigação de garantir a circulação em condições de segurança (art. 799º, nº 1, do CC) e, na hipótese de

inexecução, do dever de reparar os prejuízos causados.

VI - Não será suficiente (ao devedor, a Brisa) mostrar que foi diligente ou que não foi negligente: terá de estabelecer positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral, que não lhe deixou realizar o cumprimento.

VI - Essa prova só terá sido produzida quando se conhecer, em concreto, o modo de intromissão do animal. A causa ignorada não exonera o devedor, nem a genérica demonstração de ter agido diligentemente».e de que se transcreve parte do texto “Impor à vítima o ónus da prova de um facto ilícito e culposo, quer da entidade gestora da auto-estrada, quer de um terceiro. Teremos então uma visão fatalista das coisas visto que o lesado não tem qualquer possibilidade de controlo sobre a fonte de perigo. Ou fazer recair o ónus da prova da ausência de culpa ou da violação de um dever à entidade encarregada de zelar pela segurança da auto-estrada.

Ao tornar obrigatória a vedação das auto-estradas em toda a extensão, o nosso direito pretende afastar esta fonte de perigos. No plano do direito probatório, a atitude que melhor se compatibiliza com essa postura é a de fazer impender o ónus da prova da ausência de culpa sobre quem tem a possibilidade (e o dever, ligado à custódia), bem como os conhecimentos e os meios técnicos e humanos para controlar a fonte dos perigos.

Dada a diversidade de modos e locais possíveis para a intrusão do animal, parece-nos que este ónus dificilmente poderá estar cumprido sem a demonstração positiva de como é que, apesar de lá estarem as barreiras, o animal se introduziu.”

Para além do incumprimento dos deveres de prevenção a que a Ré se encontra sujeita, estamos perante um comportamento omissivo, uma vez que não retirou o animal em tempo útil, bem sabendo que deve garantir a segurança dos utilizadores dos lanços rodoviários sob a sua concessão.

Deveria ter tomado as providências necessárias ao nível da segurança rodoviária, nomeadamente ao nível do acionamento da sinalização de perigo e de presença de obstáculos (presença de animal na via) por forma a alertar os condutores que circulavam na A42, o que não foi alegado, nem consequentemente provado.

A rede de vedação, de nada serve ter 1,5 metros ou 3 metros se existir orografia ou vegetação que permite a transposição, quando a sua montagem é deficiente, quando a sua manutenção é feita com base num número de recursos humanos de tal forma insuficiente para a extensão da operação que apenas permite uma fiscalização após os sinistros e nunca preventiva.

A incapacidade de evitar os sinistros deveria resultar de casos pontuais de falhas de equipamentos, já por si censuráveis, e não de meras considerações previamente estabelecidas em prol da assunção do risco apresentado para a Operadora em face dos custos para evitar os sinistros poderem ser superiores aos custos com as indemnizações que têm de ser suportadas.

Pouco serve o cumprimento de obrigações mínimas de segurança, quando as mesmas de forma reiterada se mostram insuficientes para garantir a segurança dos utentes das vias concessionadas e que são o fim da protecção das cláusulas contratuais e dispostas nas bases de contratação pública, e bem assim, o alvo garantístico das normas supra elencadas.

Não procede, pois, a conclusão da Recorrente exposta nas suas alegações de recurso que a sentença

recorrida violou o disposto no artigo 413º do Código de Processo Civil, os artigos 24º, nº 1, e 27º do Código da Estrada (e quando não também o artigo 13º, nº 3, deste Código), os artigos 487º, nº 2, e 570º, nº 2, do Código Civil, e o artigo 4º do anexo à Lei nº 67/2007, de 3112.

A Recorrente invoca, para afastar a sua responsabilidade civil, o artigo 493º, nº 1, do Código Civil que estabelece claramente uma presunção, mas ressalva o caso de se provar que nenhuma culpa houve da sua parte ou que os danos se teriam igualmente produzido ainda que não houvesse culpa sua. Ora não foram alegados nem consequentemente provados factos que permitissem tais conclusões.

A produção dos danos e o seu montante, dados como provados na sentença recorrida, não foram questionados em sede de recurso, nem tão pouco o nexo de causalidade adequada entre os factos e os danos verificados.

A responsabilidade civil solidária da AIGE também não foi questionada, na parte em que o montante dos danos excede a sua franquia.

Assim, o recurso não merece provimento, impondo-se manter nos seus precisos e doutíssimos termos a decisão recorrida.

\*\*\*

**IV** - Pelo exposto, os juízes da Secção Administrativa do Tribunal Central Administrativo Norte, **acordam em NEGAR PROVIMENTO** ao presente recurso jurisdicional pelo que mantém a decisão recorrida.

Custas pela Recorrente.

Porto, 28.06.2019

Ass. Rogério Martins

Ass. Luís Garcia

Ass. Helena Canelas, em substituição

**Fonte:** <http://www.dgsi.pt>