



UNIVERSIDADE
CATÓLICA
PORTUGUESA

Faculdade de Direito – Escola de Lisboa

A Responsabilidade Civil dos condutores de E-scooters

Em especial, a proposta de um Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil

Maria Beatriz Camoez Tacão

Dissertação de Mestrado em Direito Forense
sob orientação do Professor Doutor Pedro Pais de Vasconcelos

Lisboa, maio 2022

*À minha grande família, por nunca me deixar só.
Aos meus amigos, por serem, também, a minha família.*

“Quem nos deu asas para andar de rastros?

Quem nos deu olhos para ver os astros

- Sem nos dar braços para os alcançar?”

Florbela Espanca

Índice

<i>Lista de Abreviaturas</i>	4
1 <i>Introdução</i>	6
2 <i>A Evolução do Código da Estrada</i>	8
2.1 O Conceito de Veículo e de Condutor	8
2.2 A visão europeia	12
3 <i>A Responsabilidade Civil</i>	15
3.1 A Responsabilidade pelo Risco	16
3.1.1 Direção Efetiva	18
3.1.2 No Próprio Interesse	22
3.1.3 Danos Provenientes dos Riscos Próprios do Veículo	24
3.2 A Questão da Concorrência entre Risco e Culpa.....	25
4 <i>A Problemática</i>	32
5 <i>A Solução: A Proposta de um Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil</i> ...	37
6 <i>Conclusão</i>	41
7 <i>Lista de Jurisprudência</i>	42
8 <i>Bibliografia</i>	44

Lista de Abreviaturas

Ac. – Acórdão

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

Art. – Artigo

ASF – Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

CC – Código Civil

CE – Código da Estrada

DL – Decreto Lei

Ed – Edição

EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa

Km/h – Quilómetros por hora

Kw - Quilowatts

N.º - Número

P – Página

PP – Páginas

Proc. – Processo

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

Ss – Seguintes

TCAS – Tribunal Administrativo Central do Sul

TRC – Tribunal da Relação de Coimbra

TRG – Tribunal da Relação de Guimarães

UE – União Europeia

Vol. – Volume

Vs - Versus

1 Introdução

Desde sempre que a ficção científica tem servido de alimento à mente humana. Através dela, “*as pessoas vão ideando e, simultaneamente, concretizando os vislumbres de um futuro que depressa se torna presente*”¹. Assim, podemos afirmar que a tecnologia é um dos combustíveis da criatividade humana, levando aos mais inovadores resultados. A área dos transportes não é exceção.

Cada vez mais surgem propostas de transportes pessoais, que permitem aos seus condutores moverem-se mais depressa e sem poluição. Um destes exemplos prende-se com as *E-Scooters*, comumente designadas por trotinetas elétricas.

O aumento destes veículos, comparados a velocípedes para efeitos do Código da Estrada, tem consequências positivas, designadamente, por se tratar de um meio de transporte alternativo, rápido e não poluente. Todavia, devido à sua fragilidade face a outros veículos e à facilidade de condução em ciclovias e passeios, acarreta também consequências negativas.

Efetivamente, com as atualizações do Código da Estrada, são cada vez mais atribuídos direitos e deveres aos condutores destes veículos. Não obstante, são ainda elevados os obstáculos a ultrapassar: se por um lado estes condutores usufruem dos mesmos direitos que os condutores de veículos automóveis, têm de estar sujeitos aos mesmos deveres e obrigações, especialmente no que toca à sua convivência com peões.

A proteção dos lesados deve ser o foco em todos os planos, sendo a principal preocupação tanto do legislador como do intérprete. Vejamos.

Hugo, condutor de uma *E-scooter* da sua propriedade, ao conduzir a mesma numa estrada, embate contra Klerlie, que passava na passeadeira. Caso não seja provada a culpa deste, por forma a responsabilizá-lo pelos danos que causou ao peão, à luz da responsabilidade

¹ FELÍCIO, Manuel, “Responsabilidade Civil por Acidente de Viação Causado por Veículo Automatizado”, in *Revista de Direito da Responsabilidade Civil*, Ano – 1, 2019, p.493.

delitual, o lesado não terá qualquer forma de garantir a sua proteção legal, a não ser que se pondere a aplicação da responsabilidade pelo risco do detentor do veículo.

Desta forma, há que ponderar a inclusão destes veículos na previsão do artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil, concretizando a intenção da sua inclusão, na medida em que a utilização destes veículos em massa é uma novidade.

Pegando ainda no exemplo enunciado, Klerlie sofre danos de tal modo graves, que fica com uma incapacidade avultada. Hugo, estudante, não tem forma de pagar a indemnização pelos danos causados a Klerlie. Surge então o problema de ponderar quem irá ser responsável pela indemnização. E, nos casos em que estes veículos pertencem a uma empresa privada, sendo que estão em causa danos a terceiros, cumpre averiguar quem irá responder e a que termos.

Ora, pelo facto de os danos provocados pelo condutor não se encontrarem cobertos por um Seguro de Responsabilidade Civil por factos causados a terceiros, por dele estar isento, o lesado não beneficiará de uma proteção garantida pelo Seguro de Responsabilidade Civil, nem por um Fundo de Garantia, ficando à mercê da capacidade financeira do responsável pelo acidente e detentor do veículo.

Parece-nos, então, pelo facto de não se acolher na lei a obrigatoriedade de seguro, criam-se situações díspares e injustas, uma vez que alguns lesados ficam completamente desprotegidos relativamente a terceiros.

Assim, esta investigação centrar-se-á no estudo da Responsabilidade Civil pelo risco no caso das *E-Scooters*, propriedade privada do seu condutor e propriedade de uma empresa terceira, ponderando a obrigatoriedade de um Seguro de Responsabilidade Civil.

2 A Evolução do Código da Estrada

2.1 O Conceito de Veículo e de Condutor

Como forma de iniciarmos o estudo da Responsabilidade Civil dos condutores de *E-Scooters*, cabe-nos analisar brevemente o conceito de veículo e condutor à luz do Código da Estrada.

Como sabemos, a evolução do trânsito traz consigo a larga necessidade de se proceder a inúmeras alterações aos textos que o regulam, na medida em que cada vez mais surgem propostas alternativas ao transporte pessoal e, conseqüentemente, a necessidade de regular esses meios de transporte. Tal ocorre, especificamente, no caso das trotinetes elétricas, pois só com o DL 44/2005, de 23 de fevereiro surgem as primeiras referências² a este meio de transporte alternativo. O que significa que, até então, os utilizadores deste meio de transporte se encontravam à mercê das analogias do julgador.

Com as seguintes alterações ao Código da Estrada³, a regulação das trotinetes elétricas mal se alterou. Todavia, com DL 102-B/2020, de 9 de dezembro, foram sofridas novas e significativas alterações no âmbito deste meio de transporte alternativo.

Com a introdução do 2.º do DL 102-B/2020, de 9 de dezembro, cujo procede à sistematização do anterior artigo 112.º do Código da Estrada aprovado pelo DL 114/94, de 3 de maio, clarificou-se a definição de velocípedes com motor e trotinetas elétricas.

In casu, e tendo presente o título IV, capítulo I do Código da Estrada, é de realçar o artigo 112.º cujo distingue as duas modalidades de velocípedes: velocípede, «(...) é o veículo com duas ou mais rodas acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos», enunciado no seu n.º 1, e velocípede com motor, «(...) é o velocípede equipado com motor auxiliar, com potência máxima contínua de 1,0 kW, cuja

² É o caso dos artigos 82.º e 112.º, regulando a obrigatoriedade de os condutores destes veículos utilizarem capacete equiparando, desta forma, as trotinetes elétricas aos velocípedes. Hoje em dia, com o DL 102-B/2020, de 9 de dezembro, deixou de se exigir o uso de capacete, pese embora seja recomendado.

³ DL 72/2013, de 3 de setembro e DL 146/2014 de 9 de outubro

alimentação é reduzida progressivamente com o aumento da velocidade e interrompida se atingir a velocidade de 25 km/h, ou antes, se o condutor deixar de pedalar», explicitado no n.º 2.

Todavia, na senda do presente Código, «(...) são equiparados a velocípedes: as trotinetas com motor elétrico, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor, quando equipados com motor com potência máxima contínua de 0,25 kW e atingindo a velocidade máxima em patamar de 25 km/h»⁴, tal como é demonstrado no n.º 3, alínea b) do artigo 112.º do CE.

Ora, com estas alterações visa-se “proteger não só os utilizadores destes veículos, mas também os restantes utilizadores da via pública, reconhecendo, por outro lado, a crescente importância destes modos de circulação”⁵.

Desta forma, tal como por nós explicitado *supra*, os velocípedes com motor, as trotinetas com motor elétrico, bem como os dispositivos de circulação com motor elétrico, autoequilibrados e automotores ou outros meios de circulação análogos com motor, são equiparados a velocípedes, para efeitos do CE.

Ora, pelo facto de o CE incluir o velocípede na classificação de veículos, identifica-o como um verdadeiro veículo de circulação terrestre. Assim, sendo uma trotineta elétrica um velocípede, será também considerada um veículo para efeitos do CE.

O mesmo não se diga quanto às trotinetas sem motor. Nesse caso, o CE especifica, no seu artigo 104.º, alínea d), que às trotinetas sem motor, equipara-se o trânsito de peões. Não obstante, para efeitos da presente dissertação, focar-nos-emos no caso das trotinetas com motor.

⁴ Não obstante o facto de existirem trotinetas com maior potência e que atingem maior velocidade, o nosso estudo vai-se prender com as trotinetas tal como descritas no CE.

⁵

In

<http://www.ansr.pt/Legislacao/CodigoDaEstrada/Documents/Altera%C3%A7%C3%B5es%20ao%20Codigo%20da%20Estrada.pdf>

Ora, sendo uma trotinete elétrica comparada a um velocípede para efeitos do CE, tal significa que não só as regras específicas aplicáveis aos velocípedes aplicar-se-ão às trotinetes elétricas, como ainda quaisquer disposições gerais das normas estradais que sejam aplicáveis *in casu*⁶.

No demais, cabe-nos questionar: sendo uma trotinete elétrica um veículo para efeitos do CE, o mesmo se dirá relativamente aos seus condutores? Vejamos.

Segundo o artigo 17.º, n.º 3 do CE, «*os velocípedes conduzidos por crianças até 10 anos podem circular nos passeios, desde que não ponham em perigo ou perturbem os peões*». O que significa que, tal como refere Maria Teresa Lume na esteira da sua doutrina, “*a circulação de velocípedes por crianças até aos 10 anos de idade é equiparada a trânsito de peões*”⁷.

Desta forma, o CE acaba por delinear a idade a partir da qual os condutores de velocípedes assim são, verdadeiramente, considerados: quando tenham 10 anos de idade, ou mais.

Não obstante, esta questão poder-se-ia levantar no caso da condução de trotinetas sem motor, equiparadas a peões, mas não no caso das trotinetas elétricas. Isto porque, para o efeito das regras que regulam as mesmas, não se exige que os seus condutores tenham carta de condução, mas ainda assim, não devem ser encaradas de ânimo leve.

