

TRIBUNAL DA RELAÇÃO DO PORTO | CÍVEL**Acórdão**

Processo	Data do documento	Relator
1416/12.5T2AVR.P1	13 de outubro de 2015	Tomé Ramião

DESCRITORES

Acidente de viação > Auto-estrada > Atravessamento de animal > Responsabilidade da concessionária

SUMÁRIO

I - A responsabilidade civil extracontratual da Ré Concessionária de autoestrada (SCUT), por acidente de viação provocado pelo atravessamento de um cão, tem de ser encontrada no âmbito art.º 483.º do C. Civil, conjugado com o art.º 12.º, n.º1, da Lei n.º 24/2007 de 18 de Julho, diploma legal que define os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares.

II - Compete à Ré Concessionária ilidir a presunção de culpa que a onera no cumprimento das obrigações de segurança a que está adstrita, demonstrando que o acidente não se deveu a qualquer quebra ou violação das obrigações de segurança.

III - Só a demonstração, em concreto, das circunstâncias que levaram à intromissão desse animal na via é que poderão conduzir a um juízo conclusivo de que a Ré cumpriu as suas obrigações.

Apelação n.º 1416/12.5T2AVR.P1**2.ª Secção Cível****Acordam no Tribunal da Relação do Porto**

I- Relatório:

B..., com os demais sinais dos autos, intentou a presente ação declarativa comum, contra **C...**, **S.A.**, pedindo a condenação desta no pagamento da quantia de € 5.100,00, relativa a indemnização pelos danos decorrentes de acidente de viação.

Alegou, em síntese, ser dono e legítimo possuidor de um veículo automóvel, marca Renault, tipo ligeiro de mercadorias, com a matrícula ...-US, no dia 30.06.2009, cerca das 22h.10m., circulava na faixa esquerda da A25, no Km 16,50, em ..., Aveiro, no sentido Aveiro/Viseu, e, ao aproximar-se do km 16,50, deparou-se com um animal da raça canina, vindo do separador central, atravessando a via para a berma da estrada do sentido em que circulava. Quando avistou o referido animal encontrava-se já muito próximo do mesmo, ainda travou, e tentou desviar-se, mas não conseguiu evitar a colisão, embatendo de frente com o animal e perdendo assim o controlo do veículo, indo embater nas guardas laterais do lado direito e, posteriormente, no separador central onde ficou imobilizado. Dessa colisão sofreu danos no veículo, que causaram a respetiva Perda Total, visto que o valor orçamentado para a reparação é superior ao valor de venda no mercado, que se cifrava em € 4.600,00. Sofreu ainda um grande choque moral com o acidente, do qual, podiam ter resultado graves lesões físicas, pelo que reclama, a título de danos não patrimoniais, tais como o susto causado pelo próprio acidente, as angústias

e as preocupações em ver o seu veículo acidentado, uma quantia nunca inferior a € 500,00.

Contestou a Ré, pugnando pela sua absolvição do pedido.

Saneado o processo e realizada a audiência de discussão e julgamento, foi proferida a competente sentença, que julgou a ação parcialmente procedente e “condenou a Ré a pagar ao Autor a quantia global de € 4.500,00, acrescida de juros de mora, calculados à taxa legal desde a data de citação [29.06.2012], até efetivo e integral pagamento”.

Desta sentença veio a Ré interpor o presente recurso, alegando e concluindo nos termos seguintes:

I. A sentença do Tribunal a quo, pese embora saiba e não possa ignorar (ainda que o tenha feito) que o A. violou culposamente o Código da Estrada (pelo menos o seu artigo 27º, mas provavelmente também o seu artigo 14º nº 1) ignorou completamente (ou, pelo menos, “passou adiante”) dessa flagrantíssima violação e ensaiou apenas, sem qualquer base factual para tanto, uma explicação nada consistente e totalmente criticável de desculpabilização dessa conduta culposa do A.;

II. Na verdade, o A. conduzia o veículo US no momento do acidente a uma velocidade de cerca de 130 Km/hora, num local em que a velocidade para os veículos ligeiros de passageiros está limitada a 120 Km/hora;

III. E, além disso, o US era (porque parece que foi abatido) um veículo ligeiro de mercadorias (cf. designadamente o doc. nº 1 junto pelo A. – e sobre esta questão o Tribunal disse nada, mesmo considerando o disposto no artigo 5º nº 2 do C. P. C.), razão pela qual a velocidade máxima instantânea permitida em AE era, como é, para aquele veículo de 110 Km/hora;

