



Ex.mo Senhor
Presidente do Conselho de Administração
da Infraestruturas de Portugal, S.A.
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Lisboa, 1 de fevereiro de 2021

Sua referência

Sua comunicação

Nossa referência

S-PdJ/2020/28814

Q/7873/2019

Assunto: Acidente de viação em autoestrada - direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas - embate em objeto (bidão) – A1

RECOMENDAÇÃO n.º 7/A/2021

— Artigo 20.º, n.º 1, alínea a), do Estatuto do Provedor de Justiça —

1

I - A QUEIXA -

Veio requerida a minha intervenção junto da INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A., pretendendo o interessado que lhe fosse reconhecido o direito a ser ressarcido dos danos sofridos em resultado do embate do veículo automóvel, com a matrícula , em objeto (bidão) existente na via da autoestrada A1, ao km. 299,500 (sentido Norte-Sul).

O acidente ocorreu em , cerca das e foi prestada ao condutor assistência pela INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL. Os factos também foram participados à GNR – Destacamento de Trânsito do Porto.

Afirmou o interessado que, tendo requerido a reparação do prejuízo, a INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL declinou a responsabilidade, porquanto o objeto não constituía parte

integrante da infraestrutura e teria sido depositado por terceiro. O local foi fiscalizado cerca de 3 horas antes do embate, sem registo de qualquer situação anómala¹.

II - O CONTRADITÓRIO -

Analisados os elementos apresentados na queixa, pedimos à INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL que nos habilitasse com informação especificada quanto às ações de patrulhamento levadas a efeito no dia do acidente, no troço em causa, que esclarecesse se o local onde ocorreu o sinistro estava coberto por sistema de videovigilância, e que comunicasse qual o procedimento adotado perante o visionamento das imagens.

Obtivemos a informação de que o último patrulhamento antes do acidente ocorreu às 04.26h (precedendo-o em cerca de 3 horas) e que as câmaras de videovigilância mais próximas do local onde estava o objeto na via não permitiam visualizá-lo, por distarem dele cerca de 1 km².

Das informações prestadas depreende-se que, antes do acidente não foi detetada, por qualquer meio, a presença do obstáculo no qual o veículo acidentado viria a embater.

Tendo sido requerida a identificação do Contrato de Concessão relativo à A9, viria a INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL referir o celebrado em 26-11-2007 (com as alterações subsequentes), entre o ESTADO PORTUGUÊS e a então ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.³

Observa-se que a Concessionária se obrigou a manter a parte concessionada da A1 em bom estado de conservação, funcionamento e segurança (Base 6, ponto 6.3), de acordo com as exigências próprias de um regular e contínuo funcionamento do serviço público (Base 8, ponto 8.1), mantendo, ininterrupta e permanentemente, as vias em perfeitas condições de utilização (Base 39, ponto 39.1).

¹ Comunicação dirigida pela Infraestruturas de Portugal, S.A., ao interessado, por correio eletrónico, em 20-09-2019.

² Ofício remetido pela Infraestruturas de Portugal, S.A., a este órgão do Estado, em 09-06-2020 (Vossa referência: DRP-RI/2020/813).

³ Comunicação eletrónica endereçada pela Infraestruturas de Portugal, S.A., a este órgão do Estado, em 15-09-2020.

Para tanto, comprometeu-se a instalar sistemas que assegurem o controlo efetivo, e em tempo real, dos veículos em trânsito, permitindo a prestação de informação, ao utente, das condições de circulação (Base 42, ponto 42.1, ponto 42.3, alínea a), ponto 42.4), isto com o objetivo de promover, entre outros, a prevenção e redução da sinistralidade (Base 46, ponto 46.2; Base 47, ponto 47.2; Base 48, ponto 48.1).