À luz do art.2.º n.º 2 do DL 47/2018⁸ de 20 de junho, não podemos deixar de estender o regime de *sharing* às trotinetes elétricas. Segundo este, «*no âmbito da atividade de sharing, podem ser objeto de contrato de aluguer, para além dos veículos referidos no número anterior*⁹, os velocípedes». Assim sendo, e tal como já tivemos oportunidade de analisar, as trotinetes elétricas são consideradas verdadeiros velocípedes para efeitos do

⁶ De entre umas e outras merecem particular destaque as regras dispostas nos artigos 13.º n.º 1, 14.º-A n.º 2, 17.º, 18.º, 24.º n.º 1, 25.º n.º 1, 32.º n.º 3, 38.º n.º 2 alínea e) e n.º 3, 40.º n.º 1, 78.º n.ºs 1, 3 e 4, 81.º, 90.º n.ºs 1, 2 e 3, 93.º n.º 3 e 4, 94.º n.ºs 1, 2 e 4, 103.º n.ºs 2 e 3 todos do CE.

⁷ Maria Teresa Lume, *Código da Estrada – Anotado*, Almedina, 2019, p.35.

⁸ Cujo procede à segunda alteração ao DL 181/2012 de 6 de agosto, relativo à regulação das condições de acesso e de exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor.

⁹ Sejam eles automóveis ligeiros de passageiros, motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos.

CE, sendo que, nos termos e para os efeitos deste artigo, os velocípedes podem ser objeto do contrato de aluguer em regime de *sharing*, pelo que dúvidas não se levantam quanto a esta questão.

Mas, o que se entende por atividade de *sharing*? Segundo o art.2.º n.º 3 do DL suprarreferido, «*entende-se por atividades de sharing¹⁰, modelos de negócio que colocam à disposição de um utilizador veículos de passageiros, com ou sem motor, para utilização pública, durante períodos de curta duração, tipicamente integrados nas soluções de transporte urbano e de curta distância*». Ora, tendo em conta que, em Portugal, o regime de aluguer de trotinetes elétricas em forma de *sharing* impera, há que atentar as condições que as empresas oferecem, nomeadamente, quanto à questão dos requisitos necessários para que se possa contratar. Um destes requisitos prende-se com a questão da idade mínima para contratar. Ou seja, apesar de não ser obrigatória carta ou licença para a condução deste meio alternativo de transporte, as empresas¹¹ de partilha de trotinetes elétricas exigem que os utilizadores tenham, no mínimo, 18 anos de idade¹².

Assim, podemos concluir que o condutor de uma trotineta elétrica será considerado um verdadeiro condutor, na medida em que terá, em princípio, 18 anos de idade ou mais.

Aqui chegados, não podemos senão fazer a advertência de que, apesar das trotinetes elétricas, enquanto velocípedes para efeitos do CE, se encontrarem devidamente regulamentadas nesse mesmo diploma legal, atendendo às características das mesmas, encontram-se em disparidade relativamente aos demais veículos motorizados no que toca à sua desproteção, especialmente quando partilham a via pública com aqueles.

¹⁰ O regime de *sharing* apresenta características idênticas ao regime de rent-a-car através da figura do contrato de aluguer, apenas com algumas diferenças ao nível da duração/distância, exigência do próprio sistema de reserva e meios de contratação.

¹¹ De realçar que, em Portugal, as empresas que fornecem os veículos são as mesmas que exploram e fornecem as plataformas de adesão.

¹² Veja-se, a título de exemplo, <https://www.li.me/pt-pt/user-agreement>, <https://help.bird.co/hc/pt/articles/360031018491-Idade-para-conduzir>.

Por conseguinte, foram introduzidos novos conceitos com o DL 72/2013 de 3 de setembro tais como *utilizadores vulneráveis*¹³ e *zonas de coexistência*¹⁴, enquadrando, assim, os utilizadores mais vulneráveis na dinâmica de circulação com outros veículos motorizados.

Ora, embora a alteração ao CE em 2013 tenha sido o ponto de partida desta mudança de paradigma no que toca à circulação rodoviária, destacando-se o enquadramento dos utilizadores vulneráveis, onde se inserem as trotinetes elétricas, impõe-se a questão de saber se, chegados aqui, tal mudança foi suficiente face à desproteção existente, sendo que será sobre essa questão que nos iremos debater no restante trabalho.

2.2 A visão europeia

Na esteira da doutrina de Maciej M. Sokolowski¹⁵, no seio da União Europeia, a perspetiva legislativa das trotinetes elétricas não é, de todo, uniforme: enquanto uns as veem como meios de micro transporte ou transporte pessoal, outros definem-nas direta e exclusivamente nas suas legislações; e enquanto para alguns países os condutores deste meio de transporte são qualificados como pedestres, para outros são considerados verdadeiros condutores. Acresce ainda o facto de que a maioria dos Estados Membros não regula qualquer tipo de obrigatoriedade no que toca a carta ou licença de condução ou seguro. E tal deve-se, particularmente, ao facto de ainda não existir legislação europeia relevante.

Na realidade, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, aborda especificamente a homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos, cujo objetivo se prendeu na simplificação de legislação que regulasse os veículos de tipo L. Todavia, chegados ao artigo 2.º, n.º 2, alínea i) e j), rapidamente depreendemos que o âmbito de aplicação deste Regulamento está vedado às trotinetes elétricas, na medida em que exclui do mesmo

¹³ Tal como disposto no art.1.º alínea q) do referido diploma.

¹⁴ Tal como enunciado no art.1.º alínea bb) do referido diploma.

¹⁵ Maciej M. Sokolowski, “Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?” *European Energy and Environmental Law Review*, 29, 2020.

“veículos autoequilibrados” e “veículos não equipados com, pelo menos, um lugar sentado”.

Neste sentido, veja-se ainda a Diretiva 2014/45/EU do Parlamento Europeu e do Conselho de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques. Não obstante o facto de nos termos do disposto no artigo 2.º, n.º 1, «a presente diretiva aplica-se aos veículos com velocidade de projeto superior a 25 km/h», esta não vê a sua aplicabilidade no caso das trotinetes elétricas, na medida em que estas não são consideradas veículos de tipo L3e, L4e, L5e e L7e para efeitos do parágrafo 6 do artigo 2.º n.º 1.

Desta forma, e face ao facto de não existir legislação uniforme que regule, especificamente, esta matéria, Maciej M. Sokolowski¹⁶ coloca então a seguinte questão: o que é uma trotinete elétrica à luz do Direito da União Europeia?

Segundo a Diretiva 2006/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa às máquinas, com especial enfoque na segurança jurídica dos seus utilizadores, face aos riscos inerentes à utilização de máquinas, concluímos que o mesmo é aplicável às trotinetes elétricas, apesar desta Diretiva não se aplicar, diretamente, a meios de transporte. Nos termos do artigo 2.º, alínea a), parágrafo 1, temos que uma máquina consiste num «conjunto, equipado ou destinado a ser equipado com um sistema de acionamento diferente da força humana ou animal diretamente aplicada, composto por pelas ou componentes ligados entre si, dos quais pelo menos um é móvel, reunidos de forma solidária com vista a uma aplicação definida». Desta forma, ao aplicarmos esta definição, deduzimos pela aplicabilidade deste regulamento.

Ora, todavia, esta lacuna legal levanta inúmeros problemas no seio da União Europeia, tal seja a desigualdade de perspetivas relativas às trotinetes elétricas. Se por um lado

¹⁶ Maciej M. Sokolowski, “Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?” *European Energy and Environmental Law Review*, 29, 2020.

existem países com uma abordagem extrema, rigorosa e estrita relativamente à regulação das trotinetes elétricas¹⁷, existem outros totalmente livres sem qualquer regulação¹⁸.

Quer isto dizer, como já tivemos oportunidade de referir, as trotinetes elétricas tanto podem ser reconhecidas na lei de determinados países da União Europeia como meios de micro transporte ou transporte pessoal¹⁹, como podem ser definidos como um meio específico de transporte, com regulação própria²⁰. Não obstante, nos países em que as trotinetes elétricas não sejam definidas por lei, outras regras são aplicadas, especificamente, regras aplicáveis a velocípedes²¹. É ainda de realçar que a maioria²² dos países não confere regras no que toca a carta/licenças de condução e seguros.

Face a esta análise, e na bitola de Maciej M. Sokolowski²³, podemos concluir que urge regular o transporte e utilização das trotinetes elétricas, principalmente face à crescente utilização deste meio alternativo de transporte, não obstante a dificuldade que diferentes abordagens legislativas e soluções aplicadas em cada Estado Membro possa originar.

¹⁷ Por exemplo, a Irlanda.

¹⁸ Veja-se a Estónia e Bulgária.

¹⁹ Veja-se a Bélgica, França ou Alemanha.

²⁰ Veja-se a Eslováquia.

²¹ É o caso e Portugal, Suécia, República Checa, Letónia.

²² Excetuam-se destes casos a Dinamarca, França, Alemanha, Itália, Irlanda.

²³ Maciej M. Sokolowski, “Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?” *European Energy and Environmental Law Review*, 29, 2020.

3 A Responsabilidade Civil

Com o aumento exponencial deste meio de transporte alternativo e o consequente aumento do fenómeno da sinistralidade, surge a necessidade de não só proteger os seus condutores como, principalmente, proteger os lesados, devendo estes ser a principal preocupação tanto do legislador como do intérprete.

Assim sendo, surge-nos, *in casu*, a figura da responsabilidade civil, como um conjunto de factos que originam a obrigação de indemnizar os danos sofridos por outrem.

Desta forma, a pedra angular do nosso tema prende-se com a questão da imputação da responsabilidade. Ou seja, quem irá responder pelos danos causados por uma trotinete elétrica.

Fora casos específicos²⁴, o corrente é a responsabilidade ser imputada ao condutor, no caso da responsabilidade extracontratual, que assenta na culpa do agente, o que significa que, à partida, só irá indemnizar, quem agiu com culpa.

Todavia, com a modernização do mundo, cada vez mais industrializado e tecnológico, gerador de atividades perigosas e de elevados riscos, começou-se a duvidar deste tipo de responsabilidade. *“Passou a entender-se que as necessidades sociais de proteção e segurança têm de se sobrepor às conceções de justiça alicerçadas no plano da atuação individual. Assim, ao lado de uma responsabilidade subjetiva, que continua a desempenhar um amplo papel, surgiu a ideia de risco derivada de certas atividades ou sectores. Uma responsabilidade em que se prescindiu do elemento da culpabilidade, sendo suficiente a existência de uma relação causal entre o facto e o dano.”*²⁵.

Acresce ainda o facto de, com o surgimento e consequente aumento deste meio de transporte alternativo, a figura do condutor e do detentor confundir-se: entre empresas, entidades, sujeitos maiores e sujeitos menores ou, tal como refere Paulo Mota Pinto, “(...)

²⁴ Veja-se o caso de crianças utilizadoras consideradas peões para efeitos do artigo 17.º n.º 3 do CE.

²⁵ Ac. STJ de 27/06/2019, proc. 589/14.7T8PVZ.P1.S1, Relator Raimundo Queirós

em múltiplos sujeitos suscetíveis de imputação”²⁶. Levantando-se, por isso, a questão de saber a quem deverá ser imputada a responsabilidade e a que título.

Tal como já tivemos oportunidade de referir, caso recorramos à figura da responsabilidade extracontratual, presente no artigo 483.º CC²⁷, será, em princípio, ao condutor que se imputará um juízo de censura por um comportamento²⁸ negligente ou doloso. Tal significa que, à luz da responsabilidade delitual, ter-se-á de provar a culpa do condutor para que este seja responsabilizado. Ou seja, caso não seja provada a culpa deste, o lesado não terá forma de garantir a sua proteção legal. E é aqui que surge a figura da responsabilidade pelo risco.