IV. Por tal razão, o US circulava – e passe a imagem – “duas vezes” em excesso de velocidade, já que, e por um lado, excedia a velocidade permitida no local, e, por outro, excedia também a velocidade máxima permitida para aquele veículo, o que bem demonstra a falta de prudência, de cuidado e de diligência que o A.

empregava na condução;

V. Em qualquer dos casos, portanto, o A. e motorista do US violou o disposto no artigo 27º do C. E., pelo que a sua conduta é, ao contrário do que se diz na sentença, culposa, censurável e reprovável, mais não fosse por negligência;

VI. Depois, e apesar do Tribunal ensaiar, como se disse, uma explicação nada consistente (dir-se-ia até atabalhoada, salvo o devido respeito) para esta flagrante violação da lei, incorre ainda no erro de dizer que o acidente ocorreu porque o animal surgiu na via de modo inopinado (e até – o que é espantoso, salvo o devido respeito – que ao condutor não seria exigível “adotasse um comportamento diverso”);

VII. Ora, isso não corresponde minimamente à verdade e nem o Tribunal tem factos que lhe permitam concluir desse modo (cf. nº 4 dos factos provados e ponto b. dos factos não provados), como não tem nada que lhe permita afastar (pelo contrário, aliás) a responsabilidade do A. na produção do acidente (esse facto e essa conclusão são, de resto, certos, objetivos e incontornáveis);

VIII. Mais preocupante que tudo isto é o facilitismo, o sinal perigoso e o “exemplo” perigoso que a sentença do Tribunal a quo transmite para fora (e talvez não só para o A., considerando que as sentenças são públicas), i. e., o de que não faz mal que a lei seja violada, que não há qualquer problema quando se esquecem, para dizer o menos, os deveres de cuidado, de diligência, entre outros, que devem ser exigidos de todos, pois se os acidentes acontecerem em AE lá estará a respetiva concessionária para indemnizar os acidentados (e tenham os acidentes ou não – e como é o caso deste – o “dedo” dos acidentados). Não faz sentido e não tem justificação alguma;

IX. Isto para além de não censurar, como devia, a conduta errada e contrária à lei (Cód. da Estrada e Cód. Civil) e, como é evidente, de não interpretar corretamente a lei, de não a aplicar, como também devia e de não a fazer cumprir, como era suposto;

X. Por isso, e ainda que se entenda (o que se faz tão-só para efeitos deste

raciocínio) que sobre a R./apelante impende uma presunção de culpa (e convém não esquecer que nesta ação a R. foi condenada com base numa presunção de culpa), sempre essa sua culpa, porque presumida, devia obrigatoriamente conduzir, atendendo à matéria de facto dada como provada, a uma exclusão do dever de indemnizar e, naturalmente, ao naufrágio da ação (tal como se prevê no artigo 570 nº 2 do C. C.);

XI. Assim, no entendimento da apelante, é manifesto e indiscutível que a sentença da 1ª Instância violou, salvo o devido respeito, o artigo 27º do Cód. da Estrada e os artigos 487º nº 2 e 570º nº 2 do Cód. Civil, devendo, pois, ser revogada em conformidade com o expendido nestas linhas e concluindo-se pela absolvição da R., ora apelante;

Sem prescindir e por mera cautela de patrocínio,

XII. À data dos factos estava em vigor a Lei nº 24/2007, de 18 de Julho (LN), lei esta que, no nosso entender, veio de uma vez por todas clarificar que os acidentes ocorridos em AE devem ser analisados e enquadrados (como já sucedia – ou, pelo menos, devia corretamente suceder – antes dela) no âmbito da responsabilidade extracontratual – é, de resto, essa (e não qualquer outra) a conclusão que se pode/deve tirar do disposto na Base LXXIII do Decreto-Lei nº 87-A/2000, de 13 de Maio;

XIII. Ora, é verdade que com o advento da referida Lei se procedeu a uma inversão do ónus da prova (embora diferente daquele que impendia sobre os utentes da AE) 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;

XIV. 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 projeto de lei nº 164/X do BE), já não corresponde à verdade que com essa lei se tenha estabelecido uma presunção de culpa em desfavor das concessionárias, pois que se assim fosse a redação do citado artigo 12º nº 1

seria seguramente outra, mais próxima daquela constante do artigo 493º nº 1 do Cód. Civil;