III - A ANÁLISE DA SITUAÇÃO RECLAMADA -

Apreciados os elementos carreados para a instrução, tem-se por apurado o seguinte:

- i. O acidente ocorreu no dia _____, cerca das _____, em resultado do embate em objeto (bidão) que se encontrava na A1 (Km 299,500);
- ii. O último patrulhamento na zona deu-se cerca de 3 horas antes do acidente (04.26h);
- iii. Não existe notícia de que a presença do objeto houvesse sido detetada em momento anterior ao do sinistro;

3

Sendo a autoestrada uma via onde é permitida a circulação à velocidade mais elevada (120 km/hora), entendeu o legislador que o risco acrescido inerente a esta permissão exigiria das concessionárias um cuidado redobrado de garantia da segurança do trânsito. Assim, viria a Lei n.º 24/2007, de 18 de julho⁴, estabelecer nos termos que me permito transcrever:

Artigo 12.º Responsabilidade

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 respectiva causa diga respeito a:*
 - a) *Objectos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem;*

(...)

⁴ Define direitos dos utentes nas vias rodoviárias classificadas como autoestradas concessionadas, itinerários principais e itinerários complementares.

Pretendendo pôr fim a uma ampla querela doutrinária e jurisprudencial, a lei fez cessar a especial onerosidade que recaía sobre o utente de fazer prova da verificação dos pressupostos da responsabilidade civil (por efeito da aplicação dos termos gerais deste instituto). Com tal desiderato estabeleceu a inversão do ónus da prova, transferindo para a concessionária a obrigação de demonstrar ter tomado as medidas adequadas a evitar sinistro causado pela circunstância descrita.

Pondero que a fórmula adotada pelo regime legal em referência, ao assumir o utente como a parte mais fraca e mais carente de proteção, terá visado prosseguir um triplo objetivo, a saber:

- i. Agilizar e facilitar o reconhecimento, por parte da concessionária, da obrigação de indemnizar;
- ii. Incentivar o reforço, por parte da concessionária, das medidas necessárias a evitar acidentes em resultado da causa descrita;
- iii. Evitar que a redobrada dificuldade do utente em fazer prova das circunstâncias que determinaram o acidente tivesse por efeito a desresponsabilização das concessionárias.

4

Intuo, por isso, que a fórmula legal adotada constitua uma dupla presunção de ilicitude e de culpa: acidente que decorra da circunstância elencada indicia incumprimento, por parte da concessionária, do dever que sobre ela impende de assegurar perfeitas condições de utilização por forma a satisfazer cabal e permanentemente a segurança da circulação.

Até prova em contrário, entende-se que o acidente só se deu porque a concessionária incumpriu o dever de adoção da adequada, continuada e sistemática fiscalização da autoestrada, de modo a garantir a segurança da circulação.

E nem se argumente que este regime de presunção legal de ilicitude e de culpa é especialmente gravoso, injusto ou oneroso. Com efeito, é à concessionária que compete organizar e disciplinar a ação dos seus serviços, de modo a evitar acidentes da natureza dos

descritos na norma sob apreciação, e a esta gestão são os utentes das autoestradas absolutamente alheios não podendo, nem devendo, ser onerados pela deficiente prestação dos serviços.

Ao assumir a seu cargo a atividade de exploração destas vias, a concessionária compromete-se a mantê-las em devidas condições de circulação, empenhando os meios logísticos necessários a identificar o perigo e a prontamente removê-lo.

E a empresa conseguirá ilidir a presunção legal estabelecida apresentando prova de que adotou todas as providências que, segundo a experiência comum, se revelam adequadas a evitar o perigo e a prevenir o dano — cabendo-lhe demonstrar que, no caso concreto, desenvolveu todas as ações preventivas e sucessivas necessárias a evitar o acidente.

Admito que haja que atender-se às inevitáveis limitações na execução das tarefas que lhe estão cometidas e pondero, também, que não possa ser-lhe exigida uma permanência constante em todo o local e em todo o tempo, de modo a evitar em absoluto, reduzindo a zero, a produção de acidentes causais a objetos existentes na faixa de rodagem. Todavia, tal não poderá significar uma atuação menos diligente ou menos esforçada.