3.1 A Responsabilidade pelo Risco

Um dos casos em que se prescinde da averiguação da culpa é, precisamente, a responsabilidade pelo risco. Sendo “*o risco um título de imputação de danos limitado à esfera de atuação de quem lhe dá azo ou que dela retira proveito*”²⁹. Vejamos.

Segundo o artigo 503.º n.º 1 CC «*aquele que tiver a direção efetiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que não se encontre em circulação*».

Ou seja, para que se pondere a aplicação da responsabilidade pelo risco, é necessário que, em primeiro lugar, estejamos perante um velocípede e que o seu condutor, ao abrigo do artigo 17.º, n.º 3 do CE, seja maior de 10 anos de idade.

²⁶ Paulo Mota Pinto, “*Problemas Jurídicos dos Veículos Autónomos*” in Estudos de Direito do Consumidor – Direito e Robótica, Atas do Congresso, Coimbra, n.º 16, 2020, p.104.

²⁷ Pois tal como se pode ler no referido artigo “*aquele que, com dolo ou mera culpa (...)*” (sublinhado nosso)

²⁸ Nos entenderes de Mafalda Miranda Barbosa, «*a conduta do agente só releva normativamente se for valorada por referência ao caráter ilícito da mesma*», in Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda Barbosa, *Lições de Responsabilidade Civil*, 1.ª Edição, Principia, 2017, p.128.

²⁹ Ac. STJ de 27/06/2019, proc. 589/14.7T8PVZ.P1.S1, Relator Raimundo Queirós

Ora, ao abrigo do disposto neste artigo, está-se a incluir na sua disposição qualquer veículo de circulação terrestre, seja qual for o seu tipo. Assim, está-se a abranger os demais veículos de circulação mencionados no CE, onde encontramos, desde logo, os velocípedes.

Como tivemos oportunidade de analisar, o CE reconhece e insere as trotinetes elétricas na categoria de velocípedes. Pelo que, ao referir-se «*veículo de circulação terrestre*» no artigo supramencionado, está-se a incluir aquele meio de transporte alternativo naquela delimitação.

Assim, considerando-se uma trotinete elétrica um velocípede, e um velocípede um veículo cujos condutores encontram-se sujeitos aos mesmos direitos que os condutores automóveis, a conclusão terá de ser pela inclusão das trotinetes elétricas no artigo 503.º, n.º 1 do CE, na medida em que os velocípedes, trotinetes elétricas incluídas, são autênticos «*veículos de circulação terrestre*», enquanto “*máquinas ou veículos a que se associará uma ideia de força, seja pelo seu peso, seja pela sua dimensão, pela velocidade que alcançam ou até pela potência da propulsão dos seus motores*”³⁰.

Acresce ainda o facto de, tal como verificado no caso dos utilizadores de trotinetes elétricas, estarmos perante verdadeiros condutores, na medida em que, a regra em Portugal, será a condução destes veículos por maiores de 18 anos.

Aqui chegados, e verificados os pressupostos para que se pondere a responsabilidade pelo risco, ter-se-á, agora, de passar pelo crivo dos requisitos da própria responsabilidade pelo risco. Quer isto dizer que, para a aplicação efetiva da responsabilidade enunciada no artigo 503.º, n.º 1 do CC, é necessário observar-se e concretizar-se três requisitos fundamentais: (i) aquele que tiver a direção efetiva; (ii) utilizar o veículo no seu próprio interesse; (iii) danos provenientes dos riscos próprios do veículo.

Por forma a verificarmos se, efetivamente, as trotinetes elétricas podem ser inseridas no artigo 503.º, n.º 1 CC, cabe-nos agora analisar, minuciosamente, cada requisito.

³⁰ Raul Guichard, “*Comentário ao Código Civil: Direito das Obrigações – Das Obrigações em Geral*”, coordenação de José Brandão Proença, Vol.II, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2018, pp. 402 e 403.

3.1.1 Direção Efetiva

De acordo com o Supremo Tribunal de Justiça³¹, “*subjaz à responsabilidade pelo risco a que se reporta o artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil, o princípio “ubi commoda ibi incommoda”*: os veículos são portadores de perigos especiais que obrigam a determinados cuidados ou prevenções por banda de quem os possui ou utiliza, pelo que quem concretamente (da respetiva utilização) retira os benefícios e colhe os correspondentes proveitos, terá também de suportar os inerentes incómodos (advenientes do perito de circulação da própria viatura) e independentemente de existência de culpa por banda do seu proprietário”. Neste sentido, refere Vaz Serra “o que importa não é saber a quem pertence o veículo, mas aquele que de facto o dirige e dele se aproveita, isto é, quem cria o risco”³², uma vez que, segundo os entenderes do autor, “a finalidade essencial do requisito da direção efetiva do artigo 503.º, n.º1 do CC, é afastar a responsabilidade daqueles que, a qualquer título, não tenham o poder efetivo da direção ou disposição do veículo e, por isso, não criem o risco especial derivado da sua utilização”³³.

No fundo, e nesta bitola, tal como referem Pires de Lima e Antunes Varela, “a fórmula (...) usada na lei – ter a direção efetiva do veículo – destina-se a abranger todos aqueles casos em que, com ou sem domínio jurídico, parece justo impor a responsabilidade objetiva, por se tratar das pessoas a quem especialmente incumbe, pela situação de facto em que se encontram investidas, tomar as providências para que o veículo funcione sem causar danos a terceiros”³⁴.

Portanto, a ideia-âncora, no caso em apreço, é saber quem tem a direção efetiva do veículo.

³¹ Ac. STJ de 14/04/2005, proc. 05B686, Relator Ferreira de Almeida;

³² In estudo publicado no BMJ, n.º 90 *apud* Ac. STJ de 15/02/2018, proc. 36/08.3TBSTS.P2.S2, Relator Rosa Tching;

³³ In, RLJ, ano 109, pág. 163 *apud* Ac. STJ de 15/02/2018, proc. 36/08.3TBSTS.P2.S2, Relator Rosa Tching;

³⁴ Pires de Lima e Antunes Varela, “Código Civil Anotado”, Vol.I, 2.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora, p.446;

Ora, segundo Antunes Varela, “*tem a direção efetiva do veículo a pessoa que, de facto, goza ou usufrui as vantagens dele, e a quem por essa razão, especialmente cabe controlar o seu funcionamento (vigiar a direção e as luzes do carro, afinar travões, verificar pneus, controlar a sua pressão, etc.)*”³⁵. Tal significa que, ter a direção efetiva do veículo não é sinónimo de estar a conduzi-lo, mas antes exercer controlo de facto sobre este. Desta forma, a resposta irá variar caso estejamos perante um condutor que conduz uma trotinete da sua propriedade ou um condutor que alugou a mesma. Vejamos.

No caso de estarmos perante um condutor cuja trotinete é da sua propriedade, a resposta não suscita grandes dúvidas. Não pelo facto do seu condutor ser o proprietário, pois como tivemos oportunidade de verificar, aquele que detém a direção efetiva do veículo pode ser pessoa distinta do seu proprietário e, até, do seu condutor, mas porque, *in casu*, se o proprietário da trotinete for efetivamente quem goza, usufrui das suas vantagens, a quem cabe controlar o seu funcionamento e, a partir da sua utilização, cria um risco para os demais, será o detentor do veículo. Pois, tal como refere Dário Martins de Almeida, a direção efetiva do veículo traduz-se em “*um poder real ou material de utilização e destino desse veículo, com a inerente faculdade, quer de manutenção ou conservação, quer de superintendência ou vigilância*”³⁶.

Caso diferente é o do aluguer da trotinete, pois levanta-se a questão de saber se, por força do contrato de *sharing* que, como tivemos oportunidade de analisar, assenta num contrato de aluguer, a direção efetiva transfere-se para o condutor. Desta feita, cabe-nos analisar quem “*detém o poder de disposição (fático) sobre o veículo e em cujo interesse ocorre a sua utilização*”³⁷, por forma a “*responsabilizar quem cria o risco especial da utilização do veículo, pode tomar as providências para que ele funcione sem causar danos e retira o correspondente benefício da sua utilização*”³⁸. Na mesma linha, refere Almeida Costa

³⁵ Antunes Varela, “*Das Obrigações em geral*”, Vol.I, 10.^a edição, Almedina, Coimbra, 2008, p.657.

³⁶ Dário Martins de Almeida, “*Manual de Acidentes de Viação (Reflexões e Notas ao Código Civil)*”, Almedina, Coimbra, 1980, p.316.

³⁷ Raul Guichard, “*Acerca da responsabilidade civil objetiva por danos causados por veículos de circulação terrestre*”, in *Revista de Ciências Empresariais e Jurídicas*, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, n.º 9, 2006, p.15;

³⁸ Raul Guichard, “*Acerca da responsabilidade civil objetiva por danos causados por veículos de circulação terrestre*”, in *Revista de Ciências Empresariais e Jurídicas*, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, n.º 9, 2006, p.15;

que a solução dependerá de “(...) *saber quem cria o risco e aproveita dele, isto é: a direção efetiva e o interesse na sua utilização*”³⁹.

No caso que nos move, o risco resulta da própria trotinete enquanto veículo de circulação terrestre, na medida em que este, por si só, não é estável, não possui habitáculo, proteção ou assento, cujo motor apresenta uma potência máxima de 0,25Kw e que permite alcançar uma velocidade de 25km/h. O que, por si só, justifica o aumento do dever de prevenção de perigo.

Ora, ao verificarmos grande parte dos termos e condições das empresas de *sharing* em Portugal, chegamos à conclusão de que o dever de verificar o estado de segurança das trotinetes antes de iniciar a viagem, ou o dever de prevenção de perigo, cabe ao utilizador/condutor, acordando em não iniciar a viagem se existir algum problema com o veículo⁴⁰. Acrescido do facto de, enquanto utilizador do veículo, o condutor seria o grande criador do risco pela sua utilização, uma vez que seria quem põe o veículo em andamento, controlando-o. Tal clausulado e linha de raciocínio, leva-nos à tese restritiva outrora defendida por Vaz Serra⁴¹, na qual se entende que nas situações de locação ou comodato o criador do risco é, em regra, o locatário ou comodatário e não, à partida, o locador ou comodante. No mesmo diapasão, entende Américo Marcelino⁴² que é o comodatário que passa a deter a direção efetiva do veículo, enquanto o contrato durar, advertindo para o facto de ser irrelevante o tempo e espaço percorrido durante a cedência do veículo⁴³. Quer isto dizer, tal como referido pelo Supremo Tribunal de Justiça, “*Parece que o facto de o proprietário (ou outro tenedor ou possuidor) do veículo ceder o uso deste a outrem, quer*

³⁹ In Antunes Varela, “*Das Obrigações em geral*”, Vol.I, 10.ª edição, Almedina, Coimbra, 2008, p.631.

⁴⁰ Vide, a título de exemplo, <https://www.li.me/pt-pt/user-agreement>.