XV. Efetivamente, e quanto à dita presunção de culpa, nem tal decorre da referida lei, nem tal resulta do DL nº 87-A/2000, de 13 de Maio, concluindo-se tão-só que com o advento da lei citada passou a impender um ónus de prova sobre as concessionárias de AE (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 (cf. Cód. Civil, artigo 344º nº 1);

XVI. Por outro lado, sendo verdade que a R. se obrigou a vigiar e a patrulhar a AE, assim envidando os seus melhores esforços no sentido de assegurar a circulação na AE em boas condições de segurança e comodidade, daí não decorre que essa sua obrigação implica uma onipresença em todos os locais da sua concessão como, no fundo, considerou a douta sentença, mormente nos locais de eclosão de acidentes ou onde possam estar a deambular animais;

XVII. De modo que também não nos parece que se possa considerar que incumbia à R. demonstrar a forma como o animal terá ingressado na via, sendo certo que dessa forma caminharíamos inevitavelmente na direção de uma responsabilidade objetiva, sem culpa, que também não tem previsão legal;

XVIII. A formulação do artigo 12º nº 1 da citada lei faz recair sobre as concessionárias, entre as quais, a apelante, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança (que – se bem vemos – ninguém definiu ou preencheu até hoje, mas que serão necessariamente diferentes consoante o tipo de sinistro em análise);

XIX. Ora, no caso dos autos é nítido e indiscutível que a apelante 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, situada – importa recordar – entre nós abertos da AE e numa extensão de cerca de 6 Km;

XX. Efetivamente, a definição destas obrigações de segurança passa essencial e obrigatoriamente (como é até intuitivo), num acidente com animais, pela prova de que as vedações se encontravam intactas e sem ruturas nas imediações do local do acidente - assim decorre também da conclusão II do ac. da RC de 13.11.2012 que, aliás, e muito curiosamente, diga-se, considera uma situação em que esse bom estado da vedação não se verificava - e a verdade é que essa prova foi claramente feita pela R./apelante;

XXI. Cumpre, aliás, assinalar a contradição em que de certo modo incorre a sentença, posto que apesar de ter por cumpridos (e a prova produzida a isso obrigava) os deveres que à concessionária competiam (além de outros factos a que não alude, mas provados e que constituem factos públicos e notórios, como a circunstância da AE não ter nós fechados), conclui afinal que isso não chega, alvitando ainda, e sem qualquer ligação à realidade e/ou aos textos legais relevantes, que de certo modo à concessionária competia também a prova do contrário;

XXII. Mais: além do “lugar-comum” relacionado com a alegada (e o que quer isso seja) demonstração (apenas) de um “cumprimento genérico” do cumprimento das suas obrigações por parte da R., 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 - será?), 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);

XXIII. Por outro lado, a R. 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;

XXIV. De modo que, e não podendo a R./apelante (nem tal lhe sendo exigível) ser onnipresente, 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 (e não, portanto, obrigações de resultado, como acaba por concluir – dizendo o seu contrário, todavia – a sentença da 1ª Instância);

XXV. De resto, não sendo possível à apelante (especialmente, como bem se percebe, numa AE como esta, com nós abertos) evitar em absoluto que os animais ingressem na AE e, face ao que ficou provado, 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, concretamente com aquelas de segurança (cfr., a este propósito, também o ac. da RC de 29.09.2009, especialmente os pontos VII e VIII do respetivo sumário que lucidamente aborda esta questão e se pronuncia sobre aquelas que são as obrigações de uma concessionária);

XXVI. Assim, no entendimento da apelante, a sentença violou, salvo o devido respeito, a alínea b) do nº 1 do artigo 12º da Lei nº 24/2007, de 18 de Julho e a Base LXXIII do Decreto-Lei nº 87-A/2000, de 13 de Maio, devendo, por isso, ser revogada em conformidade com o expendido nestas linhas.

Termina pedindo a revogação da decisão e substituição por outra que a absolva do pedido.

O Autor contra-alegou, defendendo a bondade da decisão recorrida.

O recurso foi admitido como de apelação, com subida imediata, nos próprios autos e efeito devolutivo.

Colhidos os vistos, cumpre apreciar e decidir.

II - Âmbito do Recurso.

Como é sabido o teor das conclusões formuladas pelos recorrentes definem o objeto e delimitam o âmbito do recurso - arts. 660.º, nº2, 661º, 672º, 684º, nº3, 685º-A, nº1, todos do C. P. Civil.