A obrigação da concessionária traduz-se, a final e na sua essência, em uma obrigação de meios (e não tanto de resultado), pelo que a sua responsabilidade deve ser apreciada caso a caso, à luz de critérios de elevada diligência, que levem a concluir que o acidente ocorreu apesar de terem sido por ela mobilizados os meios humanos e técnicos de que dispõe, revelando empenhada preocupação na vigilância da autoestrada, com o objetivo de garantir uma efetiva proteção dos utentes.

Retornando à específica situação que aqui nos ocupa, cabia à INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL provar que assegurou, de modo continuado e permanente, os deveres de fiscalização a que está adstrita, de modo a garantir que naquela autoestrada se pode circular sem perigo. Donde, necessário seria concluir que o objeto no qual a viatura embateu permanecia na faixa de rodagem por razões e tempo por si incontrolláveis.

Ora, resulta das explicações prestadas, que os meios de fiscalização e vigilância de que dispõe não detetaram a presença do obstáculo, ora porque a câmara de vigilância mais próxima não visualiza o local, ora porque o último patrulhamento se deu cerca de 3 horas antes do sinistro.

Não se afigura, pois, suficiente, para se desresponsabilizar pela ocorrência deste acidente, que invoque a existência de patrulhamentos com cadência de 3 horas e, que o objeto não lhe pertencia. Era necessário, pelo contrário, que provasse que o obstáculo permanecia na via por um tempo de tal forma curto que não lhe permitiu eliminar, ou pelo menos diminuir, o perigo que a sua presença propiciava.

Não apresentando a concessionária explicação para a existência e permanência do objeto que causou o acidente, e não tendo provado que se muniu e usou todos os meios capazes de detetar, sinalizar, e remover o perigo em tempo útil, será a favor do lesado/utente que terá de resolver-se a dúvida sobre a quem devem ser imputados os danos consequentes ao sinistro⁵.

Faço ainda notar que, não tendo detetado a presença do objeto, a empresa não terá tomado medidas para a sua remoção, nem advertido os condutores para o perigo. Ficou por saber quantos veículos, entretanto, circularam em evidente situação de risco para a vida, a saúde e os bens dos utentes da autoestrada.

⁵ Noto que a jurisprudência tem sido farta e constante na defesa do entendimento de que, para ilidir a presunção de incumprimento, não basta a prova genérica de que a concessionária adota um sistema de vigilância e socorro e que possui meios para o fazer. E nesta esteira sublinha recente Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, que só o caso de força maior devidamente verificado exonera a concessionária de responsabilidade na produção de acidente causal à existência de líquido derramado na via:

— Acórdão do Tribunal Central Administrativo Norte, de 19-6-2020, Processo n.º 00597/14.8BEPNF: <http://www.dgsi.pt/jtcn.nsf/89d1c0288c2dd49c802575c8003279c7/cb857ba7f7461f148025859800402738?OpenDocument&Highlight=0,objecto> (visualizado em 30-10-2020)

IV
- RECOMENDAÇÃO -

Pelo que, de acordo com as motivações acima expostas e nos termos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 20.º do Estatuto do Provedor de Justiça, recomendo à INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL que:

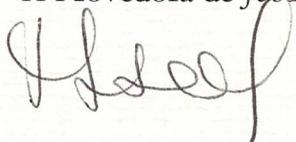
Assuma a responsabilidade pela produção do sinistro ocorrido em _____, cerca das _____, consubstanciado no embate da viatura automóvel com a matrícula _____ em objeto (bidão) depositado na A1 (km 299,500).

Em consequência, indemnize o lesado pelos danos sofridos, cumprindo o que a este respeito é legalmente estabelecido no regime jurídico da responsabilidade das concessionárias pelos acidentes ocorridos em autoestradas em consequência do embate em objeto existente na faixa de rodagem, aprovado pela Lei n.º 24/2007, de 18 de julho, e as obrigações decorrentes do Contrato de Concessão que celebrou.

Dignar-se-á V. Exa., em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 38.º do referido Estatuto, transmitir-me, dentro de 60 dias, a posição que vier a ser assumida perante a presente Recomendação.

Queira aceitar, Senhor Presidente do Conselho de Administração, os meus melhores cumprimentos,

A Provedora de Justiça



(*Maria Lúcia Amaral*)