⁴¹ In RLJ, ano 109, p.154 e ss., *apud* Ac. TRG de 14/01/2021, proc. 599/18.5T8GMR.G1, Relator Alcides Rodrigues;

⁴² In Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil, Livraria Petrony, 3ª ed., 1995, p.95, *apud* Ac. TRG de 14/01/2021, proc. 599/18.5T8GMR.G1, Relator Alcides Rodrigues;

⁴³ Para o Autor, “*se numa viagem longa se perde a direção efetiva (...), não é menos verdade que o proprietário que cedeu o carro por cinco ou dez minutos para o comodatário levar um doente ao hospital mais próximo, também a perdeu. Naqueles cinco minutos o comodatário pode fazer do carro o que muito bem entender, sem que o dono tenha a mais leve possibilidade de o impedir. Desde que o carro se afastou de si, seja por cinco minutos, seja por cinco dias, seja por 50 metros, seja por 50 quilómetros, o proprietário fica fisicamente impossibilitado de dispor do carro. Em suma: — em qualquer dos casos perde a sua direção efetiva, sendo que num caso a perde por cinco ou dez minutos, e no outro por cinco dias ou semanas. A diferença é, pois, e apenas, quantitativa, não qualitativa*”.

a título de locação, quer a título de comodato, exclui, em princípio, a sua responsabilidade pelo risco, pois, com essa cedência, deixa de ter a direção efetiva do veículo e de o utilizar no próprio interesse: o veículo passa a estar sob a efetiva direção do locatário ou comodatário e a ser utilizado por este no seu interesse. Isto, ainda que a cedência não tenha uma duração muito apreciável, já que, ainda então, a efetiva direção e a utilização do veículo passam a caber ao beneficiário da cedência”⁴⁴.

Não obstante o entendimento supramencionado, e salvo o devido respeito, não podemos senão concluir que o mesmo peca por algum exagero. Acontece que, em alguns casos, como o aqui perfilhado, o contrato de aluguer é de tão curta duração que simplesmente não permite, por ser material e fisicamente impossível, que o locatário verifique o estado de segurança do veículo e tome as medidas necessárias para que o mesmo não cause danos. Ou seja, não se pode exigir ao locatário que garanta um certo funcionamento do veículo, não só porque determinadas avarias/partes do veículo não são notórias à primeira vista, como não se pode exigir que um homem médio tenha determinados conhecimentos de mecânica, que lhe permitam, no tempo que antecede a viagem, prevenir o perigo que o próprio veículo emana ao circular. De mais a mais, é de realçar que, se por um lado o locatário, ao alugar e conduzir o veículo, tem um interesse, também a empresa de *sharing* o tem, tendo até o maior interesse⁴⁵, na medida em que desenvolve e beneficia da atividade e utilização. Acrescendo ainda o facto de, *in casu*, estarmos perante um aluguer sem condutor: ou seja, não só o locatário tem interesse enquanto utilizador e condutor do veículo, mas também o locador, na medida em que “*tem direito à retribuição locatícia*”⁴⁶.

Desta feita, em sentido diverso, e afinando-nos por este diapasão, defende Antunes Varela que “*no caso de aluguer, sendo o veículo conduzido pelo locatário (...), o veículo é utilizado tanto no interesse do locatário, como no do locador, e qualquer deles se pode dizer que tem a direção efetiva do veículo, devendo por isso aceitar-se que ambos respondem solidariamente pelo dano*”⁴⁷. Ademais, tal como defende Larenz “*o proprietário do veículo não perde a qualidade de detentor pelo simples facto de locar ou*

⁴⁴ Ac. STJ de 26/11/2015, proc. 598/04.4TBCBT.G1.S1, Relator Tomé Gomes.

⁴⁵ Sendo que este pressuposto será analisado adiante.

⁴⁶ In RLJ, ano 109, p.159, *apud* Ac. STJ de 26/11/2015, proc. 598/04.4TBCBT.G1.S1, Relator Tomé Gomes.

⁴⁷ Antunes Varela, “*Das Obrigações em geral*”, Vol.I, 10.^a edição, Almedina, Coimbra, 2008, p.664.

ceder por empréstimo o uso e o poder de facto sobre o veículo durante algum tempo”⁴⁸. Assim, e tal como refere Rui Alarcão “*tanto num caso como noutro, o poder de facto do locatário e do comodatário, aliados ao seu interesse próprio, justificam que sejam havidos como tendo a direção efetiva do veículo. Mas o locador e comitente conservarão também esta posição, respondendo objetivamente (e solidariamente)*”⁴⁹.

Parece-nos ser esta a solução mais justa: não só porque ambos criam o risco - a empresa enquanto proprietária, detentora do dever de prevenção de perigo e a própria que coloca em circulação os mencionados veículos, e os utilizadores/condutores, enquanto verdadeiros utilizadores do veículo, a quem cabe inspecionar, ainda que superficialmente, o mesmo antes de cada utilização -, mas porque ambos são detentores de verdadeiros interesses próprios, ainda que uns puramente económicos e outros meramente pessoais.

Entendemos, assim, que quem tem a direção efetiva dos veículos é tanto o utilizador, como as próprias empresas de *sharing*, sendo ambos responsáveis solidariamente, em caso de responsabilidade objetiva pelo risco.

3.1.2 No Próprio Interesse

Tal como decorre da análise do pressuposto anterior, não basta ter a direção efetiva do veículo para que se verifique a responsabilidade pelo risco. Ademais, é necessário que o utilize no seu próprio interesse.

Este pressuposto é para a doutrina uma forma de afastar a responsabilidade de quem não utiliza o veículo no seu próprio interesse, mas às ordens de outrem. Neste sentido, defende Antunes Varela, na esteira da sua doutrina, que este requisito “*visa afastar a responsabilidade objetiva daqueles que, como o comissário, utilizam o veículo, não no seu próprio interesse, mas em proveito ou às ordens de outrem (o comitente)*”⁵⁰. Na bitola de Dário Martins de Almeida “*A utilização no próprio interesse não tem que ser necessariamente uma utilização proveitosa ou lucrativa em sentido económico; pode*

⁴⁸ In Antunes Varela, “*Das Obrigações em geral*”, Vol.I, 10.^a edição, Almedina, Coimbra, 2008, p.664-665.

⁴⁹ In Pires de Lima e Antunes Varela, “*Código Civil Anotado*”, Vol.I, 2.^a edição revista e atualizada, Coimbra Editora, p.513.

⁵⁰ Antunes Varela, “*Das Obrigações em geral*”, Vol.I, 10.^a edição, Almedina, Coimbra, 2008, p.670.

*haver nela um mero interesse de gentileza, o que não deixa de constituir aquela “posição favorável à satisfação de uma necessidade” (...)*⁵¹. Assim, “o interesse na utilização tanto pode ser um interesse material ou económico (se a utilização do veículo visa satisfazer uma necessidade suscetível de avaliação pecuniária), como um interesse moral ou espiritual (como no caso de alguém emprestar o carro a outrem só para lhe ser agradável), nem sequer sendo caso de exigir aqui que se trate de um interesse digno de proteção legal”⁵². Nesta medida, importa referir que o interesse na utilização do veículo tanto pode ser económico como meramente espiritual; que é indiferente que goze ou não de proteção legal, seja lícito ou ilícito, para que assuma relevância jurídica; e o interesse tanto pode ser exclusivo de uma só pessoa, como ser partilhado.

Aqui chegados, cumpre questionar quem tem, então, *in casu*, o interesse na utilização do veículo.

Ora, tal como supramencionado, a resposta irá variar consoante estejamos perante um utilizador proprietário da trotinete ou uma empresa de aluguer. Um proprietário, sendo aquele que utiliza e conduz o veículo diariamente e retira proveito do mesmo, é o principal interessado na sua utilização, não obstante o facto de esta correspondência não ser, sempre, necessária. Já quanto à empresa de aluguer, tal como analisado em **3.1.1.**, se é certo que o condutor tem um interesse na condução e utilização do veículo, mais certo será o interesse da empresa, na medida em que desenvolve e beneficia economicamente da atividade e utilização, acrescentando ainda o facto de estarmos perante um aluguer sem condutor, tendo a empresa direito à retribuição locatícia.

Nesta senda, tal como concluído em **3.1.1.**, no caso de uma situação de *sharing*, terá interesse na utilização do veículo tanto o utilizador como a empresa, enquanto verdadeiros detentores de interesses próprios.

Desta forma, será pela conjugação do requisito da (i) direção efetiva e (ii) utilização no seu próprio interesse, que será possível aferir o responsável, sendo que essa pessoa é

⁵¹ Dário Martins de Almeida, “Manual de Acidentes de Viação”, 2.ª edição, Almedina, Coimbra, 1980, p.313.

⁵² Antunes Varela, “Das Obrigações em geral”, Vol.I, 10.ª edição, Almedina, Coimbra, 2008, p.658.

titulada como “*detentor*”⁵³. Ou seja, ter-se-á de analisar o caso concreto para apurar a quem pertence a direção efetiva e quem tem interesse, e será esse o detentor efetivo do veículo. Sendo que, numa situação de *sharing*, será detentor efetivo do veículo tanto o utilizador, como as próprias empresas de *sharing*, sendo ambos responsáveis solidariamente, em caso de responsabilidade objetiva pelo risco, tal como concluído *supra*.

3.1.3 Danos Provenientes dos Riscos Próprios do Veículo

Na bitola de Dário Martins de Almeida, na conceção de riscos próprios do veículo “*compreende-se tudo o que se relacione com a máquina enquanto engrenagem de complicado comportamento, com os seus vícios de construção, com os excessos ou desequilíbrios de carga do veículo, com o seu maior ou menor peso ou sobrelotação, com a sua maior ou menor capacidade de andamento, com o maior ou menor desgaste das suas peças, ou seja com a sua conservação (...)*”⁵⁴ e, ainda, “*os riscos relacionados com o próprio condutor, pois é do binómio veículo-condutor que se parte para integrar a responsabilidade pelo risco*”⁵⁵. Ou seja, o conceito abrange “*não só os danos provenientes dos acidentes provocados pelo veículo em circulação, como pelo veículo estacionado, sendo irrelevante, por outro lado, que o acidente ocorra nas vias públicas ou fora delas (...)*”⁵⁶.

Ora, tratando a lei as trotinetes elétricas enquanto velocípedes, de igual forma a um veículo, pode-se concluir que tais situações *supra* referenciadas são igualmente possíveis num velocípede, comportando este, também, riscos próprios. Todavia, e tal como refere Pedro Galrinho Portela, apesar de a lei tratar igualmente velocípedes e veículos, acaba por respeitar o princípio da igualdade, atendendo “*às diferenças entre eles (os riscos próprios do veículo) (...). À partida, responsabiliza de forma equilibrada os diversos agentes do trânsito, tendo em conta as suas diferenças*”⁵⁷.

⁵³ Almeida Costa, “*Direito das Obrigações*”, 7.ª edição, Almedina, Coimbra, 1999, p.547.

⁵⁴ Dário Martins de Almeida, “*Manual de Acidentes de Viação*”, 2.ª edição, Almedina, Coimbra, 1980, p.314.

⁵⁵ Dário Martins de Almeida, “*Manual de Acidentes de Viação*”, 2.ª edição, Almedina, Coimbra, 1980, p.316.

⁵⁶ Pires de Lima e Antunes Varela, “*Código Civil Anotado – Vol.I*”, 2.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora, p.514 e 515.

⁵⁷ Pedro Galrinho Portela, “*Código da Estrada, Comentários às alterações das normas respeitantes à bicicleta*”, 2013.