Assim, a questão essencial a decidir consiste em saber se a responsabilidade pelo acidente deve ser imputada à Ré.

III - Fundamentação fáctico-jurídica.

A) Matéria de facto.

Na decisão recorrida, e que não vem posto em causa, foi considerada a seguinte factualidade:

1. A 30 de Junho de 2009 a A25 era uma SCUT.
2. No dia 30 de Junho de 2009, cerca das 22h.10m., o veículo ligeiro de mercadorias de marca Renault, de matrícula ...-US [doravante designado por US], propriedade do autor e pelo mesmo conduzido, circulava na Autoestrada A25, em ..., Aveiro, no sentido Aveiro/Viseu.
3. Nas circunstâncias referidas em 2) o condutor do US seguia na via da esquerda e imprimia ao veículo a velocidade de cerca 130 Km/h.
4. Ao aproximar-se do km 16,50, o autor deparou-se com um animal da raça canina, vindo do separador central, atravessando a via para a berma da estrada, ou seja da esquerda para a direita, tendo embatido de frente com o mesmo.
5. Em consequência do referido embate o autor perdeu o controlo do veículo e foi embater nas guardas laterais do lado direito e, posteriormente, no separador central, onde ficou imobilizado.

6. Da referida colisão - entre o animal que se encontrava na faixa de rodagem e o US - resultaram estragos no veículo, cuja reparação ascenderia à quantia de € 6.450,30.
7. O US possuía, à data do sinistro, um valor de mercado não inferior a € 4.500,00.
8. Os nós de entrada e saída da A25 não são fechados, não existindo neles quaisquer barreiras físicas.
9. Tais nós permitem a ligação daquela AE a estradas nacionais ou municipais, vias estas que não são habitualmente vedadas.
10. Em 30 de Junho de 2009 a vedação da A25 encontrava-se em boas condições de segurança e conservação, particularmente nas imediações do local em que ocorreu o sinistro, mas também em toda a extensão [cerca de 6 Km] do sublanço respetivo e em ambos os sentidos de trânsito, não apresentando quaisquer buracos, aberturas, ruturas, anomalias ou deficiências de qualquer espécie.
11. No dia 30 de Junho de 2009 os funcionários da ré efetuaram diversos patrulhamentos a toda a extensão da sua concessão, passaram por diversas vezes no local referido em 4) e não detetaram qualquer animal nas suas imediações.
12. Tais patrulhamentos são efetuados pelos funcionários da ré, em regime de turnos, durante as 24 horas de cada dia e em todos os dias de cada ano.
13. A ré efetua passagens de vigilância no mesmo local com o intervalo máximo de 3 (três) horas, salvo se as condições de tráfego/circulação ou a eclosão de acidentes, incidentes ou outro tipo de ocorrências o não permitirem.
14. No dia 30 de Junho de 2009 os patrulhamentos da ré passaram no local referido eram 20h.55m. e, nessa altura e passagem, não detetaram naquele local qualquer animal.
15. No dia 1 de Julho 2009 o autor apresentou na sede da ré a reclamação que se encontra junta aos autos, a fls. 30 a 34 - cujo teor aqui se dá por

integralmente reproduzido.

16. Com data de 20.10.2009 a ré enviou ao autor a carta que se encontra junta aos autos a fls. 35 [cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido], na qual refere não se considerar responsável pelo sinistro a que se reporta a reclamação do autor.

B) O Direito.

1. Da responsabilidade da Ré pelos danos causados ao Autor.

1.1. A questão essencial decidenda consiste em saber se a Ré deve ser responsabilizada civilmente pela produção do acidente e reparação dos danos sofridos pelo Autor, ou seja, saber se estão ou não verificados todos os pressupostos da responsabilidade civil extracontratual, bem como se impendia sobre a Ré o ónus de afastar a presunção de culpa na produção do acidente de viação e se, na afirmativa, ilidiu essa presunção.

1.2. Como é sabido, a responsabilidade civil extracontratual pode emergir da prática de factos lícitos, factos ilícitos ou do risco, sendo que no âmbito da responsabilidade civil por ato lícito, a lei consente a prática do ato, face à natureza do interesse que visa satisfazer, mas dele decorre prejuízo para outrem que a lei impõe, por razões de justiça, que o titular daquele interesse o indemnize pelos danos que lhe cause – Galvão Teles, Direito das Obrigações, pág. 150.