Parece-nos, assim, que o conceito de riscos próprios do veículo é abrangente o suficiente para nele abarcar os riscos próprios⁵⁸ das trotinetes elétricas e da sua circulação, enquanto velocípedes a motor, ficando um terceiro lesado protegido ao abrigo deste regime de responsabilidade objetiva, com todas as consequências legais que daí advêm.

3.2 A Questão da Concorrência entre Risco e Culpa

Aqui chegados, e aplicando-se o regime da responsabilidade pelo risco às trotinetes elétricas, surgem inúmeras questões que, infelizmente, não está no escopo deste trabalho tratar. Todavia, há uma em particular que nos cabe, brevemente, analisar, pelo facto de, em Portugal, as trotinetes elétricas serem conduzidas em ciclovias ou, até mesmo, nos passeios: deve-se excluir a responsabilidade pelo risco, no caso de o evento se dever a comportamento (culposo ou não) do lesado, que vá além dos riscos próprios do veículo? Vejamos.

Como tivemos oportunidade de analisar *supra*, a responsabilidade pelo risco referente a veículos de circulação terrestre, tem no seu escopo a pedra angular que é o risco. Quer isto dizer que “*os veículos acarretam um risco acrescido de acidentes de forma que se deve impor o ónus de suportar esse risco àquele que tira proveito da circulação do veículo, numa lógica de ‘ubi commoda ibi incommoda’*”⁵⁹.

Ora, “*concretizando-se esse risco em acidente cria-se uma relação bilateral entre lesante e lesado em que aquele assegura com o seu património individual a reparação dos danos deste, no âmbito de uma justiça comutativa*”⁶⁰.

⁵⁸ Não se compreendendo no conceito apenas os danos que não tenham qualquer conexão com os riscos próprios do veículo ou da sua circulação, os que poderiam ser causados por qualquer outra coisa móvel e os que provenham de uma utilização incorreta do veículo.

⁵⁹ Ac. STJ de 24/09/2020, Proc. 9/14.7T8CPV.P2.S1, relator Rijo Ferreira.

⁶⁰ Ac. STJ de 24/09/2020, Proc. 9/14.7T8CPV.P2.S1, relator Rijo Ferreira.

Todavia, o regime da responsabilidade pelo risco apresenta uma particularidade, que é a do artigo 505.º CC⁶¹ cujo refere que, a responsabilidade é excluída quando o acidente for imputável (com ou sem culpa) ao próprio lesado. Assim, alivia-se a posição desvantajosa em que o detentor do veículo era colocado, à luz da responsabilidade pelo risco: nos casos em que a culpa não era imputável ao detentor do veículo, mas antes ao lesado, excluía-se a responsabilidade pelo risco.

No CC de 1966, prevalecia a tese relativa à qual a culpa do lesado afastava a responsabilidade do detentor efetivo do veículo de circulação terrestre, posição defendida por Antunes Varela⁶², enquanto principal defensor desta, e que vingou entre a jurisprudência nacional durante um largo período de tempo, não obstante vozes discordantes⁶³.

Na bitola deste autor, o artigo 505.º CC consagra as únicas causas de exclusão da responsabilidade prevista no artigo 503.º/1 CC, na medida em que estas quebram “o *nexo*

⁶¹ «Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo».

⁶² Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*”, Direito e Justiça, Estudos Dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Volume II, 2015, pp.467 e 468.

⁶³ Veja-se, a título de mero exemplo, a posição de Sinde Monteiro, in Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*” apud “*Responsabilidade por culpa, responsabilidade objetiva, seguro de acidentes (Propostas de alteração ao Código Civil e ao DL n.º 408/79, de 25 de setembro; considerações em torno da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito*”, in Revista de Direito e Economia, 1980/1981, pp.139-154, texto republicado em *Estudos sobre a responsabilidade civil*, Almedina, Coimbra, 1983, o qual “*propugna que apenas a culpa grave do lesado exclua sem mais a responsabilidade do detentor do veículo e apresenta uma proposta de nova redação para o art.505.º*”. Também Brandão Proença defendeu a tese da concorrência entre risco e culpa, defendendo a necessidade de reinterpretação ou alteração do preceito, in Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*” apud “*Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e a conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”*”, Cadernos de Direito Privado, n.º 7 (Janeiro-Março 2004), p.19-31. Para Calvão da Silva, in Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*” apud “*Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar da página?*”, in *Revista de Legislação e de Jurisprudência*, ano 137.º (2007), p.115, “*é de admitir o concurso da culpa da vítima com o risco próprio do veículo, sempre que ambos colaborem na produção do dano, sem quebra ou interrupção do nexo de causalidade entre este e o risco pela conduta da vítima como causa exclusiva do evento lesivo*”, admitindo a reinterpretação do artigo 505.º CC.

*de causalidade entre os riscos próprios do veículo e o dano*⁶⁴, acrescentando o facto de, fazendo um paralelismo com a letra do artigo 570.º/2 CC, se este afasta a responsabilidade, também o artigo 505.º afastará. Ou seja, no fundo, a responsabilidade do artigo 503.º/1 CC apenas será excluída caso o acidente for “*imputável ao lesado ou a terceiro, ou resultante de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo*”⁶⁵. De realçar que, por acidente “*imputável lesado ou a terceiro*”, não está abrangido, necessariamente, um comportamento culposos, porque “*não é um problema de culpa que está em causa no artigo 505.º, pois não se trata de saber se o lesado é responsável pelos danos provenientes de facto (ilícito) que haja praticado. Trata-se apenas de um problema de causalidade (...)*”⁶⁶, não se tratando, *in casu*, apenas de uma questão de culpa, mas também de não culpa⁶⁷. Desta forma, e na esteira da doutrina do autor, a atuação do lesado ou de terceiro quebra onexo causal entre riscos e dano, deixando o dano de ser um efeito consequente dos riscos próprios do veículo. Acabando, assim, por não se admitir concorrência entre riscos do veículo e conduta do lesado.

Todavia, pela injustiça⁶⁸, em determinados casos, que esta posição acarretava, “*foi sobretudo na viragem do século que ganhou força a defesa da tese da concorrência entre*

⁶⁴ In Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*” apud Antunes Varela “*Das Obrigações em Geral*”, Vol. I, 10.ª Edição, Almedina, Coimbra, 2000, p.675.

⁶⁵ Pires de Lima e Antunes Varela, “*Código Civil Anotado – Vol.I*”, 2.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora, pp. 449 e 450.

⁶⁶ In Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*” Antunes Varela “*Das Obrigações em Geral*”, Vol. I, 10.ª Edição, Almedina, Coimbra, 2000, p.679.

⁶⁷ Veja-se, a título de exemplo, o referido por Antunes Varela in “*Das Obrigações em Geral*”, p.679: “*Não seria justo, com efeito, que o condutor respondesse pelos efeitos do acidente que o lesado provoca intencionalmente, só porque a vítima era um inimputável; nem um acidente provocado nesses termos se deve considerar incluído nos riscos próprios do uso do veículo*”.

⁶⁸ Na bitola de Brandão Proença, “*Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e a conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”*”, Cadernos de Direito Privado, n.º 7 (Janeiro-Março 2004), p.28: “*Pensemos, por exemplo, no atropelamento de um peão descuidado por um veículo que fique repentinamente sem travões ou na colisão entre um veículo, que se despista fortuitamente, e um outro cujo ocupante não levava cinto de segurança. Se não pode ser afirmada uma posição legislativa inequívoca, com que fundamento se poderá dizer, nestes casos, que a culpa absorve o risco, quando é certo que sem a dualidade causal o efeito danoso não se teria verificado?*”. Ademais, tal como se pode ler no Ac. STJ 04/10/2007, proc. 07B1710, relator Santos Bernardino, “*Esta corrente doutrinal e jurisprudencial, conglobando na dimensão exoneratória do art. 505º, e tratando da mesma forma, situações as mais díspares – nas quais se englobam comportamentos mecânicos dos lesados, ditados por medo ou reação instintiva, factos das crianças*

*a responsabilidade pelo risco e a culpa do lesado*⁶⁹, tendo a posição tradicional sido revista.

O grande marco de viragem prendeu-se com o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça⁷⁰ de 04/10/2007, ao acolher, na sua conclusão, a concorrência entre a responsabilidade pelo risco do veículo e a culpa do lesado⁷¹. No fundo, estava em causa um sinistro entre uma menor de 10 anos, que conduzia um velocípede sem motor, e um veículo automóvel, os quais colidiram frontalmente, devido a culpa da menor, por ter saído de uma estrada sem prioridade. Ora, tendo em consideração o Princípio da Unidade do Sistema Jurídico, as Diretivas Comunitárias no domínio do seguro obrigatório automóvel e o próprio direito da Responsabilidade Civil, já que as jurisdições nacionais estão sujeitas ao Princípio da Interpretação Conforme, segundo o qual o direito nacional será interpretado à luz das diretivas comunitárias, o STJ entendeu que afinar-se por uma teoria tradicional, a qual exclui sem mais a responsabilidade pelo risco, é gerar resultados injustos, especialmente, no caso explanado no acórdão. Assim, resolveu reinterpretar o artigo 505.º CC, “*no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objetiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou ao terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo*”⁷², sendo aplicável o disposto no artigo 570.º ao concurso. Esta reinterpretação, nos entenderes do STJ, “*conduz a uma interpretação progressista ou atualista do art.505.º, que tenha em conta a unidade do sistema jurídico (...) em que a responsabilidade pelo risco é enfocada a uma nova luz, iluminada por novas conceções, de solidariedade e justiça*”⁷³.

e dos inimputáveis, comportamentos de precipitação ou distração momentânea, etc. – e uniformizando as ausências de conduta, as condutas não culposas, as pouco culposas e as muito culposas dos lesados, conduz, muitas vezes, a resultados chocantes”.

⁶⁹ Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*”, Direito e Justiça, Estudos Dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Volume II, 2015, p.468

⁷⁰ Ac. STJ 04/10/2007, proc. 07B1710, relator Santos Bernardino.

⁷¹ Destacando-se o papel das vozes discordantes da teoria tradicional.

⁷² Ac. STJ 04/10/2007, proc. 07B1710, relator Santos Bernardino.

⁷³ Ac. STJ 04/10/2007, proc. 07B1710, relator Santos Bernardino.

In casu, distinguiu-se⁷⁴ «riscos comuns» do veículo e «riscos agravados»⁷⁵, na medida em que se teve em consideração, na ponderação dos riscos próprios do veículo⁷⁶, a inexperiência da condutora do veículo automóvel, pois esta era detentora de carta de condução há menos de seis meses, sendo este um risco acrescido, “*inelutavelmente ligada à ocorrência do acidente*”⁷⁷. Assim, a teoria tradicional viu-se revista para os casos de «riscos agravados», admitindo o concurso entre estes e a conduta do lesado, sendo que estes irão contribuir para a ocorrência do acidente, aplicando-se o disposto no artigo 570.º ao concurso. Caso contrário, a atuação do lesado, perante um caso de «risco comum», sempre afastará a responsabilidade, à luz do artigo 505.º CC.

Na bitola de Maria da Graça Trigo, “*seria preferível aperfeiçoar o modelo a adotar, de modo que ficasse claro que a questão se coloca essencialmente ao nível da causalidade e, apenas em parte das hipóteses, também ao nível da culpa das vítimas*”⁷⁸. Isto porque, no pressuposto de que “*não se pode negar que a força cinética de um veículo automóvel constitui causa adequada de parte significativa dos danos*”⁷⁹, a contribuição causal do lesado implicaria uma redução mínima no montante indemnizatório. No caso do concurso entre riscos do veículo e comportamento culposos do lesado, o montante indemnizatório seria fixado à luz do artigo 570.º CC, sendo avaliado ao nível da culpa e da causalidade.