Constitui princípio geral de que “aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação” – art.º 483.º do C. Civil -, preceito legal que estabelece os pressupostos gerais da responsabilidade civil por facto ilícito.

E como flui do nº 1 do art.º 487.º C. Civil, em matéria de responsabilidade civil extracontratual, é ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão,

exceto se houver presunção legal de culpa.

Em princípio a culpa não se presume. Recai, em regra, sobre o lesado o ónus de a provar. É que sendo a culpa do lesante um elemento constitutivo do direito à indemnização, ao lesado incumbe fazer a sua prova, de acordo com a repartição do ónus da prova previsto no nº 1 do art. 342.º C. Civil.

Por outro lado, quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstituir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação, e verificado o respetivo nexo de causalidade entre o dano e o facto danoso – art.º 562.º e 563.º do C. Civil.

E só quando a reparação natural não for possível, não repare integralmente os danos ou seja excessivamente onerosa para o devedor é que a indemnização é fixada em dinheiro, devendo refletir a diferença entre a situação patrimonial do lesado na data mais recente que puder ser atendida pelo tribunal e a que existiria nessa data, se não fossem os danos (artº 566º/1 e 2 do C. Civil). Se não puder ser averiguado o valor exato dos mesmos danos, o tribunal julgará equitativamente dentro dos limites que tiver por provados – seu n.º3.

A obrigação de indemnização abrange todos os danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não fosse a lesão, que tiveram como causa adequada o acidente, impendendo sobre o lesante o dever de reparar o prejuízo causado (danos emergentes), bem como os benefícios que o lesado deixou de obter em consequência do evento danoso, incluindo os danos futuros, desde que previsíveis, segundo um juízo de normalidade (lucros cessantes) – artºs 563º e 564º, nºs 1 e 2, do C. Civil.

1.3. O Autor fundamentou o seu pedido de indemnização com base no incumprimento, por banda da Ré, dos deveres de vigilância e obrigação de condições de segurança da Autoestrada, na qual se deu o acidente, de acordo com o disposto no art.º 483.º/1 do C. Civil e art.º 12.º/1, al. b) da Lei n.º 24/87, de 18/7, procedendo a ação com esse fundamento e considerando-se que a Ré não demonstrou, como lhe competia, não ter demonstrado ter cumprido as

obrigações de segurança, discordando a recorrente da consagração, nesse diploma legal, de presunção de culpa, mas de inversão do ónus da prova, para além de ter demonstrado ter cumprido os seus deveres e obrigações de vigilância e manutenção de condições de segurança para a circulação rodoviária, atribuindo ainda a culpa ao recorrido pelo facto de circular a velocidade excessiva no momento do acidente.

Adiantamos que a recorrente carece de razão, como se tentará evidenciar.

No caso concreto, estamos em presença de um acidente de viação, ocasionado pelo atravessamento de um cão, na A25 (SCUT), cuja concessão para exploração foi cedida à Ré.

Com efeito, vem provado que no dia 30 de Junho de 2009, cerca das 22h.10m, quando o Autor circulava com o seu veículo ligeiro de mercadorias, marca Renault, de matrícula ...-...-US, pela faixa da esquerda da Autoestrada 25 (SCUT), em ..., Aveiro, no sentido Aveiro/Viseu, à velocidade de cerca 130 Km/h, deparou-se com um animal da raça canina, vindo do separador central, atravessando a via para a berma da estrada, ou seja da esquerda para a direita, tendo embatido de frente com o mesmo, do qual resultaram danos no seu veículo.

Assim, não sofre dúvidas de que o acidente teve como causa o aparecimento e atravessamento do referido animal na A25.

Ora, nos termos do n.º1 da Base XLV (Bases de Concessão anexas ao Decreto-Lei n.º 142-A/2001, de 24 de Abril): “A Concessionária deverá manter a Autoestrada em bom estado de conservação e perfeitas condições de utilização, realizando os trabalhos necessários para que a mesma satisfaça cabal e permanentemente o fim a que se destina.

E adianta o seu n.º 2: “A Concessionária é responsável pela manutenção, em bom estado de conservação e funcionamento, do equipamento de monitorização ambiental, dos dispositivos de conservação da natureza e dos sistemas de proteção contra o ruído”.

E estabelece a Base LXXIII, sob a epígrafe “**Responsabilidade pela culpa e pelo risco**”: A Concessionária responderá, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados a terceiros no exercício das atividades que constituem o objeto da Concessão, pela culpa ou pelo risco, não sendo assumido pelo Concedente qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito”.

Assim, é da responsabilidade da Concessionária a manutenção das Vias Concessionadas em bom estado de conservação e boas condições de utilização, operacionalidade e segurança, bem como a realização de todos os trabalhos necessários para que as mesmas satisfaçam cabal e permanentemente o fim a que se destina.

E ao remeter para a lei geral a responsabilidade civil da Concessionária por quaisquer prejuízos causados a terceiros no exercício das atividades que constituem o objeto da Concessão, significa, como é salientado no Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa [1], “relegar para o Código Civil e demais legislação complementar, designadamente de âmbito nacional”.

Podia discutir-se se a responsabilidade civil extracontratual [2] não podia ter por fundamento o regime previsto no art.º 493.º/1 do C. Civil.

Porém, com a publicação da Lei n.º 24/2007, de 18 de julho, ficou arredada essa questão, pelo que o apuramento de eventual responsabilidade civil extracontratual da Ré, ora recorrente, tenha de ser encontrada no art.º 483.º do C. Civil, conjugado com o art.º 12.º da Lei n.º 24/2007 de 18 de Julho, diploma legal que define os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares e estabelece, nomeadamente, as condições de segurança, informação e comodidade exigíveis, sem prejuízo de regimes mais favoráveis aos utentes estabelecidos (seu art.º 1.º), regime este aplicável às denominadas SCUT (seu art.º 2.º/2) [3].

E estatui o n.º1 do art.º 12.º do citado diploma legal:

“Nas autoestradas, com ou sem obras em curso, e em caso de acidente

rodoviário, com consequências danosa 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) Objetos 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”.

E acrescenta o seu n.º3 que a presunção de culpa fica excluída nos “casos de força maior, que diretamente afetem as atividades da concessão e não imputáveis ao concessionário, resultantes de:

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

Assim, flui deste preceito legal que ocorrendo acidente de viação nas mencionadas vias concessionadas, do qual resultem danos para pessoas ou bens, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança cabe à concessionária, desde que a respetiva causa diga respeito, entre outras, a atravessamento de animais, desde que não resultantes de condições climatéricas anormais.

Caberá, por isso, ao lesado, alegar e demonstrar todos os pressupostos inscritos no art.º 483.º do C. Civil, beneficiando da presunção de culpa da Concessionária (art.º 487.º/1 do C. Civil), incidindo sobre esta o ónus de alegar e demonstrar que o acidente não se deveu a culpa sua quanto ao incumprimento das regras de segurança ou, dito de outra maneira, que não houve qualquer incumprimento censurável da sua parte quanto às obrigações de segurança.

Decorrentemente, no caso concreto, competia à Ré alegar e demonstrar que o acidente não se deveu a qualquer violação das obrigações de segurança, ou seja, que o acidente não se deveu a violação do dever geral de assegurar permanentemente, em boas condições de segurança e comodidade, a

circulação na Via Concessionada [4].

Ora, está provado que foi o aparecimento de um cão, que atravessou a via, que provocou o acidente, e não o pequeno excesso de velocidade a que seguia o Autor (130 km/hora quando a máxima permitida para esse tipo de veículo era de 110km/hora (art.º 27.º/1 do Código da Estrada), pois ainda que seguisse à velocidade regulamentar não evitaria a colisão, pelo que, como se refere no Acórdão do STJ de 22/6/2004, Col. Jur. STJ-II, pág. 96, não pode pôr-se a cargo do automobilista a prova da negligência da Concessionária ou da origem do cão porque não foi a prestação dele que falhou, não sendo suficiente ao devedor mostrar que foi diligente, pois terá que estabelecer positivamente qual o evento concreto que permitiu o aparecimento do cão e que o impediu de realizar o cumprimento da sua obrigação, “prova essa que só terá sido produzida quando se conhecer, em concreto, o modo de intromissão do animal, sendo que a causa ignorada não exonera o devedor, nem a genérica demonstração de ter agido diligentemente”.

E demonstrar que a culpa não procede de si “é alegar e provar factos que atestem a sua inocência: - que o aparecimento do cão resultou de ato de terceiro e que, mesmo assim, não decorreu uma dilação censurável para a respetiva remoção. A vedação podia estar intacta (como se demonstrou existir no local), o cão poderia ter sido abandonado por terceiros... e mesmo assim haver incumprimento da concessionária: bastaria ter havido uma demora além do tolerável para limpar a viadesses obstáculos” – Américo Marcelino, ob. cit. pág. 159.