⁷⁴ À luz do disposto no art.578.º, n.º 2 do anteprojeto, Vaz Serra fazia esta distinção “*(...) A culpa lata do lesado afasta a responsabilidade pelo risco, se por parte do responsável havia apenas o normal risco de atividade ou da coisa, mas pode não ser assim, se o risco normal foi aumentado por circunstâncias especiais*”, in Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*”, Direito e Justiça, Estudos Dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Volume II, 2015, p.474.

⁷⁵ Aqueles que excedem o risco de circulação comum.

⁷⁶ Na bitola de Antunes Varela, “*Das Obrigações em geral*”, Vol.I, 10.ª edição, Almedina, Coimbra, 2008, p.664, entende-se por abrangido nos riscos próprios, “*além dos acidentes provenientes da máquina de transporte, os ligados ao outro termo do binómio que assegura a circulação desse veículo (o condutor)*”.

⁷⁷ Ac. STJ 04/10/2007, proc. 07B1710, relator Santos Bernardino.

⁷⁸ Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*”, Direito e Justiça, Estudos Dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Volume II, 2015, p.490.

⁷⁹ Maria da Graça Trigo “*Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*”, Direito e Justiça, Estudos Dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Volume II, 2015, p.492.

Efetivamente, salvo o devido respeito, contrariamente à orientação tradicional quanto a esta questão, é do nosso entendimento, à luz de uma interpretação atualista e do princípio da interpretação conforme, que tem de se proteger o lesado, nem que seja pelo facto de os acidentes de viação em Portugal constituírem a maior causa de mortes e lesões. Ademais, peca por falta de sentido imputar exclusivamente os danos ao lesado, somente pelo facto de contribuir para o acidente. Trata-se, no fundo, da tentativa de alcançar uma maior justiça material, assente numa repartição complexa do dano.

Questão diferente coloca-se ao nível da colisão de uma trotinete elétrica com outro veículo de circulação terrestre, subsumindo-se este caso ao disposto no artigo 506.º CC. Ora, tal como analisado supra, sendo as trotinetes elétricas abrangidas pelo regime da responsabilidade pelo risco presente no artigo 503.º/1 CC, os seus detentores estão sujeitos aos critérios do regime da colisão de veículos.

Por via do artigo 506.º/1 CC, *«se da colisão entre dois veículos resultar danos em relação aos dois ou a um deles, e nenhum dos condutores tiver culpa no acidente, a responsabilidade é repartida na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos; se os danos forem causados somente por um dos veículos, sem culpa de nenhum dos condutores, só a pessoa por eles responsável é obrigada a indemnizar»*. Quando não seja possível, da dinâmica do acidente, apurar as causas do mesmo, o n.º 2 do referido artigo resolve a questão, *«considerando-se igual a medida da contribuição de cada um dos veículos para os danos, bem como a contribuição da culpa de cada um dos condutores»*.

Não obstante, tal como podemos notar, excetua-se do n.º 1 do artigo supramencionado a culpa do condutor. Porém, quererá isto dizer que, no caso de colisão de veículos, com culpa de um dos condutores, não se admite o concurso entre culpa e riscos dos veículos?

Efetivamente, e apesar das inúmeras críticas⁸⁰ de que foi alvo, o artigo 506.º/2 CC refere-se expressamente à contribuição da culpa dos condutores. Isto porque, tal como defendem

⁸⁰ Por um lado, porque no seu n.º 1 se trata de colisão não culposa e no seu n.º 2 se trata de colisão culposa; por outro lado, porque trata da colisão culposa na secção do código dedicada à responsabilidade pelo risco.

Pires de Lima e Antunes Varela na esteira das suas doutrinas, “*nada impede que os seus dois números tratem de problemas distintos – colisão não culposa e colisão culposa*”⁸¹.

Ora, todavia, e com o devido respeito pelos defensores da teoria tradicional⁸² nesta matéria, tal como defendido *supra*, não poderia ser outra a nossa conclusão que a de admitir a concorrência ou, de outra forma, sempre que houvesse culpa de um dos condutores, estar-se-ia a excluir a responsabilidade *in totum* para o outro quando, na realidade, e tal como referido *supra*, “*não se pode negar que a força cinética de um veículo automóvel constitui causa adequada de parte significativa dos danos*”.

Assim, e afinando-nos pelo diapasão de Sinde Monteiro, deve entender-se o artigo 506.º/1 como “*Se da colisão entre dois veículos resultarem danos em relação aos dois ou em relação a um deles, e houver culpa de um ou de ambos os condutores, a responsabilidade é totalmente atribuída ao culpado ou repartida na proporção da gravidade das culpas e das consequências que delas advierem, a não ser que circunstâncias especiais, nomeadamente os riscos inerentes à utilização dos veículos, justifiquem um outro modo de repartição*”⁸³, permitindo ao juiz que tenha em consideração na atribuição da responsabilidade, todas as circunstâncias contributivas para o acidente.

⁸¹ Pires de Lima e Antunes Varela, “Código Civil Anotado – Vol.I”, 2.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora, p.452.

⁸² Também aqui, entende Antunes Varela que, havendo culpa de um dos condutores, quebra-se o nexo de causalidade entre riscos próprios do veículo e danos, pelo que deve ser imputada a responsabilidade ao condutor culposos. Senão, veja-se *in* Pires de Lima e Antunes Varela, “Código Civil Anotado – Vol.I”, 2.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora, p.450: “*Isto quer dizer que, se houver culpa de um deles [dos condutores], sobre ele recai toda a responsabilidade*”.

⁸³ Sinde Monteiro, “*Estudos Sobre a Responsabilidade Civil*”, Coimbra Editora, Coimbra, 1983, p.192 e ss.

4 A Problemática

Aqui chegados, cabe-nos analisar o papel do lesado, enquanto principal preocupação do universo de intervenientes rodoviários⁸⁴. Em Portugal, durante o ano de 2019, “*E só no mês de fevereiro, a Polícia de Segurança Pública (PSP) deteve 12 pessoas e registou 528 contraordenações numa operação de fiscalização às bicicletas e trotinetes. Seis dos detidos nessa mesma operação circulavam com uma taxa de álcool no sangue acima do permitido por lei*”⁸⁵, acresce ainda que “*a PSP registou 74 acidentes com trotinetes elétricas – 10 atropelamentos, 44 colisões e 20 despistes*”⁸⁶. o que demonstra um claro problema de segurança subjacente a este meio de transporte alternativo.

Todavia, e tal como por nós analisado, o facto de as trotinetes elétricas, enquanto velocípedes para efeitos do CE, se encontrarem abrangidas pelo regime do artigo 503.º/1 do CC e, conseqüentemente, pelos artigos 505.º e 506.º do CC, revela-se fundamental para assegurar uma efetiva proteção do lesado ou de outra forma, ter-se-ia de provar a culpa do detentor efetivo, para efeitos de responsabilização. Mas esta afirmação não afasta, de todo, o obstáculo subjacente a esta temática. Assim, cabe-nos realizar um conjunto de hipóteses práticas e analisar os desafios que a utilização deste veículo pode originar.

1. Suponhamos a hipótese em que Klerlie, estudante de 18 anos, aluga uma trotinete elétrica. Ao conduzir a mesma na ciclovia, dentro dos limites de velocidade impostos, depara-se com uma passadeira. Nessa mesma passadeira, atravessava Hugo, diligentemente. Acontece que, ao aproximar-se da passadeira, Klerlie não logra imobilizar a trotinete, acabando, por isso, por embater em Hugo, o qual ficou com extensos danos corporais e materiais.
Quid iuris?

⁸⁴ Isto porque, e tal como refere Menezes Cordeiro in “Direito dos Seguros”, Almedina, Coimbra, 2013, p.803, “*Estima-se que, no Planeta, morram 1,2 milhões de pessoas, por ano, em acidentes de automóvel e que entre 20 e 50 milhões fiquem gravemente feridas ou inválidas: ultrapassa-se a mortífera guerra*”.

⁸⁵ <https://observador.pt/2019/02/21/trotinetes-eletricas-em-1918-ja-eram-moda-entre-a-elite-portuguesa/>

⁸⁶ <https://www.motor24.pt/noticias/o-que-acontece-num-acidente-com-uma-trotinete-a-25-km-h/1509425/>

In casu, teríamos de analisar os requisitos previstos no artigo 503.º/1 CC, por forma a averiguar se Klerlie irá responder a título de responsabilidade pelo risco, independente de culpa. Ora, como tivemos oportunidade de verificar supra, em **3.1.**, aplicar-se-á este regime, na medida em que os pressupostos se encontram verificados, respondendo, assim, tanto Klerlie como a empresa de aluguer, a título de responsabilidade solidária.

Todavia, Klerlie não passa de uma estudante sem capacidades financeiras para suportar os custos da indemnização devida a Hugo, adveniente do sinistro. E, não obstante a empresa poder responder ao abrigo da responsabilidade solidária, sempre terá este direito de regresso⁸⁷ sobre Klerlie, pelo que a questão se mantém.

1.1. Suponhamos agora que Hugo, ao invés de atravessar na passadeira, atravessava a faixa de rodagem. E Klerlie, que agora circulava na estrada, não conseguiu imobilizar a trotinete, ao deparar-se com o atravessamento inopinado deste. *Quid iuris?*

Nesta hipótese, e sendo aplicável o regime da responsabilidade pelo risco, a resposta passará pela ponderação da admissibilidade da concorrência entre o risco e culpa do lesado, presente no artigo 505.º do CC, ou pela aplicação do disposto no artigo 570.º CC, conforme as teses expostas em **3.2.**

A questão coloca-se ao nível da admissibilidade da tese da concorrência entre os riscos do veículo e a culpa do lesado, na medida em que, a culpa deste último não iria excluir a responsabilidade do primeiro, pelo que este teria sempre de responder, na proporção da contribuição dos riscos do veículo para o acidente⁸⁸. Assim, o obstáculo colocado na hipótese **1.** relativa à condição financeira de Klerlie para assumir os danos verificados na esfera de Hugo, manter-se-ia.

⁸⁷ Veja-se, a este propósito, o disposto no artigo 497.º do CC.

⁸⁸ Vide, a título de exemplo, o Ac. STJ de 01/06/2017, proc. 1112/15.1T8VCT.G1.S1, relator Lopes do Rego, o qual defendeu que não se deve, sem mais, afastar a concorrência entre culpa do lesado e risco do veículo, devendo o tribunal, perante as circunstâncias do caso concreto, formular um “*juízo de adequação e proporcionalidade*”. No mesmo sentido, Ac. STJ de 19/10/2021, proc. 7007/16.4T8PRT.P1-A.S1, relator Fátima Gomes; e Ac. STJ de 25/05/2021, proc. 3883/18.4T8FAR.E1.S1, relator Maria Clara Sottomayor.

1.1.1. E se a trotinete fosse propriedade de Klerlie?

Se a trotinete fosse propriedade de Klerlie, quanto à questão colocada na hipótese **1.1.**, e à luz do disposto no artigo 503.º CC, responderia esta, exclusivamente, a título de responsabilidade pelo risco, enquanto detentora efetiva do veículo, tal como verificado em **3.1.** Pelo que, o obstáculo levantado na hipótese **1.1.** relativo à capacidade financeira de Klerlie para suportar os danos verificados na esfera de Hugo, seria ainda mais notório.

Já quanto à questão colocada na hipótese **1.1.**, a resposta seria a mesma, mantendo-se ao nível da ponderação da concorrência entre risco e culpa e da dificuldade adveniente da sua admissibilidade.

2. Vejamos agora a hipótese em que Klerlie, ao conduzir a trotinete alugada na faixa de rodagem e na retaguarda do veículo conduzido por Hugo, por uma avaria inesperada nos travões, não logrou imobilizar a trotinete, acabando por embater na traseira do veículo deste. *Quid iuris?*

Ora, ao abrigo do disposto no artigo 503.º CC, a questão passará pela aplicação do artigo 506.º CC, tal como por nós analisado em **3.2.** Ou seja, haverá uma repartição de responsabilidades, que será fixada na exata medida em que o risco de cada um dos veículos contribuiu para os danos⁸⁹. Todavia, geralmente, a responsabilidade que cabe ao detentor do automóvel, será relativamente maior à do detentor da trotinete. Isto porque, na maioria dos casos, os riscos inerentes ao veículo automóvel são substancialmente maiores que os riscos da trotinete. Não obstante, tal como refere Dário Martins de Almeida⁹⁰, há que ter em conta a situação e as características do caso concreto⁹¹ e, *in casu*, o facto de a trotinete de Klerlie ter uma avaria inesperada nos travões, altera a

⁸⁹ Vide Ac. STJ de 30/06/2016, proc. 161/11.3TBPTB.G1.S1, relator Orlando Afonso, o qual defende que “*Nos termos do art. 506.º, n.º 1, do CC, a responsabilidade pelo risco no caso de colisão de veículos é repartida na proporção em que o risco de cada um dos veículos houver contribuído para os danos*”.

⁹⁰ Dário Martins de Almeida, “Manual de Acidentes de Viação”, 2.ª edição, Almedina, Coimbra, 1980, pp.359 e 360.

⁹¹ Veja-se o caso do Ac. STJ de 05/02/2003, proc. 03B2997, relator Araújo de Barros, em que, numa colisão entre um veículo ligeiro de passageiros e um velocípede com motor, por culpa única e exclusiva de ambos os respetivos condutores, foi repartida a responsabilidade por 70% para o condutor do automóvel e 30% para o condutor do velocípede com motor.

posição de um veículo face a outro, pois o facto de a trotinete ter uma avaria inesperada nos travões, constitui um risco maior.

Assim sendo, podemos concluir que o risco da trotinete poderia, eventualmente, contribuir de forma mais significativa para a repartição da responsabilidade, o que, uma vez mais, constituiria um problema a título da capacidade financeira de Klerlie, tal como supramencionado.

2.1. Suponhamos agora que Klerlie conduzia distraída e aos zig-zags, em clara manobra de diversão, e, ao deparar-se com o veículo de Hugo, que circulava diligentemente, não consegue evitar a colisão. *Quid iuris?*

Neste caso, a resposta passará pela admissibilidade da tese da concorrência entre culpa do condutor e riscos do veículo, ao abrigo do artigo 506.º CC, tal como exposto em **3.2.**, cabendo ao juiz, em caso de admissibilidade, analisar da medida contributiva de cada um dos intervenientes para o acidente, averiguando a questão da culpa *vs.* riscos. Todavia, e mesmo que não se admitisse a tese da concorrência, a responsabilidade de Hugo seria afastada ou reduzida⁹², sendo esta imputada à condutora culposa – Klerlie. Assim, a questão da capacidade financeira seria a mesma, constituindo esta um obstáculo ao ressarcimento dos danos de Hugo.

Ora, efetivamente, se porventura não estiverem preenchidos todos os pressupostos do artigo 503.º CC ou, caso estejam, exista culpa do detentor efetivo do condutor da trotinete elétrica, poderão ainda estar reunidos os pressupostos relativos à responsabilidade extracontratual presente no artigo 483.º CC e ser o condutor responsabilizado com culpa, pelos danos verificados.

⁹² Veja-se, a título meramente exemplificativo, o Ac. TRC de 21/02/2018, proc. 1685/15.9T8CBR.C1, relator Moreira do Carmo, em que num acidente entre um veículo ligeiro de passageiros e um velocípede, considerou que a indemnização deveria ser repartida na proporção de 70% para o ligeiro e 30% para o velocípede, na medida em que o ciclista circulava com álcool no sangue, contribuindo, assim, para o acidente; e, ainda, o Ac. STJ de 21/05/2022, proc. 02A1114, relator Pinto Monteiro, o qual repartiu a culpa entre o condutor do velocípede e o condutor do automóvel ligeiro em 75% e 25%, respetivamente, na medida em que o condutor do velocípede não respeitou o sinal STOP, invadindo uma estrada nacional de grande movimento.

A grande questão é que, caso o detentor efetivo da trotinete elétrica seja chamado a responder, seja a título de responsabilidade pelo risco ou responsabilidade por facto ilícito e culposos, a questão da capacidade financeira ir-se-á manter. Isto porque, em Portugal, maior parte dos utilizadores de trotinetes elétricas são jovens ou jovens adultos, estudantes ou recentes trabalhadores, sem capacidade financeira para responder por determinados danos da sua responsabilidade o que, naturalmente, causa um problema ao nível da ressarcibilidade do lesado.

Desta forma, há que ser ponderado um mecanismo que proteja os potenciais lesados que, em virtude da atuação do detentor efetivo do veículo, sofram danos causados por este e é sobre este mecanismo que nos iremos debruçar no ponto **5.** da presente dissertação.

5 A Solução: A Proposta de um Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil

Como se pôde verificar *supra*, e de entre os infinitos casos que não nos coube analisar, a larga maioria dos sinistros rodoviários tem natureza exclusivamente humana, com a consequência de se verificarem extensos danos patrimoniais e não patrimoniais. Assim, “o Direito é chamado a intervir: a priori fixando as regras da circulação (os “códigos da estrada” [que, *in casu*, já tivemos oportunidade de analisar]), as normas sobre as vias rodoviárias e os dispositivos aplicáveis aos veículos autorizados a circular; e a posteriori, estabelecendo as regras de distribuição dos danos, humanos e patrimoniais, quando ocorram acidentes”⁹³- adotando-se normas especificamente direcionadas para a questão, sejam elas as normas do seguro de responsabilidade civil.

A função do seguro de responsabilidade civil prende-se, em geral, com a garantia de pagamento de uma indemnização, cujo papel se torna flagrante no mundo rodoviário, tendo em conta os sujeitos e valores envolvidos. Daí considerarmos ser este o mecanismo a adotar no caso em apreço, que melhor protege o papel dos lesados, na medida em que lhes garante, em caso de danos patrimoniais e não patrimoniais, uma indemnização. Assim, o legislador propôs-se, com o DL n.º 291/2007, de 21 de Agosto, “fixar regras e procedimentos destinados a garantir, de forma pronta e diligente, o pagamento das indemnizações devidas pelos seguradores”⁹⁴, aos lesados.

Efetivamente, de acordo com o DL n.º 47/2018, de 20 de junho, relativo ao aluguer de veículos de passageiros sem condutor, particularmente o seu artigo 11.º-A, n.º 2 que «No caso de velocípedes em sistema de *sharing*, é obrigatória a existência de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil a disponibilizar pelo locador» seguro esse que deverá ser parte integrante do contrato de *sharing*, tal como obriga o artigo 9.º-A, n.º 1, alínea f). Não obstante, e tal como é do nosso conhecimento, as empresas de *sharing* atualmente a atuar em Portugal, não cumprem esta disposição, não dispendo um seguro de responsabilidade civil⁹⁵. Ademais, nos casos em que uma pessoa singular é proprietária de uma trotinete elétrica, estas normas não são aplicáveis, o que não resolve a questão.

⁹³ Menezes Cordeiro, “Direito dos Seguros”, Almedina, Coimbra, 2013, p.804 e 805.

⁹⁴ Menezes Cordeiro, “Direito dos Seguros”, Almedina, Coimbra, 2013, p.831.

⁹⁵ Não obstante o artigo 18.º, n.º 3, alínea h) do DL sancionar com coima de € 250 a €1250 a não inclusão de seguro.

Assim, cabe-nos agora analisar o DL n.º 291/2007, de 21 de Agosto, relativo ao regime do sistema de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, por forma a averiguarmos se as trotinetes elétricas se podem considerar abrangidas por estas especificidades.

À luz do artigo 4.º, n.º 1 do DL supramencionado, a cobertura por um seguro de responsabilidade civil automóvel deve reportar-se a «*Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos corporais ou materiais causados a terceiros por um veículo terrestre a motor para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques, com estacionamento habitual em Portugal(...)*». Essa obrigação exclui-se dos responsáveis pela condução de veículos de caminhos de ferro, metropolitano e veículos puramente agrícolas ou industriais, tal como disposto no n.º 2, 3 e 4 do mesmo artigo. Nos termos do artigo 6.º, n.º 1 e 2, o proprietário é o sujeito obrigado a segurar ou, sendo esse o caso, o usufrutuário, o adquirente com reserva de propriedade ou o locatário financeiro do veículo, ficando a obrigação suprida se qualquer outra pessoa celebrar um contrato equivalente e eficaz.

A questão é que, pese embora as trotinetes elétricas sejam consideradas velocípedes para efeitos do CE e, assim, veículos de circulação terrestre a motor, em Portugal, e tal como também já tivemos oportunidade de verificar face a outros países da União Europeia, não se exige, para a sua condução, um título específico. O que, à partida, exclui as trotinetes elétricas da obrigatoriedade de constituição de seguro de responsabilidade civil⁹⁶⁹⁷. Mas, deverá este aspeto ser condicionante de tal obrigatoriedade? Deverá a exigência de um título específico de condução ser condição *sine qua non* para a não obrigatoriedade de seguro?

Nestes termos, qualquer lesado de um acidente provocado por uma trotinete elétrica, e tendo por base as condicionantes por nós enunciadas *supra* em **4.**, quaisquer que sejam as dimensões dos seus danos, não beneficiará da proteção que um seguro de responsabilidade civil confere. De facto, tal é demonstrado pela ASF quando refere que

⁹⁶ Não obstante, nada obsta a que os proprietários das trotinetes elétricas celebrem, facultativamente, um contrato.

⁹⁷ Ao excluir as trotinetes elétricas da obrigatoriedade de seguro, exclui também as mesmas das garantidas oferecidas pelo Fundo de Garantia Automóvel.

“mostra-se urgente regular a utilização das bicicletas, trotinetes elétricas e semelhantes meios de transporte, atenta à perigosidade da invasão do espaço destinado aos peões com a possibilidade de causar danos corporais graves sobretudo devido à inexistência de uma garantia de reparação, uma vez que, atualmente, estes veículos não estão sujeitos à obrigação de seguro”⁹⁸.

Assim, afigura-se necessário ponderar se a exigência de título específico de condução dita, ou não, a existência de riscos suficientes para a obrigação de um seguro de responsabilidade civil.