E utilizando emprestadas as palavras do Autor, “Ao utente pouco importa a existência ou não existência de vedação – sim e só a garantia de que a circulação será segura e não deparará com um animal ou outro obstáculo a dificultar-lhe a marcha”.

No mesmo sentido se pronunciou o STJ no seu aresto de 9/9/2008 (Garcia Calejo), disponível em www.dgsi.pt, ao afirmar: “Perante a posição que

assumimos não basta à R., para afastar a presunção de incumprimento que sobre si impende, a demonstração genérica de ter cumprido as suas obrigações de vigilância e de conservação das redes laterais da via. Para além do caso de força maior devidamente verificado a poder desonerar das suas obrigações, apenas a demonstração em concreto das circunstâncias que levaram a intromissão do animal na via é que poderão conduzir a um juízo conclusivo de que ela não deixou de realizar o cumprimento das suas obrigações. Só assim estabelecerá “positivamente qual o evento concreto, alheio ao mundo da sua imputabilidade moral, que lhe não deixou realizar o cumprimento”.

E tendo a decisão recorrida seguido esta linha argumentativa concluiu, e bem, pela responsabilidade da recorrente na produção do acidente, pouco mais resta acrescentar, acompanhando-se o que nela se escreveu:

“Perante tais factos, é manifesto que a ré não logrou ilidir a presunção de incumprimento que sobre si impende, provando que atuou com diligência e sem qualquer culpa de sua parte, não lhe tendo sido possível evitar o resultado danoso, na medida em que, tal como vem sendo entendido pela jurisprudência, a prova do cumprimento genérico obrigações de vigilância e de conservação das vedações da via não basta para a demonstração da observância dos deveres, a cargo da concessionária, de garantir aos utentes a circulação em boas condições de comodidade e segurança viária. Em causa estão, com efeito, certas vias especiais, destinadas ao trânsito rápido, proporcionando a quem as utiliza uma expectativa de circulação em segurança a velocidades até 120 km/hora, sem que lhe seja exigível um estado de alerta permanente perante a possibilidade de repentino surgimento de obstáculos na via, provocando perigo de despiste, tais como animais a atravessá-la. Quando, apesar da existência de vedações, um cão se introduz na autoestrada, 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 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 autoestrada pode acontecer por qualquer meio, incluindo ser aí largado por um utente. Mas enquanto não for conhecida a efetiva razão da entrada na via do animal em questão, é a favor do lesado/utente, e não da concessionária que a dúvida terá de resolver-se, de acordo com o preceituado no n.º 1 do art. 12.º da Lei n.º 24/2007, conjugado com o n.º 1 do art. 350.º do Código Civil.

Acresce que, por outro lado, tendo resultado provado que os nós de entrada e saída da referida infraestrutura não são fechados, não existindo no local quaisquer barreiras físicas, maior será a obrigação de meios e cuidados que se impõe à ré para assegurar a segurança no referido troço rodoviário, o que não demonstrou ter feito [cfr., neste sentido, Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa datado de 26.06.2012, disponível para consulta em <http://www.dgsi.pt>].

Por todas as razões expostas, se conclui que a ré não logrou ilidir a presunção de culpa que para ela decorre do disposto no art. 12.º, n.º 1, al. b) da Lei n.º 24/07 de 8 de Julho, pelo que está obrigada a indemnizar o autor, na qualidade de proprietária do veículo US, pelos danos que para ele decorreram do acidente”.

Resumindo, improcedem os fundamentos do recurso, não merecendo qualquer reparo a douda decisão recorrida, que deverá ser mantida.

Vencida no recurso, suportará a apelante as respetivas custas – art.º 527.º/1 do C. P. Civil.

V. Sumariando, nos termos do art.º 663.º/7 do C. P. C.

1. A responsabilidade civil extracontratual da Ré Concessionária de autoestrada (SCUT), por acidente de viação provocado pelo atravessamento de um cão, tem de ser encontrada no âmbito art.º 483.º do C. Civil, conjugado com o art.º 12.º,

n.º1, da Lei n.º 24/2007 de 18 de Julho, diploma legal que define os direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares.

2. Compete à Ré Concessionária ilidir a presunção de culpa que a onera no cumprimento das obrigações de segurança a que está adstrita, demonstrando que o acidente não se deveu a qualquer quebra ou violação das obrigações de segurança.