Ora, tal como referido no Acórdão TCAS de 07/04/2016, no que toca a velocípedes sem motor, *“É indiscutível que a circulação, nas vias onde a mesma é permitida, de velocípedes sem motor acresce um fator de risco à circulação rodoviária, assim como a circulação de peões, nomeadamente quando estes efetuam atravessamento das mesmas”⁹⁹¹⁰⁰*. No caso das trotinetes elétricas, o caso agrava-se, na medida em que não só estas dispõem de um motor, atingindo alguma velocidade, concretamente, 25 Km/h, como circulam na faixa de rodagem. Ou seja, e tal como referido *supra* em **4.**, há que analisar o caso concreto, pois, apesar de, geralmente, um automóvel ser mais perigoso, assacando mais riscos, a realidade é que há casos em que essa posição se pode alterar.

Acresce o facto de que, a globalização caminha para uma sociedade moderna, em que os meios de transportes alternativos imperam, sendo cada vez mais estes meios escolhidos, pela população mais jovem, em detrimento do vulgar veículo automóvel: seja por serem menos poluentes ou até mais económicos. O que, inevitavelmente, aumenta os riscos que daí advêm com a nuance de que, existem dúvidas de que se conseguirá suportar os danos que daí possam surgir.

98

<https://www.asf.com.pt/NR/rdonlyres/5B1C6B3B-EC21-4EEB-AEC9-93110C893B96/0/PlanodeAtividadesFGA2020.pdf>

⁹⁹ Acórdão TCAS de 07/04/2016, proc. 05750/09, relator Nuno Coutinho e, no mesmo sentido, Ac. STJ de 20/11/2019, proc. 1829/16.3T8VRL.G1.S1, relator Nuno Pinto Oliveira.

¹⁰⁰ Não obstante a afirmação descrita, o Tribunal concluiu que *“não existindo, como bem se refere na decisão recorrida “...razões normativas decorrentes quer da Constituição da República Portuguesa, quer de qualquer instrumento normativo internacional reconhecido pelo Estado Português como vinculante na ordem jurídica nacional, que imponha ao Estado Português o dever de legislar no sentido de obrigar que os velocípedes sem motor que circulem em via pública sejam obrigados a possuir seguro que cubra o alegado risco de circulação”*”.

De mais a mais, estando as trotinetes elétricas abrangidas pela responsabilidade pelo risco do artigo 503.º, n.º 1 CC, estão também sujeitas a todas as regras que daí advêm – que, diga-se, são as mesmas que para os veículos automóveis. Ou seja, aplicam-se os mesmos direitos que aos veículos automóveis, mas os deveres ficam aquém. É claro que, a ser assim, “*está-se a permitir que o lesado com direito a indemnização com base numa responsabilidade pelo risco de circulação usufrua de uma proteção mais fraca do que aquela que vigora para os lesados em virtude da circulação de outro qualquer veículo de circulação terrestre*”¹⁰¹ o que, naturalmente, cria situações totalmente díspares e injustas, ficando uns lesados completamente desprotegidos relativamente a outros.

Neste sentido, é ainda de relevar que, sendo aplicável a responsabilidade pelo risco e inexistindo seguro de responsabilidade civil, os detentores efetivos de trotinetes elétricas responsáveis à luz do artigo 503.º, n.º 1 CC, não se encontram abrangidos pelos limites de indemnização presentes no artigo 508.º, n.º 1 CC¹⁰² o que, naturalmente, causa problemas de justiça distributiva. Todavia, pese embora as vozes dominantes da nossa jurisprudência vinguem a não obrigatoriedade de seguro, no caso concreto, deverá esta ser limitada nos termos do artigo 508.º, n.º 1 CC sob pena de se levantarem não só problemas de justiça distributiva, como outros inconvenientes, na medida em que não se podem dever indemnizações ilimitadas.

Ora, por tudo o aqui exposto, não pode ser outra a conclusão da que admitir um seguro obrigatório de responsabilidade civil. Como tivemos oportunidade de analisar, a nossa sociedade caminha para a alternatividade de meios de transporte mais sustentáveis, estando aqui inseridas as trotinetes elétricas. Assim, há que assegurar a proteção dos possíveis lesados, garantindo-lhes uma indemnização em caso de responsabilidade destes utilizadores, sob pena de nunca verem ressarcidos os danos que, eventualmente, possam surgir.

¹⁰¹ Ac. STJ de 20/11/2019, proc. 1829/16.3T8VRL.G1.S1, relator Nuno Pinto Oliveira.

¹⁰² O qual refere que «*A indemnização fundada em acidente de viação, quando não haja culpa do responsável, tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*».

6 Conclusão

Aqui chegados, é de concluir, face à proliferação da utilização das trotinetes elétricas e consequente expansão, que estas sejam incluídas na previsão do artigo 503.º, n.º 1 CC.

As trotinetes elétricas são consideradas verdadeiros veículos de circulação terrestre e, os seus utilizadores, enquanto maiores, verdadeiros condutores. Não obstante, para que se verifique a responsabilidade pelo risco disposta no artigo 503.º, n.º 1 CC, há que se preencher os seus requisitos, nomeadamente, há que averiguar quem é, no caso concreto, o detentor efetivo do veículo, variando a resposta consoante seja um caso de aluguer de trotinete ou o utilizador seja o seu proprietário.

Todavia, esta inclusão faz nascer uma clara dualidade: se por um lado, por via do artigo 503.º, n.º 1 CC, as trotinetes elétricas ficam sujeitas aos mesmos direitos que os veículos automóveis, enquanto veículos de circulação terrestre; o mesmo não se pode dizer quanto aos deveres: concretamente, pelo facto de não se encontrarem abrangidos por um seguro obrigatório de responsabilidade civil.

Ora, atento o crescimento da utilização das trotinetes elétricas, cresce também o risco da sua utilização, o que justifica uma intervenção ao nível da proteção do lesado. Isto porque, sem um seguro obrigatório de responsabilidade civil, o lesado terá de ficar à mercê da capacidade financeira do responsável pelo risco – o que, como tivemos oportunidade de ver, *in casu*, é bastante provável.

Desta forma, e tendo presente que ter-se-á de analisar sempre o caso concreto no que toca à aferição dos riscos, outra não poderá ser a conclusão que a de obrigar os proprietários das trotinetes elétricas a celebrar um seguro de responsabilidade civil, por forma a proteger eventuais lesados que sofram danos.

Assim, pela nossa parte, resta-nos aguardar por uma intervenção do legislador neste sentido, a nível europeu e nacional, que uniformize a regulação deste meio de transporte, e que crie um sistema de igualdade no que toca ao ressarcimento dos lesados no mundo rodoviário.

7 Lista de Jurisprudência

Supremo Tribunal de Justiça

Acórdão de 05/02/2003, proc. 03B2997, relator Araújo de Barros;

Acórdão de 04/10/2007, proc. 07B1710, relator Santos Bernardino;

Acórdão de 26/11/2015, proc. 598/04.4TBCBT.G1.S1, relator Tomé Gomes;

Acórdão de 30/06/2016, proc. 161/11.3TBPTB.G1.S1, relator Orlando Afonso;

Acórdão de 01/06/2017, proc. 1112/15.1T8VCT.G1.S1, relator Lopes do Rego;

Acórdão de 15/02/2018, proc. 36/08.3TBSTS.P2.S2, relator Rosa Tching;

Acórdão de 27/06/2019, proc. 589/14.7T8PVZ.P1.S1, relator Raimundo Queirós;

Acórdão de 20/11/2019, proc. 1829/16.3T8VRL.G1.S1, relator Nuno Pinto Oliveira;

Acórdão de 25/05/2021, proc. 3883/18.4T8FAR.E1.S1, relator Maria Clara Sottomayor;

Acórdão de 19/10/2021, proc. 7007/16.4T8PRT.P1-A.S1, relator Fátima Gomes;

Acórdão de 21/05/2022, proc. 02A1114, relator Pinto Monteiro.

Tribunal Central Administrativo do Sul

Acórdão de 07/04/2016, proc. 05750/09, relator Nuno Coutinho.

Tribunal da Relação de Coimbra

Acórdão de 21/02/2018, proc. 1685/15.9T8CBR.C1, relator Moreira do Carmo.

Tribunal da Relação de Guimarães

Acórdão de 14/01/2021, proc. n.º 599/18.5T8GMR.G1, relator Alcides Rodrigues;

8 Bibliografia

Almeida, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação (Reflexões e Notas ao Código Civil)*, Almedina, Coimbra, 1980;

Alterações ao Código da Estrada e Legislação Complementar, disponível em <http://www.ansr.pt/Legislacao/CodigoDaEstrada/Documentos/Alter%C3%A7%C3%B5es%20ao%20Codigo%20da%20Estrada.pdf>;

Barbosa, Ana Mafalda Castanheira Neves de Miranda, *Lições de Responsabilidade Civil*, 1.ª Edição, Principia, 2017;

Bird Suporte, disponível em <https://help.bird.co/hc/pt/articles/360031018491-Idade-para-conduzir>

Cordeiro, António Menezes, *Direito dos Seguros*, Almedina, Coimbra, 2013;

Costa, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 7.ª edição, Almedina, Coimbra, 1999;

Felício, Manuel, *Responsabilidade Civil por Acidentes de Viação Causado por Veículo Automatizado*, in *Revista de Direito da Responsabilidade Civil*, ano – 1, 2019;

Guichard, Raul, *Acerca da responsabilidade civil objetiva por danos causados por veículos de circulação terrestre*, in *Revista de Ciências Empresariais e Jurídicas*, Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto, n.º 9, 2006;

Guichard, Raul, *Comentário ao Código Civil: Direito das Obrigações – Das Obrigações em Geral*, coordenação de José Brandão Proença, Vol. I, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2018;

Limes, Pires de, e Antunes Varela, *Código Civil Anotado – Vol. I*, 2.ª edição revista e atualizada, Coimbra Editora;

Lume, Maria Teresa, *Código da Estrada – Anotado*, Almedina, Coimbra, 2019;

Monteiro, Jorge Sinde, *Estudos Sobre a Responsabilidade Civil*, Coimbra Editora, Coimbra, 1983;

O que acontece num acidente com uma trotinete a 25 Km/h, Motor24, disponível em <https://www.motor24.pt/noticias/o-que-acontece-num-acidente-com-uma-trotinete-a-25-km-h/1509425/> ;

Pinto, Paulo Mota, *Problemas Jurídicos dos Veículos Autónomos*, in Estudos de Direito do Consumidor – Direito e Robótica, Atas do Congresso, Coimbra, n.º 16, 2020;

Portela, Pedro Galrinho, *Código da Estrada, Comentários às alterações das normas respeitantes à bicicleta*, 2013, disponível em https://www.fpcub.pt/files/2013/12/Alter%C3%A7%C3%B5es_codigo_estrada_velocipedes.pdf ;

Proença, José Carlos Brandão, *Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e a conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”*, Cadernos de Direito Privado, n.º 7, 2004;

Sokolowski, Maciej M., *Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?*, in European Energy and Environmental Law Review, 29, 2020;

Termos e Condições de Utilização do Serviço Lime, disponível em <https://www.li.me/pt-pt/user-agreement>

Trigo, Maria da Graça, *Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação*, Direito e Justiça, Estudos Dedicados ao Prof. Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier, Volume II, 2015;

Trotinetes elétricas: em 1918, já eram moda entre a elite portuguesa, Observador, disponível em <https://observador.pt/2019/02/21/trotinetes-eletricas-em-1918-ja-eram-moda-entre-a-elite-portuguesa/> ;

Varela, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em geral*, Vol. I, 10.^a edição, Almedina, Coimbra, 2008;