3. Só a demonstração, em concreto, das circunstâncias que levaram à intromissão desse animal na via é que poderão conduzir a um juízo conclusivo de que a Ré cumpriu as suas obrigações.

VI. Decisão

Em face do exposto, acordam os juízes deste Tribunal da Relação em julgar totalmente improcedente a apelação e, em consequência, mantém a decisão recorrida.

Custas da apelação pela apelante.

Porto, 2015/10/13

Tomé Ramião

Vítor Amaral

Luís Cravo

[1] De 7/7/2009, Proc. n.º 420/2002.L1-7 (Maria do Rosário Morgado), in www.dgsi.pt.

[2] Sobre a natureza jurídica da responsabilidade cível extracontratual das concessionárias de estradas se pronunciam os Profs. Meneses Cordeiro, “Acidente de viação em autoestrada; natureza da eventual responsabilidade da concessionária”, Revista da O. A., 65.º, Junho/2005, e Manuel A. Carneiro da

Frada “ Sobre a responsabilidade das concessionárias por acidentes ocorridos em autoestradas” Revista da O. A., 2005, Vol. II, Set. 2005; e Acórdão do S. T. J., de 3/3/2005, Proc. n.º 3835/2004-1

Como sublinhava o Acórdão do S. T. J. de 3/3/2005, com o aplauso do Professor Menezes Cordeiro (Revista da O. A., 65.º, Junho/2005), a propósito de um acidente causado por um cão que invadiu a faixa de rodagem, afasta-se a aplicação do n.º1, do art.º 493.º, do C. Civil, por se considerar nele se abranger apenas os danos causados pela autoestrada em si mesma, afirmando: “Ora, no domínio da responsabilidade da concessionária de autoestradas, admite-se o recurso ao disposto no aludido preceito legal quando se trate de danos causados pela autoestrada em si mesmo (melhor dizendo pelos riscos próprios dela), considerada esta como um imóvel complexo formado não só pelas faixas de rodagem mas também por todos os elementos estruturais que a integram (pontes, passagens de peões, viadutos, faixas de separação, bermas, taludes, vedações, instalações de apoio, cabinas de portagem, etc.). Isto, na medida em que tal imóvel está em poder da concessionária a quem compete o dever de vigiá-la e conservá-la em boas condições de circulação”. Assim, se o acidente foi causado por um buraco no pavimento, queda de uma ponte ou viaduto ... poderia dizer-se que o dano resultou da coisa imóvel autoestrada. Nesse sentido, se o acidente resultou por uma mancha de óleo derramada no pavimento por um veículo que nela transitou, os danos não teriam sido causados pela coisa, mas por uma realidade exterior a esta.

Este era também o entendimento do Professor Manuel A. Carneiro da Frada, ob. cit. pág. 8, realçando a propósito do n.º1 do art.º 493.º do C. Civil que este “(...) só cobre os danos causados pela coisa, um modo legal de expressão com alguma indeterminação que carece de ser interpretado. Parece que o núcleo significativo da disposição apenas abrange aquelas hipóteses em que foi a específica natureza da coisa, com os seus perigos próprios, que esteve na origem do prejuízo. Não é suficiente que o evento danoso se tenha dado “com”

a coisa, “na” coisa ou com “ocasião” da coisa.

E mais adiante questiona: “Mas, se assim é, os provocados por uma mancha de óleo ou um pneu de um carro que rebentou, serão suscetíveis de consubstanciar autênticos danos causados pela autoestrada?” E conclui (págs.15/16): “Noutras situações, v.g., de rebentamento de pneus deixados na via, de manchas de óleo, de pedaços de carga ou outros objetos a obstruir a área de circulação, é porventura ainda mais claro que os deveres de proteção da concessionária de uma autoestrada são meros deveres de meios, pois a sua vigilância, por atenta e apurada que seja, também não pode impedir a ocorrência destas circunstâncias geradoras de acidentes”.

[3] Estando em causa autoestradas concessionadas, deixa de ter interesse a classificação como SCUT (sem custos para o utilizador) uma vez que estas também sejam concessionadas” – cf. Américo Marcelino in “Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil).

[4] Neste sentido, o Acórdão do Tribunal da Relação do Porto, de 17/11/2011, Proc. n.º 2338/07.7TBPNF.P1, disponível em www.dgsi.pt: Em caso de acidente de viação em autoestrada, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança pertence à concessionária, tal como decorre do art.º 12.º da Lei n.º 24/2007, de 28/7.

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